

Sylvia STASZEWSKA

Zakład Geografii Rolnictwa i Wsi

Uniwersytet im. Adama Mickiewicza w Poznaniu

e-mail: sylvia.staszewska@amu.edu.pl

ORCID: 0000-0002-1273-3151

Prace i Studia Geograficzne

ISSN: 0208–4589; ISSN (*online*): 2543–7313

2025, t. 70.2, s. 55–75

DOI: 10.48128/pisg-2025-70.2-03

HISTORYCZNE I WSPÓŁCZESNE MODELE MIAST – STRUKTURA I RÓŻNICE FUNKCJONALNE

Historical and Contemporary City Models: Structure and Functional Differences

Abstract: The study examines models of cities, both historical and contemporary. The analysis focuses on the location, structure, and functions of city centers, downtown areas, and urban and suburban zones. For comparative purposes, the distribution of individual zones in the presented models is illustrated, with particular emphasis on the internal arrangement of functions performed within these areas. The aim of the article is to highlight differences in the functions of the analyzed areas and an attempt to generalize the directions of functional development of cities.

Key words: city models, city structure, functional differences

Wpłynęło: 17.12.2024

Zaakceptowano: 12.06.2025

Zalecany sposób cytowania / Cite as: Staszewska S., 2025, Historyczne i współczesne modele miast – struktura i różnice funkcjonalne, *Prace i Studia Geograficzne*, 70.2, Wydział Geografii i Studiów Regionalnych Uniwersytetu Warszawskiego, Warszawa, 55–75, DOI: 10.48128/pisg-2025-70.2-03.

© Copyright by Wydział Geografii i Studiów Regionalnych Uniwersytetu Warszawskiego & Autorzy

Czasopismo otrzymało dofinansowanie w ramach programu Inicjatywa Doskonałości – Uczelnia Badawcza



Artykuł opublikowany przez SCIENDO i objęty licencją Creative Commons Attribution-NonCommercial-NoDerivatives 4.0 International License

WSTĘP

Struktura i funkcje miast prezentowane były w literaturze już w XIX i XX w. Do popularnych modeli wyjaśniających strukturę przestrzenną miast zaliczyć można: koncentryczny E.W. Burgess’a z 1925 r., klinowy H. Hoyt’a z 1939 r., policentryczny Ch. Harris’a i E. Ullman’a z 1945 r. Natomiast modele planistyczne z zakresu kształtowania miasta to: liniowy A. Sorio z 1882 r., miasta przemysłowego T. Granier’a z 1901 r., miasta współczesnego Le Corbusier’a z 1922 r., miasta-ogrodu E. Howarda z 1898 r., miasta satelickiego czy koncepcja jednostki sąsiedzkiej C. Perry’ego. Niektóre modele prezentowały optymalne funkcjonalno-strukturalne rozwiązania, m.in.: pasmowy A. Soria y Mata z 1882 r. (warianty: liniowy, szeregowy, grzebieniowy), promienisty (warianty: gwiazdzysty, satelitarny), sieciowy (wariant regularny), wielozalążkowy E. Gloedena z 1923 r. Wśród ogromnej liczby modeli rozwoju i kształtowania miasta należy także wspomnieć model układu osadniczego jednoczącego cechy miasta i wsi F.I. Wrighta z 1935 r. (Pacione 2009; Mierzejewska 2011; Hajduk 2020).

Wiadomym jest, że porównanie struktury oraz funkcji historycznych i współczesnych miast wymaga wielowątkowych badań, bowiem są one wynikiem zmian kulturowych, politycznych, społecznych, prawnych czy gospodarczych (Kozak 2017). Wpływ na przekształcenia ośrodków miejskich mają trendy urbanistyczne, przyjęte kierunki rozwoju miast, a także możliwości finansowe czy potrzeby społeczne. Niniejszy artykuł należy traktować jako introdukcję ukazującą przemiany wewnątrz-strukturalne większych ośrodków miejskich. Nie zastosowano podejścia holistycznego (gruntownego, kompleksowego, pełnego), w którym wyniki badań odniesione zostały to wspomnianych koncepcji czy modeli. W niniejszym artykule zastosowano podejście raczej atomistyczne – autorka koncentruje się tu na pojedynczych elementach struktury miejskiej (lokalizuje je, bada przesunięcia międzystrefowe, obserwuje sąsiedztwo) i w sposób techniczny linearny porównuje.

Celem pracy jest prezentacja, analiza i ocena zmian struktury i funkcji historycznych oraz współczesnych modeli miast – historyczne zaczerpnięto z literatury, natomiast współczesne określono na podstawie własnych badań empirycznych. Koncepcja artykułu narodziła się po uzyskaniu z urzędów ponad stu map miast oraz kilkudziesięciu map myśli otrzymanych drogą wywiadu. W niniejszym artykule zwrócono uwagę na sytuowanie, strukturę i pełnione funkcje centrów, śródmieść oraz strefy miejskiej i podmiejskiej. Dla celów porównawczych zobrazowano rozkład poszczególnych stref w prezentowanych modelach w postaci wycinka koła. Celem artykułu było również wykazanie różnic w funkcjach prezentowanych obszarów. Istotnym dla opisu struktury funkcjonalno-przestrzennej współczesnych miast były uwagi respondentów zasygnalizowane podczas wywiadów. Znaczące były ich doświadczenia i opisowo-graficzna prezentacja wybranego przez nich miasta. Przypadek sprawił, że rozpiętość czasowa pomiędzy analizowanymi modelami wyniosła ± 50 lat. Wydaje się dość trudnym porównywanie miast z różnych kręgów kulturowych, a tym bardziej o różnej wielkości, randze i pełnionych funkcjach. W niniejszym artykule podjęto jednak taką próbę, traktując wyniki jako wstępne i wymagające weryfikacji.

METODOLOGIA

Analiza i ocena historycznych i współczesnych modeli miast odbywała się w kilku etapach (ryc. 1). Najpierw dokonano przeglądu literatury przedmiotu, by określić rozkład funkcjonalnych stref w historycznych modelach miast. W publikacjach z drugiej połowy XX w. dominowały modele miast europejskich i amerykańskich. Stały się one wyjściowymi do celów porównawczych w niniejszym artykule.

Określenie współczesnych tendencji definiujących kształt miast z początku XXI w. opierało się głównie na badaniach empirycznych. Przeanalizowano strukturę funkcjonalno-przestrzenną 118 miast położonych na pięciu kontynentach, jednak tylko 60 z nich wykorzystano w niniejszym artykule (tabela 1). Wybór miast był podyktowany dostępnością map ze światowych urzędów/instytucji, które skonfrontowano z informacjami uzyskanymi z wywiadu. Respondentów poproszono o wybranie miasta świata, które doskonale znają, określenie pozytywnych i negatywnych cech tego ośrodka i narysowanie uproszczonego schematu miasta (w postaci mapy myśli) precyzując lokalizację poszczególnych funkcji w strukturze miasta. Z naukowego punktu widzenia najpierw należałoby dokonać wyboru miast zgodnie z jakąś przyjętą zasadą, potem dokonać analizy dokumentów planistycznych, a następnie powinno się przeprowadzić wywiad z mieszkańcami tych miast (ewentualnie turystami/użytkownikami tamtejszej miejskiej przestrzeni). Niestety, nie było to możliwe. Dostęp map był ograniczony i wybiórczy (pozyskano mapy z urzędów, które były chętne do współpracy i udostępniły plany swoich jednostek). Ponadto respondenci, których udało się zachęcić do udzielenia wywiadu, prezentowali wiedzę opartą na własnych doświadczeniach z wybranych przez siebie miast. Aby dane miasto znalazło się w zbiorze ujętym w niniejszym artykule musiały być spełnione dwa warunki: 1) należało mieć

dostęp do planu miasta ukazującego jego strukturę funkcjonalną oraz 2) należało pozyskać szkic tego miasta od respondenta. Spełnienie powyższych kryteriów uniemożliwiło swobodę wyboru i ograniczyło zbiór miast. Tylko nieliczne można było zaimplementować do dalszych analiz. Autorka niniejszego artykułu ma świadomość niedoskonałości próby, jednak potraktowała uzyskane wyniki jako wstępne, które poddane naukowej opinii mogą stanowić przyczynek do bardziej uporządkowanego i rozbudowanego projektu/monografii.

Reasumując, wiedzę na temat przedmiotowej struktury zaczerpnięto zatem z dwóch źródeł: dostępnych map (uzyskanych z dokumentacji urzędowych, topograficznych, turystycznych i ortofotomap), które przeanalizowano pod kątem zagospodarowania miast (zwrócono szczególną uwagę na rodzaj usług i ich lokalizację w strukturze danego miasta, na formy zabudowy mieszkaniowej, tereny zieleni, układ komunikacyjny i umiejscowienie skupisk aktywności gospodarczej) oraz z wywiadów pogłębionych kierowanych do osób odwiedzających miasta świata. Oprócz opisu i określenia wad/zalet miasta, zadaniem respondentów było narysowanie mapy myśli¹ danego miasta z wyróżnieniem funkcji umiejscowionych w poszczególnych częściach danej jednostki (ryc. 2). Owe funkcje w postaci punktów/obszarów nie były izomorficzne względem rzeczywistości, lecz umiejscawiając je przyjęto subiektywną generalizację. Plany miast oraz mapy myśli pozyskane od respondentów dały podstawę do stworzenia 60 roboczych szkiców, które zebrano w dwa zbiory (ryc. 3). Narysowanie struktury miast obok siebie, przy zachowaniu podziału na części (od centralnej do podmiejskiej) dawało możliwość porównania tych ośrodków. Jeśli występowała powtarzalność i stałość lokalizacji poszczególnych funkcji w danej strefie wówczas dawało to podstawę do określenia wzorca struktury przestrzennej i pełnionych funkcji w poszczególnych strefach, tj. centrum, śródmieściu, miejskiej, miejskiej dalszej i podmiejskiej. Wzorzec ten w konsekwencji uznano za współczesny model miasta (ryc. 7). Prezentowany tu wzorzec wymaga weryfikacji z wykorzystaniem większej próby badawczej, lecz może stanowić materiał wyjściowy do dalszych analiz. Zauważono, że podobny tok rozumowania przyjęli autorzy określający modele miast w latach 70.–80. (ryc. 5), dlatego tutaj również przyjęto takie rozwiązanie. Ostatecznie ilościowy rozkład miejscowości z uwagi na ich lokalizację przedstawiał się następująco: 18,4% stanowiły jednostki Europy Zachodniej, 15% było miast z Europy Środkowej, 13,3% zlokalizowanych było w Europie Wschodniej, tyle samo w Azji, Ameryce Północnej i Ameryce Południowej, 8,4% umiejscowionych było w Australii, natomiast trzy miasta (5%) stanowiły ośrodki skandynawskie.

W kolejnych częściach niniejszego artykułu dokonano analizy historycznych i współczesnych modeli miast. Dla celów porównawczych zobrazowano rozkład poszczególnych stref w prezentowanych modelach, z wyszczególnieniem wewnętrznego układu pełnionych na ich obszarze funkcji. Modele przedstawiono w postaci wycinka koła (jest to zatem wersja uproszczona, aczkolwiek w miarę możliwości pełna treści) (ryc. 5 i 7). Przy prezentacji wyżej wymienionych modeli przyjęto następujący schemat rozumowania (ryc. 4):

- przyjęto pewien uproszczony poziom generalizacji;
- zakłada się, że nie występują na obszarze tych miast zjawiska typu „starzenie się substancji miejskiej” czy sukcesji, wskutek tego nie uwzględniono stref „zamkniętych”, nieatrakcyjnych dla zamieszkania;

¹ Mapa myśli (ang. *mind map*) to wizualne narzędzie do organizacji informacji, pomaga w zrozumieniu i zapamiętaniu materiału, pobudza kreatywność i ułatwia myślenie; to szczególny rodzaj notowania (Tobiasz-Lis, Wójcik 2014). Wykonując mapę myśli zwiększa się efektywność pracy i zapamiętywania oraz aktywuje intuicję dzięki wykorzystaniu synergicznej współpracy obu półkul mózgowych (Farrand, Hussain, Hennessy 2002). Twórcy metody twierdzą, że podczas sporządzania notatek w sposób tradycyjny, aktywna jest jedynie lewa półkula mózgu odpowiedzialna za myślenie logiczne, linearność, analizę, słowa i liczby. Dzięki użyciu oprócz słów i symboli także kolorów, rysunków oraz efektu trójwymiarowości uaktywnia się prawa półkula mózgu odpowiedzialna za wyobraźnię, rytm, postrzeganie przestrzenne. Rysując mapę myśli obie półkule synergicznie ze sobą współpracują. W efekcie powstaje rysunek dwuwymiarowy, ale oparty na trójwymiarowej wyobraźni.

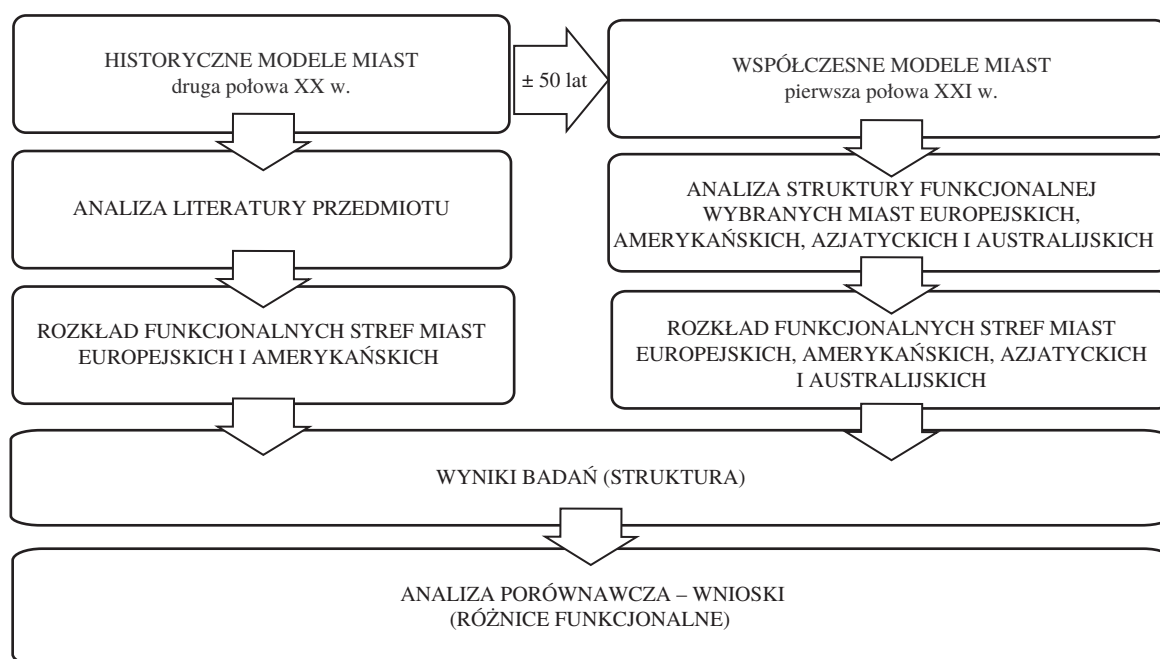
Tabela 1. Miasta świata ujęte w badaniu empirycznym**Table 1.** Cities around the world included in the empirical study

Lp. No.	Miasto (kontynent) <i>City (continent)</i>	Liczba ludności w mln (dane za rok 2022 lub 2023) <i>Population in millions (data for 2022 or 2023)</i>	Lp. No.	Miasto (kontynent) <i>City (continent)</i>	Liczba ludności w mln (dane za rok 2022 lub 2023) <i>Population in millions (data for 2022 or 2023)</i>
1.	Sao Paulo (APd)	12,3	31.	Wilno (EW)	0,5
2.	Buenos Aires (APd)	3,1	32.	Petersburg (EW)	5,3
3.	Salvador (APd)	2,9	33.	Mińsk (EW)	2,1
4.	Lima (APd)	8,2	34.	Lwów (EW)	0,7
5.	Caracas (APd)	2,0	35.	Bukareszt (EW)	1,7
6.	Bogota (APd)	7,7	36.	Sofia (EW)	1,2
7.	Cordoba (APd)	0,3	37.	Tbilisi (EW)	1,2
8.	Brazylia (APd)	2,8	38.	Wiedeń (EŚ)	2,0
9.	Meksyk (APn)	9,2	39.	Warszawa (EŚ)	1,8
10.	Nowy Jork (APn)	8,3	40.	Drezno (EŚ)	0,5
11.	Chicago (APn)	2,7	41.	Praga (EŚ)	1,4
12.	Boston (APn)	0,7	42.	Wrocław (EŚ)	0,7
13.	Waszyngton (APn)	0,7	43.	Lipsk (EŚ)	0,6
14.	Filadelfia (APn)	1,6	44.	Budapeszt (EŚ)	1,7
15.	Detroit (APn)	0,6	45.	Monachium (EŚ)	1,5
16.	Houston (APn)	2,2	46.	Berlin (EŚ)	3,8
17.	Perth (Aus)	2,3	47.	Londyn (EZ)	8,9
18.	Sydney (Aus)	5,4	48.	Paryż (EZ)	2,1
19.	Melbourne (Aus)	5,2	49.	Tilburg (EZ)	0,2
20.	Canberra (Aus)	0,5	50.	Bazylea (EZ)	0,2
21.	Devonport (Aus)	21,5	51.	Stuttgart (EZ)	0,6
22.	Tokio (Azj)	9,7	52.	Barcelona (EZ)	1,6
23.	Delhi (Azj)	26,5	53.	Porto (EZ)	0,2
24.	Szanghaj (Azj)	24,8	54.	Lisbona (EZ)	0,5
25.	Dhaka (Azj)	21,2	55.	Florencja (EZ)	0,4
26.	Pekin (Azj)	21,8	56.	Santiago de Compostella (EZ)	0,1
27.	Manila (Azj)	1,8	57.	Amsterdam	0,1
28.	Hanoi (Azj)	8,3	58.	Sztokholm (KrSkan)	1,0
29.	Seul (Azj)	9,4	59.	Kopenhaga (KrSkan)	0,6
30.	Zagrzeb (EW)	0,8	60.	Umeå (KrSkan)	0,1

Objaśnienia: (APd) – Ameryka Południowa, (APn) – Ameryka Północna, (Aus) – Australia, (Azj) – Azja, (EW) – Europa Wschodnia, (EŚ) – Europa Środkowa, (EZ) – Europa Zachodnia, (KrSkan) – kraje skandynawskie.

Źródło: opracowanie własne na podstawie: <https://stat.gov.pl/linki/urzedz-statystyczne-innych-panstw-4696/>
(data dostępu: 05.12.2024)

Source: own elaboration based on: <https://stat.gov.pl/linki/urzedz-statystyczne-innych-panstw-4696/>
(accessed: 05.12.2024).

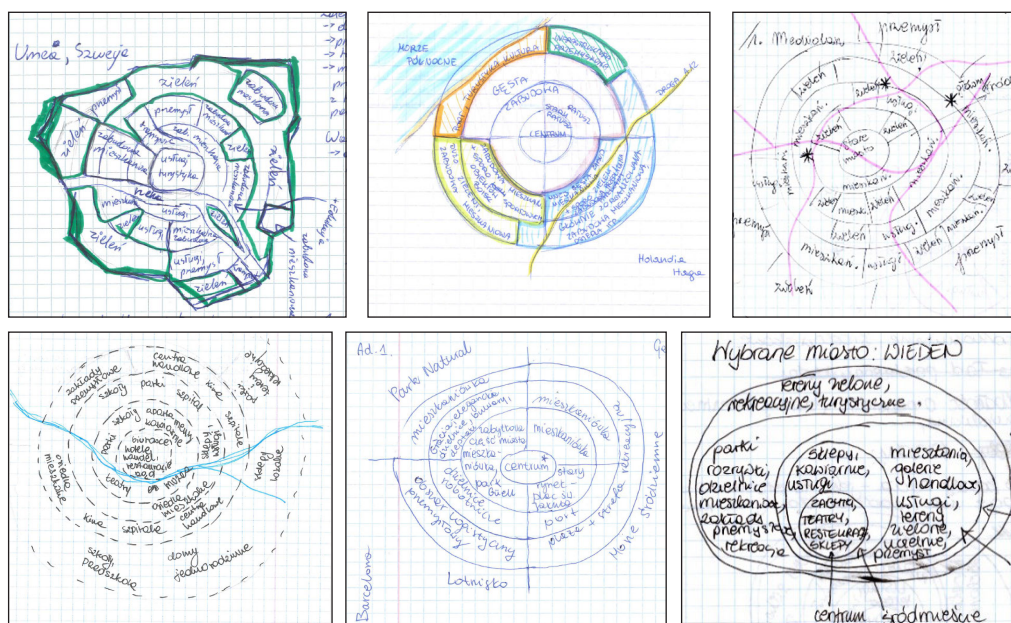


Ryc. 1. Schemat postępowania badawczego

Źródło: opracowanie własne.

Fig. 1. Research procedure diagram

Source: own elaboration.



Ryc. 2. Przykładowe mapy myśli zaczerpnięte z wywiadów pogłębionych

Źródło: opracowanie własne.

Fig. 2. Sample mind maps derived from in-depth interviews

Source: own elaboration.



Ryc. 3. Roboczy szkic prezentujący uproszczoną strukturę miast (każde miasto stanowi wycinek koła)

Źródło: opracowanie własne.

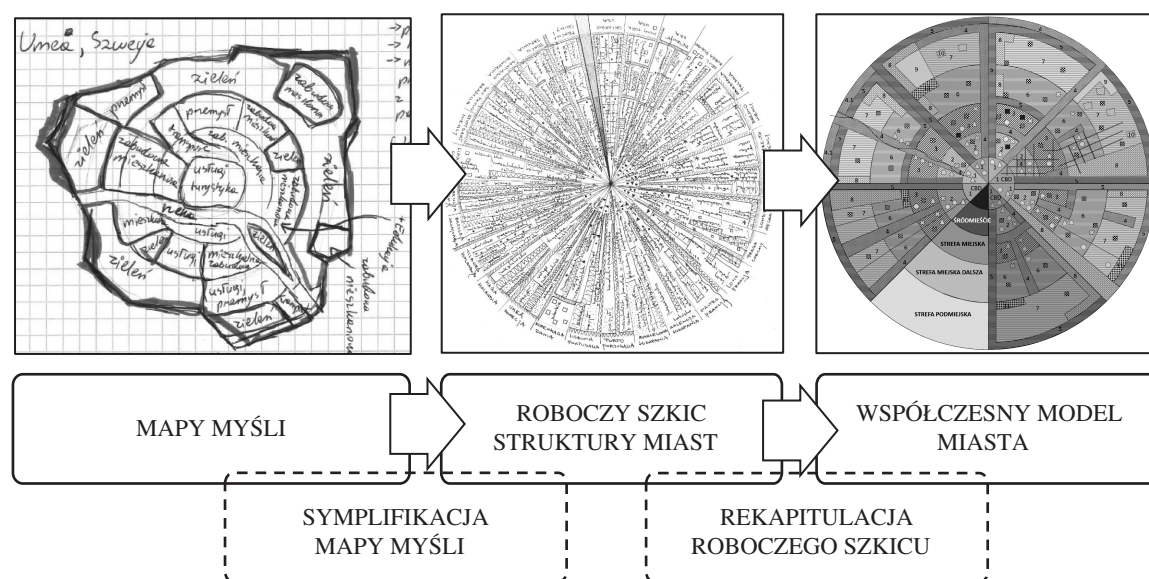
Fig. 3. Preliminary sketch presenting a simplified structure of cities

(each city represented as a segment of a circle)

Source: own elaboration.

- modele tych miast są sprecyzowane tak, jakby drogi na ich terenie przebiegały promieniście, co stanowi jedynie uproszczenie schematu i nie odzwierciedla rzeczywistości;
- struktura strefowa zaprezentowana w modelach jest serią koncentrycznych kręgów. Odległość fizyczna nie jest w tych modelach bezpośrednią determinantą sąsiedztwa, jest nią natomiast odległość czasowa;
- poszczególne strefy w modelach nie są w tej samej odległości od centrum;
- zależności pomiędzy przestrzenią społeczną a przestrzenią mieszkaniową, rekreacyjną, usługową, ekonomiczną (produkcyjną) nie są prezentowane na tych schematach;
- istniejąca struktura przestrzeni w poszczególnych strefach jest silnie uzależniona od historii rozwoju danego miasta, czego również nie uwzględnia się w prezentowanych modelach.

W dalszej części artykułu dokonano analizy porównawczej i wykazano różnice funkcjonalne w prezentowanych modelach miast.



Ryc. 4. Schemat prezentujący proces analityczny pozwalający na ustalenie struktury współczesnego modelu miasta

Źródło: opracowanie własne.

Fig. 4. Diagram illustrating the analytical process for determining the structure of a contemporary city model
Source: own elaboration.

HISTORYCZNE MODELE MIAST – STRUKTURA I RÓŻNICE FUNKCJONALNE

Prezentując historyczne modele miast starano się przyjąć zgodność ich nazewnictwa, jaka występowała w literaturze przedmiotu. Dokonano bardzo skrupulatnych analiz w odniesieniu do stref ustalonych przez autorów, tj. ich nazw, lokalizacji, pełnionych w nich funkcji.

W modelu miasta amerykańskiego (Holzner 1972, 1990) (symbol I na ryc. 5) widoczny jest duży stopień fragmentacji przestrzeni obszaru metropolitalnego, obok starych stref przemysłowych o układzie sektorowym lokujących się wzdłuż arterii komunikacyjnych widoczne stają się suburbia przemysłowe. W części śródmiejskiej tworzą się enklawy społeczne o wybranym statusie społecznym, indywidualizujące, różniące się od innych obszarów w mieście. W modelu miasta amerykańskiego L. Holzner (1972, 1990) strefę przedmiejską i podmiejską łączy ze sobą nazywając je suburbią, w której widoczne są centra handlowe oraz obszary zabudowy rezydencjonalnej. W strefie tej następuje wymiana migracyjna między przedmieściami dzielnic mieszkaniowo-usługowych i przemysłowych. Tę migrację ułatwiają połączenia komunikacyjne.

W modelu regionu południowoamerykańskiego (Griffin, Ford 1980; Hornby, Jones 1991) (symbol II na ryc. 5) centrum stanowi dzielnica handlowo-usługowo-biznesowa, z którą sąsiadują obszary starego budownictwa zamieszkiwane przez mniej zamożną ludność. Enklawy starego budownictwa mające ograniczenia w dostępie mediów ciągną się aż do obrzeży jednostki. Strefę zewnętrzną miasta zamieszkuje ludność uboga o niskim statusie społeczno-zawodowym, napływająca z obszarów wiejskich. To obszar najbiedniejszego budownictwa mieszkaniowego. Domy są stare, zaniedbane, pozbawione często wodociągów i kanalizacji. Niestety w strefie podmiejskiej nie widać kontynuacji narzuconego w czasach kolonialnych specyficznego typu planowania i budowy miasta. Szachownicowy układ ulic, zapoczątkowany w centrum historycznym, układ dróg wokół placu centralnego, wygląd budynków i wielkość parcel budowlanych nie ma przedłużenia w miejscach oddalonych od centrum.

W modelu dziennego systemu miejskiego B. Goodalla (1987) (symbol III na ryc. 5) uwidacznia się obszar miasta centralnego, który skupia usługi i aktywność gospodarczą wpływającą na gospodarczy i społeczny rozwój miasta. Pozycja strefy podmiejskiej jest bardzo wyraźna. Jest ona częścią strefy dojazdów do pracy, która podzielona jest na szereg substref: podmiejską (wewnętrzną i zewnętrzną), strefę cienia miejskiego oraz „właściwą” strefę dojazdów do pracy. Wewnętrzna strefa podmiejska jest też często określana mianem strefy podmiejskiej o charakterze miejskim *urban fringe* i charakteryzuje się zaawansowaną fazą użytków miejskich (w Ameryce Północnej jest ona włączona w system planowania miejskiego). W strefie zewnętrznej, określanej jako podmiejska o charakterze wiejskim *rural fringe*, zachodzi wyraźna ekspansja miasta przejawiająca się w przejmowaniu dużych przestrzeni pod urządzenia infrastruktury miejskiej (porty lotnicze, krematoria, oczyszczalnie ścieków, hipermarkety i centra handlowe) (Zborowski 2005). Zamożniejsza ludność zamieszkuje tereny poza miejską ciasną strukturą, aczkolwiek szybki i bezpieczny dojazd do centrum oraz dostęp do usług są dla nich ważne.

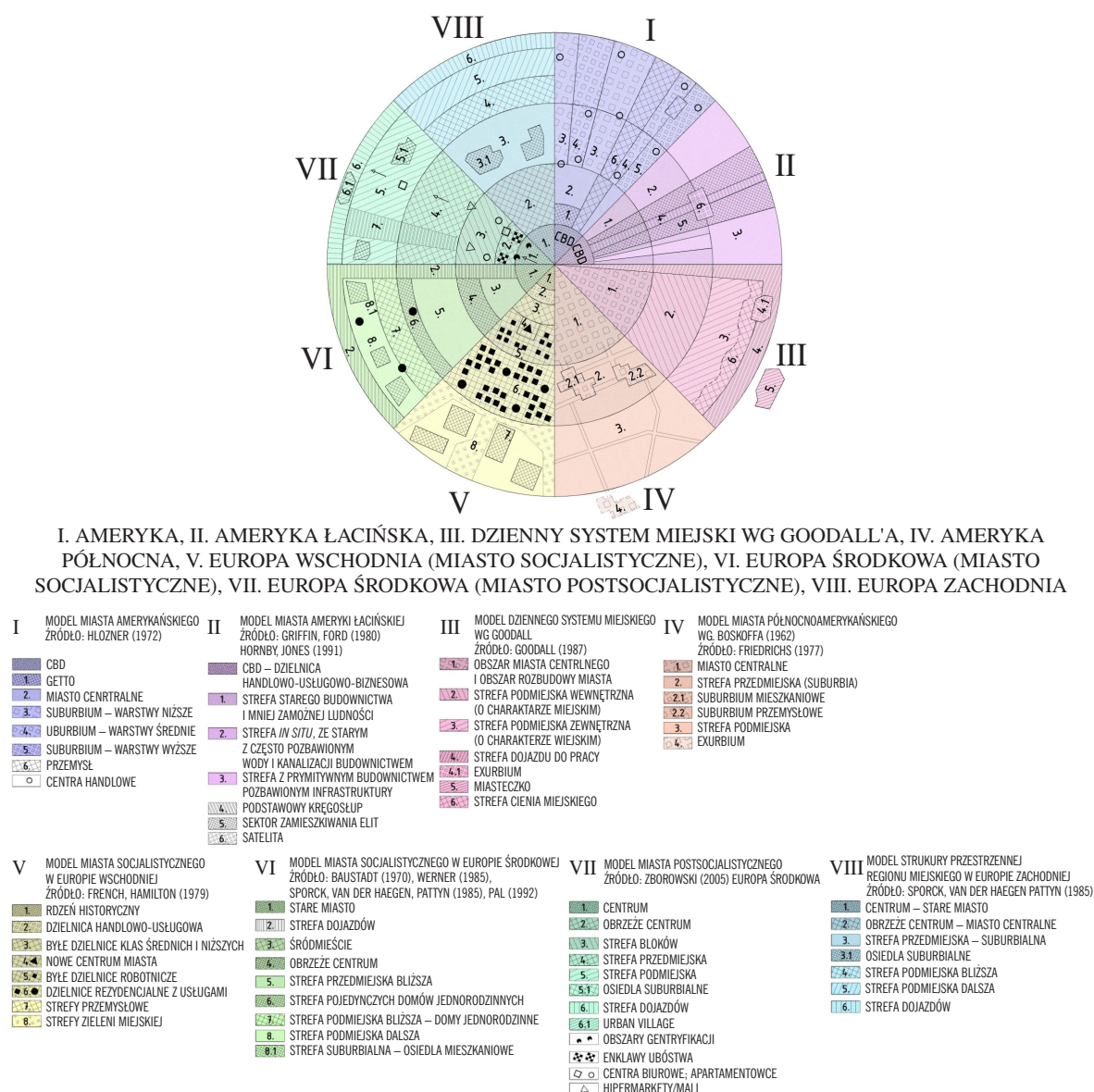
W modelu regionu północnoamerykańskiego (Boskoff 1962; Goodall 1987; Hall 2001) (symbol IV na ryc. 5) widoczny jest podział na miasto centralne, strefę suburbiów (w tym suburbia rezydencjonalne i przemysłowe), strefę podmiejską (o charakterze miejskim) *urban fringe* i miasto satelitarne (*eksurbium*) będące w przeszłości wsią. W strefie miejskiej formują się suburbia mieszkaniowe i suburbia przemysłowe połączone z miastem centralnym. Strefa podmiejska jest silnie rozbudowana komunikacyjnie łącząc jednostki osadnicze (również osiedla) położone na obrzeżach regionu.

Na wewnętrzną strukturę miasta wschodnioeuropejskiego (French, Hamilton 1979) (symbol V na ryc. 5) miało wpływ wiele czynników. Brak było klasy średniej, obserwowano niski stopień motoryzacji oraz preferencję dla budownictwa spółdzielczego i zakładowego. Region ten cechował się koncentrycznie wykształconymi strefami rozwoju, brakiem obszaru suburbiów oraz słabo wykształconą strefą przedmieść. W ich miejsce pojawiła się strefa wielorodzinnych bloków (Basista 2001). Ponadto występował bardzo słabo rozwinięty układ przestrzenny z okresu przedsocjalistycznego, mocno wyeksploatowana dzielnica przemysłowa wraz z szerokim pasem zieleni miejskiej oddzielającym ją od zabudowy mieszkaniowej (Zborowski 2005).

Model miasta środkowoeuropejskiego (Boustedt 1970, 1975; Sporck i in. 1985) (symbol VI na ryc. 5) uwzględniał strukturę przestrzenną miasta angielskiego. Widoczne są na modelu strefy miejskie takie jak: miasto centralne ze starym centrum i śródmieściem (z dobrze wykształconym historycznym jądrem obejmującym centrum i obszarem mieszkaniowym kamienic czynszowych), strefa przedmiejska (zurbanizowana, najczęściej osiedla zabudowy wielorodzinnej) i strefa podmiejska. Poza obszarem centralnym w strefie zewnętrznej leżą centra II rzędu, dzielące pasy przemysłowo-składowe i infrastruktury transportowej, ośrodki satelitarne mieszkaniowe oraz dalej położone od centrum ośrodki dojazdów do pracy.

Model miasta posocjalistycznego (Zborowski 2005) (symbol VII na ryc. 5) cechuje duża regularność strefowania w postaci stref współkoncentrycznych, które nie wpisują się w osiedla suburbanne i zabudowy apartamentowej, centra biurowe, korytarze handlowo-usługowe. W strefie dojazdów pojawiają się osiedla typu *urban village* (miejskie osiedla w obszarze wiejskim). W centrach miast zaznaczają swą obecność obszary rewitalizowane. Coraz więcej jest znamion pauperyzacji ludności miejskiej, zwłaszcza zamieszkałej w XIX-wiecznych obszarach zabudowy.

Model obszaru miejskiego zachodnioeuropejskiego (Sporck i in. 1985) (symbol VIII na ryc. 5) uwzględnia następujące po sobie strefy: centrum miasta (strefa starośródmiejska z handlem, gastronomią, bankami, instytucjami ubezpieczającymi), miasto centralne (gęsto zaludnione dzielnice o funkcji handlowej, komunikacyjnej i przemysłowej, gdzie tkanka miejska podlega procesom rewitalizacji, renowacji i rehabilitacji), obszar zainwestowania miejskiego (strefa suburbiów posiadająca funkcje rezydencjalne z dominacją zabudowy jednorodzinnej oraz funkcje przemysłowe, komunikacyjne, rekreacyjne i handlowe), strefę podmiejską i strefę dojazdów. Strefa podmiejska, w tym modelu, odznacza się dużą dynamiką demograficzną, charakteryzuje się ekstensywnym użytkowaniem ziemi, krajobrazowo przypomina wieś, niemniej funkcjonalnie i strukturalnie porównać ją można do miasta.



Ryc. 5. Struktura i rozkład funkcji w amerykańskich (I–IV) i europejskich (V–VIII) historycznych modelach miast

Źródło: opracowanie własne; schemat opublikowano w: Staszewska (2013, s. 44).

Fig. 5. Structure and distribution of functions in American (I–IV) and European (V–VIII) historical city models

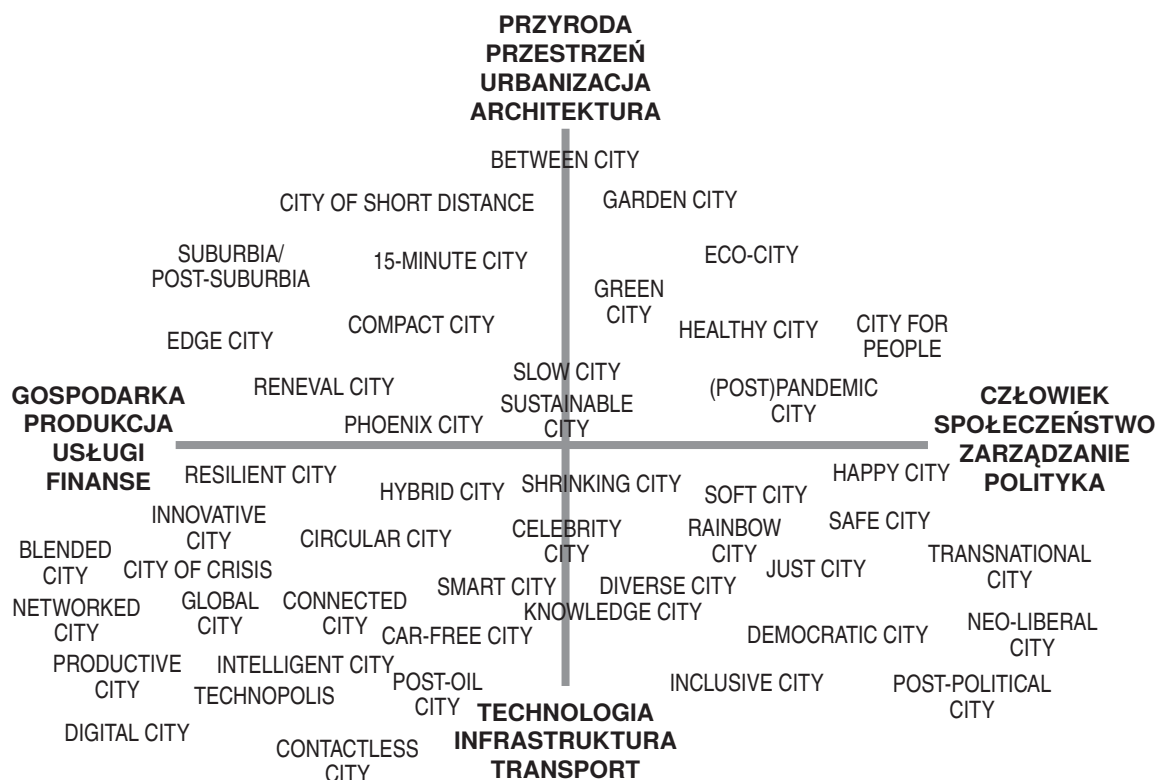
Source: own elaboration; diagram published in: Staszewska (2013, p. 44).

Analiza historycznych modeli miast pozwoliła na wyodrębnienie dziewięciu funkcjonalnych stref: centrum (stare miasto, CBD – ang. *Central Business District*), obrzeże centrum, śródmieście, obrzeże miasta centralnego, strefę przedmiejską, strefę podmiejską bliższą (wewnętrzną), strefę podmiejską dalszą (zewnątrzną), strefę cienia miejskiego i strefę dojazdów do pracy. Nie zidentyfikowano jednak takiego miasta, w którym wszystkie te strefy występowały. Zbiór wybranych stref cechował różne ośrodki w odmiennych częściach globu (tabela 2).

WSPÓŁCZESNE MODELE MIAST – STRUKTURA I RÓŻNICE FUNKCJONALNE

Współczesne modele miast powstały dzięki analizie struktury ośrodków funkcjonujących w latach 20. XXI w. Rozwój miasta opiera się obecnie na zrównoważonym i inteligentnym zarządzaniu zasobami, na podnoszeniu jakości i warunków życia mieszkańców oraz na zapewnieniu możliwości ekonomicznego funkcjonowania i różnorodnych ofert miejsc pracy. To ośrodek przychylnego otoczenia biznesu ze stabilnym „podłożem” do inwestowania. Władze miast dążą często do stworzenia ośrodka sprawnego komunikacyjnie, technicznie innowacyjnego, kreatywnego społecznie przy zachowaniu wartości kulturowych, krajobrazowych i historycznych.

Poszukując w literaturze modeli miast odnaleziono wiele koncepcji ich rozwoju. Niektórzy autorzy podejmują próby ich przeglądu, porównują je do siebie i wskazują na kierunek rozwoju funkcjonalnego miast (m.in. Pacione 2009; Solarek 2011; Knox 2014; Davis 2015; De Jong i in. 2015; Rink, Haase 2018). Jak zauważył T. Kaczmarek (2022), identyfikują oni pewne czynniki badanych zjawisk, diagnozują aktualne trendy w rozwoju, formułują aparat pojęciowy pozwalający opisywać realnie zaobserwowane mechanizmy i praktyki związane z rozwojem przestrzennym, ekonomicznym i społecznym miasta. Kaczmarek podjął próbę uporządkowania tych koncepcji (ryc. 6) odnosząc je do czterech zbiorów wartości.



Ryc. 6. Koncepcje i etykiety miast w odniesieniu do kluczowych komponentów funkcjonowania miasta

Źródło: Kaczmarek (2022, s. 9).

Fig. 6. Concepts and labels of cities in relation to key components of city functioning

Source: Kaczmarek (2022, p. 9).

Modele miast ujęte w niniejszym opracowaniu nie uwzględniają wspomnianych koncepcji rozwoju miast. Bazują na stanie istniejącym analizowanych jednostek, którego podstawą była struktura funkcjonalno-przestrzenna miast.

Miasta Ameryki Południowej (symbol I na ryc. 7) są ośrodkami finansowymi, naukowymi i kulturalnymi. W centrum znajdują się ważne społecznie przestrzenie publiczne umiejscowione w zwartej zabudowie mieszkaniowej. Strefa śródmiejska posiada cenne w skali miasta obiekty administracyjne, kulturowe, historyczne (zabytki) i naukowe. Centra biurowe oraz ośrodki biznesu ulokowane są zarówno w śródmieściu, jak i w strefie miejskiej. Są tu również ośrodki oświaty, edukacji i nauki, a także obiekty rządowe, historyczne i kulturowe. Centra handlowo-usługowe widoczne są w trzech strefach: miejskiej, miejskiej dalszej i podmiejskiej. Miasta tego rejonu obfitują w zieleń, która uformowana w zorganizowane i zagospodarowane parki i tereny rekreacyjne wchodzi klinem z zewnątrz do wnętrza miasta sięgając śródmieścia. Dobrze skomunikowane lotniska znajdują się poza strefą miejską i sąsiadują często z terenami przemysłowymi i aktywnością gospodarczą. Te gospodarczo aktywne obszary są często wielkopowierzchniowe i sięgają obrzeży miasta.

W modelu miasta azjatyckiego (symbol II na ryc. 7) widoczna jest uporządkowana struktura komunikacyjna, gospodarcza i mieszkaniowa. Układ funkcjonalny jest bardzo czytelny. Obiekty rządowe, historyczne, kulturowe, ośrodki naukowo-badawcze i centra usługowe znajdują się w bliżej centrum. Tereny mieszkaniowe najczęściej sięgają strefy miejskiej dalszej i charakteryzują się dobrą dostępnością komunikacyjną, rekreacyjną i usługową. Lotnisko ulokowane jest w strefie podmiejskiej. Tam też zlokalizowane są dzielnice mieszkaniowe z pakietem usług. Firmy oraz przedsiębiorstwa handlowe, usługowe i produkcyjne są rozlokowane po całym mieście, a ponieważ są dobrze skomunikowane z ośrodkami zamieszkania stanowią sieć ośrodków rozwojowych. Miasta azjatyckie są miejscem skupienia dużej liczby ludzi będących w nieustannym ruchu, przez to istotnym dla władz jest zapewnienie dobrej organizacji, bezpieczeństwa i funkcjonalności dla różnych miejskich użytkowników, co wydaje się spełnione.

W modelu miasta australijskiego (symbol III na ryc. 7) funkcje usługowa, mieszkaniowa i rekreacyjna występują we wszystkich strefach: od centrum, poprzez śródmieście, przez strefę miejską aż do miejskiej dalszej włącznie. Obszar hierarchicznie ważny jest w centrum, aczkolwiek dobrze zorganizowane przestrzenie publiczne także tworzą system istotnych społecznie powiązanych miejsc. Zieleń przenika często przez strukturę mieszkaniową i tworzy pasy zorganizowanej obfitej zieleni. W sąsiedztwie tych zielonych obszarów zlokalizowane są ośrodki naukowo-badawcze, naukowe, ale także obiekty historyczne i kulturowe, w tym zabytki. Centra handlowo-usługowe są rozproszone po całym mieście. Na uwagę zasługuje umiejscowienie stref przemysłowych i aktywności gospodarczej, bowiem widoczne są one na całej powierzchni miasta. Lotnisko znajduje się daleko od centrum (w strefie podmiejskiej), jest dobrze skomunikowane.

Miasta wschodnioeuropejskie (symbol IV na ryc. 7) mają dość niejednorodną strukturę, co oznacza, że funkcje ze sobą nie współgrają. Lokalizacja usług, zieleni i terenów mieszkaniowych nie zależą od siebie, nie stanowią przemyślanego schematu, a raczej są przypadkowe. Widoczna jest zmiana układu komunikacyjnego w poszczególnych częściach miasta, co ma wpływ na układ i formy zabudowy mieszkaniowej. Ośrodki handlowo-usługowe są umiejscowione w strukturach mieszkaniowych. Centrum miasta nadal tworzy zabudowa mieszkaniowa z pojedynczymi obiektami usług bankowych i biznesowych, aczkolwiek wymaga ona działań naprawczych (rewitalizacyjnych), natomiast w śródmieściu i w strefie miejskiej znajdują się obiekty historycznie ważne, centra biurowe, ośrodki edukacji i administracji. Zabudowa w tym rejonie wymaga remontów i poprawy funkcjonalnej. Brak dobrej organizacji komunikacyjnej skupia ruch w centralnych częściach miasta powodując utrudnienia. Tereny aktywności gospodarczej raczej umiejscawiają się w strefie miejskiej dalszej i podmiejskiej. W strefie podmiejskiej formują się suburbia – enklawy zabudowy mieszkaniowej, które nierzadko są rozlokowane na terenach otwartych, z dala od zurbanizowanej struktury miejskiej. Mieszkańcy przemieszczają się generując ruch na linii obrzeża – centrum, głównie w zakresie realizacji potrzeb dom-praca, dom-usługi, dom-szkola. Mieszkańcy przenoszą się na obrzeża miasta z uwagi na mniejsze koszty utrzymania i dostęp do terenów nieurbanizowanych. Dostęp do lasów i obszarów rekreacyjno-wypoczynkowych poza miastem sprawia, że ludzie migrują z centralnych części miasta na tereny pozamiejskie.

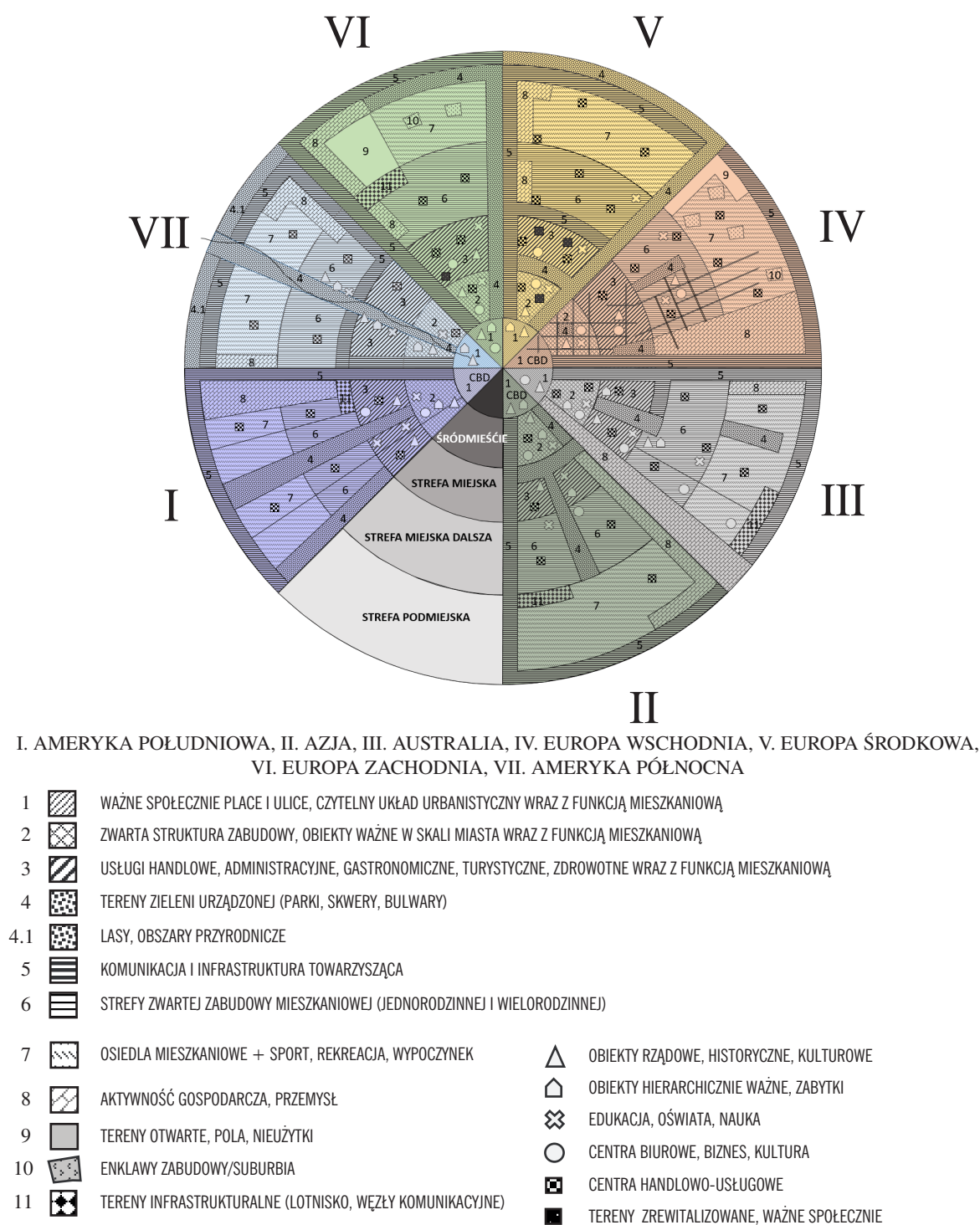
Mieszkańcy miast przenoszą kulturę miejską na tereny wiejskie, wpływając na architekturę, sposób i intensywność zabudowy, zmiany w środowisku naturalnym poprzez antropopresję. W większych ośrodkach obserwuje się tworzenie osiedli podmiejskich z centrami usługowo-handlowymi. Miasto rozwija się kosztem terenów zieleni ulokowanych w centrum i śródmieściu. W mieście wschodnioeuropejskim widoczny jest rozwój działalności usługowych, przenoszenie się ludności i przedsiębiorstw z centrum miasta do jego stref podmiejskich (proces jest w swojej początkowej fazie). Widoczna jest degradacja substancji mieszkaniowej, zwłaszcza w centralnych częściach miast.

Miasta w modelu środkowowschodnim (symbol V na ryc. 7) są gęsto zabudowane w centralnej części, a strukturę zabudowań bardziej rozproszoną mają one w pobliżu swoich granic. W centrum i śródmieściu znajduje się zabudowa mieszkaniowa, natomiast miejsce w kamienicach zajmują usługi bankowe, biznesowe, niewielkie sklepy i usługi rzemieślnicze. Problemy komunikacyjne w tym rejonie wynikają z nadmiernego ruchu, co powoduje zanieczyszczenie powietrza i pogorszenie warunków zamieszkania. Problemy komunikacyjne wymuszają zmiany organizacyjne – przeobrażeniom ulega system parkingowy, następuje zmiana organizacji ruchu w mieście. Przestrzenie publiczne w analizowanych ośrodkach stają się bardziej prospołeczne, a ruch pieszzy – priorytetowy. Wiele kwartałów w tej części miasta zostało zrewitalizowanych, co wpłynęło na poprawę warunków zamieszkania, aktywność społeczną i kulturalną mieszkańców. Lepsze warunki życia w mieście sprawiają, że ludzie osiedlają się w jego centralnej/śródmiejskiej strefie. Zacierają się różnice pomiędzy strefą śródmiejską i miejską. Struktura usług oraz natężenie ruchu samochodowego i pieszego stają się we wspomnianych strefach bardzo podobne. Struktura przestrzenna w ostatnich latach ulegała zmianom wskutek zwiększenia tempa inwestowania, natomiast rozwój transportu samochodowego wpłynął na zmiany w układzie komunikacyjnym oraz zwiększenie roli usług i produkcji w życiu mieszkańców.

Miasta w modelu zachodnioeuropejskim (symbol VI na ryc. 7) mają bardzo rozbudowaną (różnorodną) strukturę usług rozmieszczoną na całym swoim terenie. W śródmieściu i strefie miejskiej lokalizują się ważniejsze obiekty kultury, administracji, nauki. Najstarsza część miasta stanowi centrum turystyki, rozrywki, usług. Zabudowa mieszkaniowa jest tu bardzo zwarta, ulega ona rozluźnieniu w miarę zbliżania do obrzeży miasta. Osiedla mieszkaniowe tworzą zwarte, duże kompleksy wyposażone w infrastrukturę społeczną i techniczną. Dbałość o ochronę środowiska i jakość powietrza w mieście wpłynęła na system zieleni miejskiej, która odpowiednio zaprojektowana tworzy korytarze ekologiczne i rekreacyjne. Wiele terenów dysfunkcyjnych już objęto programem rewitalizacji i nastąpiły w nich zmiany społeczne, gospodarcze, infrastrukturalne i przestrzenne. W strukturze miasta ważną rolę pełni rozwinięta sieć drogowa, rowerowa i pieszca. Umiejscowienie lotniska w dalszej strefie miejskiej i połączenie go, jak i całego miasta, z siecią autostrad daje swobodę w podróżach krajowych i międzynarodowych. Obszary aktywności gospodarczej znajdują się na obrzeżach jednostki i stanowią istotny element sieci produkcyjno-usługowej. Strefę podmiejską zamieszkuje ludność związana z miastem obowiązkami pracy i nauki, aczkolwiek bytują oni w osiedlach domów jednorodzinnych, formujących się w enklawy mieszkaniowe. Na terenie strefy podmiejskiej są jeszcze tereny otwarte, nieużytki, a obszary cenne przyrodniczo są chronione.

Miasta Ameryki Północnej (symbol VII na ryc. 7) są silnie zurbanizowane, często podzielone na podobszary funkcjonalne. Ich struktura tworzy wręcz mozaikę terenów o różnym przeznaczeniu. Bardzo dobrze rozbudowany system dróg i komunikacji umożliwia realizację potrzeb społecznych w pełnym zakresie. Usługi kultury, nauki, administracji umiejscowione są w pobliżu terenów zieleni dla zapewnienia komfortu i warunków działań koniecznych i opcjonalnych. Działalność gospodarcza znajduje się w części podmiejskiej i dalszej. Usługi jednostkowe i w postaci centrów są rozlokowane logicznie z dostępem do terenów mieszkaniowych. Tereny zieleni także dobrze rozplanowane, często „dotykają” centralnych części miasta i łączą się z obszarami przyrodniczymi poza nim.

Analiza współczesnych modeli miast pozwoliła na wyodrębnienie siedmiu funkcjonalnych stref: centrum (stare miasto, CBD), śródmieście, strefę miejską, strefę miejską dalszą, strefę podmiejską,



Ryc. 7. Struktura i rozkład funkcji w amerykańskich, azjatyckich, australijskich i europejskich współczesnych modelach miast

Źródło: opracowanie własne.

Fig. 7. Structure and distribution of functions in contemporary American, Asian, Australian, and European city models

Source: own elaboration.

strefę cienia miejskiego i strefę dojazdów. We wszystkich miastach objętych badaniem wszystkie te strefy występowały (tabela 3).

HISTORYCZNE I WSPÓŁCZESNE MODELE MIAST – ANALIZA PORÓWNAWCZA

Analiza struktury jednostek w historycznych i współczesnych modelach miast wykazała progres w ich rozwoju przestrzennym i funkcjonalnym. Jak zaznaczono we wstępie niniejszego artykułu podstawą analizy struktury funkcjonalno-przestrzennej współczesnych ośrodków były mapy struktury wybranych miast oraz opis i graficzna prezentacja jednostek wykonane przez respondentów wywiadu pogłębionego. Wyniki uzyskane w drodze badań empirycznych odniesiono do treści historycznych modeli miast i skonfrontowano z literaturą przedmiotu.

Okazuje się, że we współczesnych miastach Europy Zachodniej i Środkowej dokonała się faza powiększania się stref wpływu na sąsiadujące obszary wiejskie (na strefę podmiejską), nie występują trudności na rynku mieszkaniowym, spowolnieniu uległ proces migracji wahadłowych między miastem a wsią (Parysek 2015). Tę zmianę, w postaci nowych idei i podejścia w planowaniu miast, zauważył J. Słodczyk (2012). Według autora nastąpiła ona już pod koniec XIX w., co przełożyło się na przesunięcia funkcjonalne wewnątrzstrukturalne. Peryferyjne dzielnice mieszkaniowe europejskich miast już się wykształciły, a rewitalizacja dysfunkcyjnych obszarów w centrum została już przeprowadzona. Znaczącą rolę w kształtowaniu się miasta pełnią obecnie usługi, które generują ruch i wpływają na rozwój osiedli mieszkaniowych. Te z kolei są zwarte, spójne i dobrze skomunikowane. Łatwy dostęp do komunikacji miejskiej i rozbudowana sieć uliczna wpływają na mobilność mieszkańców oraz nieutrudniony dostęp do innych regionów. Na jakość życia mieszkańców wpływa także duża ilość ośrodków kultury i edukacji, zorganizowana zieleń, system parkingów i transport publiczny. Aktywność gospodarcza umiejscowiona jest w strefie dalszej od centrum (na granicy strefy miejskiej i podmiejskiej) najczęściej w pobliżu węzłów komunikacyjnych, z dala od zespołów mieszkaniowych. Obecny sposób zagospodarowania miasta wpływa również negatywnie na rozwój ośrodków. Widoczna jest monotonia w krajobrazie, zwarta tkanka wewnętrzna (w centrum i śródmieściu) generuje problemy komunikacyjne i zdrowotne. Liczba dojazdów do miejsc pracy, edukacji i rekreacji staje się uciążliwa ze względu na korki (system komunikacyjny jest niewydolny). Miasta Europy Zachodniej i Środkowej wymagają więc nakładów finansowych, inwestycyjnych i organizacyjnych dla poprawy dostępności, przepustowości i bezpieczeństwa (także przeciw-powodziowego) (Marszał 2008). Widoczne są zmiany funkcjonalno-przestrzenne (zaprezentowane w formie kontinuum), które się dokonały w przeciągu ostatnich pięćdziesięciu lat na analizowanym terenie (ryc. 8). Handel niezmiennie pozostaje w centrum i rozwija się w kierunku obrzeży, administracja rozbudowuje się i przenosi filie do strefy wewnętrznej miasta. Kultura, edukacja i banki uzupełniają zabudowę mieszkaniową, która sięga już strefy podmiejskiej. Przemysł, kiedyś ulokowany bliżej centrum, dzisiaj o nieco zmiennym charakterze – aktywności gospodarczej – skupia się na większych obszarowo terenach blisko osiedli mieszkaniowych stanowiąc ośrodki miejsc pracy.

Miasta Europy Wschodniej nie są tak strukturalnie i funkcjonalnie rozwinięte, jak te z zachodniej części kontynentu. Rozwój handlu i usług w centralnych częściach miast generuje korki wynikające z nadmiernego ruchu pieszego i samochodowego. Konieczna jest rehabilitacja zasobów mieszkaniowych w śródmieściach, wymagane są zmiany w organizacji ruchu ulicznego (w tym tworzenie przestrzeni dedykowanych pieszym) oraz podnoszenie jakości i ilości infrastruktury społecznej. Osiedla zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej potrzebują zmian funkcjonalnych i technicznych wskutek zmieniających się potrzeb ich mieszkańców. Potrzeba wytyczenia nowych terenów usług specjalnych (wysypiska śmieci, oczyszczalnie ścieków itp.) reorganizuje przestrzeń podmiejską. Tempo inwestowania dopiero wzrasta. Ogólny wizerunek miast Europy Wschodniej wskazuje na potrzebę poprawy

jakości infrastruktury technicznej i społecznej, na liczne remonty obiektów i urządzeń znajdujących się w przestrzeniach publicznych. Niektóre ośrodki już poczyniły działania rewitalizacyjne, ale skala potrzeb w tym zakresie jest duża. Podział i rozkład funkcji wskazują na dużą przemianę (ryc. 8). Wielu autorów zwraca uwagę, że wpływ na to miały zmiany polityczne i społeczne – przemiany społeczno-gospodarcze lat 80. i 90. XX w. (Sagan 2003; Mierzejewska, Parysek 2014). Mieszkalnictwo rozbudowuje się na zewnątrz miasta, skupiając wokół siebie różne usługi i miejsca pracy. Tereny zieleni i rekreacji nie były kiedyś tak cenne społecznie jak są obecnie, dlatego ich ilość i rozmieszczenie są teraz funkcjonalne i powiązane w ciągi rowerowo-spacerowe. Widoczna jest rozbudowa i przemiana strefy podmiejskiej, która ulega wpływom miejskim (miejska architektura budynków, specyfika usług, następuje rozwój infrastruktury technicznej i społecznej).

Miasta azjatyckie, amerykańskie i australijskie posiadają wykształconą i uporządkowaną strukturę wewnętrzną. Organizacja elementów tworzących przestrzeń jest dobra, czytelna i określona (m.in. elementami kompozycji). Struktura miasta centralnego płynie się łączy z zespołami mieszkaniowymi i usługowymi położonymi w dalszej części miasta głównie za przyczyną sprawnego systemu komunikacyjnego oraz systemu zieleni. Aktywność gospodarcza i przemysł lokalizują się najczęściej na obrzeżach, a w centrum i śródmieściu lokalizowane są obiekty kultury, historyczne, turystyczne, edukacyjne (biblioteki, muzea, kina). Część centralna miast jest zwarta i ma właściwie zorganizowane przestrzenie publiczne, zabudowa ulega rozproszeniu bliżej granic. W każdym mieście (a szczególnie w amerykańskich) widoczne są strefy odspołeczne (Hall 2001) (opuszczone przez ludzi, bez usług), istnieją także tereny dysfunkcyjne, wymagające przekształceń i zmian rewitalizacyjnych. Zaprezentowano zmiany w badanym okresie dla miast amerykańskich, bowiem Autorka nie odnalazła w historycznej literaturze modeli miast azjatyckich i australijskich (ryc. 8). W północnoamerykańskich rozwój usług następował systemowo, czyli sukcesywnie, w miarę potrzeb mieszkańców w rozmiągających się osiedlach mieszkaniowych. Dostęp do terenów rekreacyjnych był zapewniony. Tereny zabudowane były powiązane systemem komunikacji. W miastach południowoamerykańskich także widoczny był rozwój mieszkalnictwa, jednak struktura była bardziej zwarta, z usługami, zorganizowane tereny rekreacyjno-wypoczynkowe nie występowały zbyt często w strukturze.

Analiza modeli ujętych w badaniu wykazała różnice w funkcjach poszczególnych stref. Wszystkie, w ramach konkretnego modelu, łączą się ze sobą morfologicznie, ważnym w ich rozwoju jest układ komunikacyjny, a także liczba i rozmieszczenie osiedli ludzkich. Złożoność i różnorodność struktury funkcjonalno-przestrzennej zależy od potencjału demograficznego oraz współczesnych kierunków migracji występujących w regionie. Zapewne w rozwoju stref funkcjonalnych w modelach ważne były także: status społeczno-zawodowy mieszkańców, wartości urbanistyczne i architektoniczne uwidaczniane w sposobie zabudowy oraz chęci koncentracji publicznych procesów stanowiących warunek społecznej integracji i rozwoju ludności. W modelu miasta amerykańskiego widoczna jest odrębność miast leżących na terenie Stanów Zjednoczonych. Funkcja przemysłowa praktycznie rozlewa się w każdej części struktury miasta tworząc pasy funkcjonalne, czego nie widać w pozostałych analizowanych modelach. Słodczyk (2012) zauważył, że w Stanach Zjednoczonych proces suburbanizacji był szczególnie intensywny w latach pięćdziesiątych, a procesy dekoncentracji miast postępowały również w kolejnych dziesięcioleciach przechodząc w fazę dezurbanizacji i tworzenia się wieloosrodkowych regionów metropolitalnych. Na obrzeżach amerykańskich ośrodków metropolitalnych tworzą się ośrodki miejskie, które stają się coraz bardziej samowystarczalne, oferując zarówno miejsca pracy, jak i koncentrację funkcji usługowych na takim samym lub wyższym poziomie jak centrum metropolii.

Ustalenie kierunków dalszego funkcjonalnego rozwoju miast nie jest łatwe. Obserwując jednak rozkład funkcji w strefach w poszczególnych modelach miast i ich zmiany w perspektywie 50 lat można zauważyć spójną dla wszystkich zasadę sukcesji i dyfuzji funkcjonalnej (ryc.8). Niektóre funkcje pozostają w poszczególnych strefach miasta, ale obserwuje się także ich „rozrost” na sąsiadujące tereny. Te zmiany widoczne są w schemacie rozrostu/rozwoju funkcji w kierunku: centrum → śród-



Ryc. 8. Kierunki funkcjonalnego rozwoju miast w perspektywie ± 50 lat ukazane na kontynuum centrum–obrzeża (podstawa analizy – historyczne i współczesne modele miast)

Źródło: opracowanie własne.

Fig. 8. Directions of functional urban development over a ± 50 -year perspective, depicted on a center–periphery continuum (based on historical and contemporary city models)

Source: own elaboration.

Tabela 2. Wiodące funkcje w poszczególnych strefach historycznych modeli miast
Table 2. Dominant functions in individual zones of historical city models

	Europa Wschodnia (5)	Europa Środkowa (miasto socjalistyczne) (6)	Europa Środkowa (m. postojalisticzne (7)	Europa Zachodnia (8)	Ameryka (Stany Zjednoczone) (1)	Ameryka Łacińska (2)	Ameryka Północna (4)	Dzienny System Miejski (3)
centrum (stare miasto, CBD)	+	+	+	+	+	+	+	+
obrzeże centrum	+	+	+	+	+	+	+	-
śródmieście	+	+	+	+	+	+	+	+
obrzeże miasta centralnego	-	+	+	-	+	+	-	-
strefa przed- miejska	+	+	+	+	+	+	+	-
strefa podmiejska bliższa	+	+	+	+	+	+	+	+
strefa podmiejska dalsza	+	+	+	+	+	+	+	+
strefa cienia miejskiego	-	-	-	-	-	-	-	+
strefa dojazdów do pracy	-	+	+	+	-	-	-	+

Źródło: opracowanie własne.
Source: own elaboration.

Tabela 3. Wiodące funkcje w poszczególnych strefach współczesnych modeli miast
Table 3. Dominant functions in individual zones of contemporary city models

	Europa Wschodnia (5)	Europa Środkowa (6)	Europa Zachodnia (7)	Ameryka Południowa (1)	Azja (2)	Australia (3)	Ameryka Północna (4)
centrum (stare miasto, CBD)	+ (kulturalna, kulturowa, usługowa)	+ (biznes, edukacyjna, kulturalna)	+ (kulturalna, kulturowa, usługowa)	+ (kulturalna, usługowa)	+ (usługowa, biznes, administracyjna, banki)	+ (usługowa, biznes, administracja, banki)	+ (administracyjna, biznes, usługowa)
śródmieście	+ (kulturalna, administracyjna, turystyczna, edukacyjna, mieszkaniowa, usługowa, praca, banki)	+ (kulturalna, administracyjna, turystyczna, edukacyjna, mieszkaniowa, usługowa, banki)	+ (turystyczna, edukacyjna, mieszkaniowa, usługowa, rekreacyjna, banki)	+ (edukacyjna, biznes, mieszkaniowa, administracyjna)	+ (kulturalna, banki, turystyczna, edukacyjna, mieszkaniowa, usługowa, praca)	+ (kulturalna, administracyjna, turystyczna, edukacyjna, mieszkaniowa, usługowa, praca)	+ (hotele, praca, banki, usługowa)
strefa miejska	+ (mieszkaniowa, usługowa, aktywność gospodarcza, praca, biznes)	+ (mieszkaniowa, wielorodzinna, usługowa, aktywność gospodarcza, praca)	+ (mieszkaniowa, usługowa, administracyjna, praca)	+ (edukacyjna, biznes, mieszkaniowa, banki)	+ (mieszkaniowa, usługowa, aktywność gospodarcza, praca, przemysłowa)	+ (mieszkaniowa, usługowa, aktywność gospodarcza, praca, przemysłowa)	+ (mieszkaniowa, usługowa, praca, biznes)
strefa miejska dalsza	+ (mieszkaniowa, usługowa, aktywność gospodarcza, praca, przemysłowa)		+ (usługowa, mieszkaniowa, aktywność gospodarcza, praca)	+ (mieszkaniowa komunikacyjna, rekreacyjna, handlowa, biznes)			+ (mieszkaniowa, usługowa, rekreacyjna, aktywność gospodarcza)
strefa podmiejska	+ (usługowa, mieszkaniowa, aktywność gospodarcza, rekreacyjna)	+ (usługowa, mieszkaniowa, aktywność gospodarcza, przemysłowa)	+ (usługowa, mieszkaniowa, rekreacyjna)	+ (przemysłowa, usługowa, mieszkaniowa, rekreacyjna)	+ (biznes, usługowa, mieszkaniowa, aktywność gospodarcza, przemysłowa)	+ (biznes, usługowa, mieszkaniowa, aktywność gospodarcza, przemysłowa)	+ (mieszkaniowa, usługowa, aktywność gospodarcza, rekreacyjna)
strefa cienia miejskiego	+ (wsie w stylu miejskim)	+ (rekreacyjna, mieszkanie w stylu wiejskim)	+ (usługowa, mieszkaniowa, rekreacyjna)	+ (mieszkaniowa, usługowa)	+ (enklawy mieszkaniowe)	+ (enklawy mieszkaniowe)	+ (enklawy mieszkaniowe)
strefa dojazdów	+	+	+	+	+	+	+

Źródło: opracowanie własne.
Source: own elaboration.

mieście → strefa miejska → strefa podmiejska. Przyczyną zmian będących efektem dynamicznych procesów urbanizacji jest żywiołowe rozlewanie się miast i racjonalizacja gospodarowania przestrzenią. Współczesne miasto jest niezwykle złożonym systemem przestrzennym, którego rozwoju nie da się efektywnie koordynować i planować bez świadomości holistycznej i funkcjonalnej. Świadomość takiego stanu rzeczy powinna towarzyszyć zarówno władzom samorządowym, jak i planistom nakreślającym kierunki rozwoju społeczno-gospodarczego i przestrzennego miasta (Korcelli 2000; Maik i in. 2004; Parysek 2015; Łuczyszyn, Łuczyszyn 2018).

PODSUMOWANIE

Struktura i funkcje miast zależą od polityki miejskiej (Kubicki 2021). Poszczególne miasta przyjmują określone wizje rozwoju oparte na koncepcjach miast: inteligentnych (ang. *smart city*), zielonych (ang. *green city*), odpornych (ang. *resilient city*), zwartych (ang. *compact city*), sprawiedliwych (ang. *justice city*) czy 15-minutowych (ang. *15-minute city*). Według C. Montgomery (2024) współczesne miasto powinno zadbać o nasze zdrowie, zaoferować swobodę życia, poruszania się, poprawić dostępność i mobilność mieszkańców. Powinno umacniać swoje mechanizmy w taki sposób, aby były one odporne na „wstrząsy” ekonomiczne i środowiskowe. Przestrzeń winna być sprawiedliwie podzielona pomiędzy mieszkańców a usługi, umożliwiać bezpieczne przemieszczanie się, zapewnić ludziom budowanie i umacnianie więzi międzyludzkich. Miasto powinno być zaprojektowane tak, aby mieszkańcy mieli łatwy dostęp do wszystkich niezbędnych usług w ciągu 15 minut pieszo, na rowerze lub wykorzystując dobrze funkcjonujący transport publiczny (Moreno i in. 2021; Jin i in 2021). Według francuskiego urbanisty C. Moreno miasta państw rozwijających się zmieniają swoją strukturę zgodnie z ideą miasta zorganizowanego, bezpiecznego i kompaktowego. Dlatego w modelach współczesnych miast widoczne są zmiany funkcjonalne, skupiania usług bliżej centrum – dostępnych dla mieszkańców i turystów.

Współczesne miasto traktowane jest jako elementarny twór, w którym następuje wzmocnienie strukturalnych podziałów w przestrzeni i wzrastają nierówności oraz dramatycznie pogłębiają się różnice między poszczególnymi grupami społecznymi (Lorens 2015; Marcuse, van Kempen 2000). Tworzone są specyficzne formacje: skupiska wielkiego biznesu i głównych urzędów, gentryfikowane dzielnice mieszkaniowe, getta wykluczonych społecznie. Dawne obszary przemysłowe są zastępowane strukturami związanymi z różnymi formami konsumpcji. W największych ośrodkach następuje wzrost zróżnicowań społeczno-przestrzennych i znaczne rozszerzenie nielicznych dotychczas obszarów skrajnej nędzy i bogactwa (Węclawowicz 2002; Maik 2012; Lorens 2015; Kaczmarek 2022). Zarządzanie takim ośrodkiem wymaga przemyślanego planowania i współpracy wielu interesariuszy, wiele miejsc przeszło już proces rewitalizacji, rehabilitacji, renowacji – przekształceń zurbanizowanego zespołu wynikających z rosnących potrzeb społecznych. We współczesnych jednostkach obserwuje się przekształcenia przestrzeni publicznych, widoczny jest rozwój osiedli mieszkaniowych, często tworzone są centra usługowe, a nowe inwestycje formują obszary aktywności gospodarczych wpływając na układ komunikacyjny, system transportowy i tym samym na ruch w ośrodkach. O rozwoju danej jednostki administracyjnej decyduje konkurencja i marketing terytorialny. Następuje także transformacja kompleksów rekreacyjnych, zmienia się struktura obszarów biologicznie czynnych, a dostęp do terenów wypoczynkowych staje się priorytetowy. Przeobrażeniom ulega także model życia – zmieniają się proporcje czasu wolnego względem czasu pracy, a także hierarchia potrzeb (Markowski, Marszał 2006; Pacione 2009; Ślódczyk 2020).

We współczesnych miastach krajów wysoko rozwiniętych widoczne jest ograniczanie rozrostu terytorialnego miast, uzyskiwanie równowagi pomiędzy przestrzeniami zabudowanymi i niezabudowanymi, utrzymywanie ciągłych systemów terenów otwartych, redukcja ruchu samochodowego i pro-

mocja transportu zbiorowego oraz kreowanie nowych powierzchni dla pieszych (Wdowicka 2018). Istotne jest redukcja zanieczyszczeń u źródeł ich powstawania oraz stała kontrola poziomów ich występowania. Miasta w obecnych czasach prowadzą zbilansowaną gospodarkę odpadami i gospodarkę wodną. Ważna jest także ochrona zasobów i środowiska naturalnego, dlatego widoczne jest stosowanie trwałych i wysokiej jakości oraz przyjaznych środowisku materiałów budowlanych, a także restrykcyjna oszczędność energii (Sirojć 2011).

Powyższe zmiany stają się zauważalne dla społeczności lokalnej i władz, wpływają na sposób zarządzania daną przestrzenią, na podejmowanie decyzji strategicznych i inwestycyjnych.

Literatura

- Basista A., 2001, *Betonowe dziedzictwo*, Wyd. Naukowe PWN, Warszawa–Kraków.
- Boskoff A., 1962, *The Sociology of Urban Regions*, Appleton-Century-Crofts, New York.
- Boustedt O., 1970, *Stadtregionen*, [w:] *Handwörterbuch der Raumforschung und Raumordnung*, Akademie für Raumforschung u. Landesplanung Hannover.
- Boustedt O., 1975, *Grundriß der empirischen Regionalforschung, Teil 3: Siedlungsstrukturen*, Schroedel, Hannover.
- Davis W.K.D., 2015, *Theme cities: Solutions for urban problems*, Springer, London.
- De Jong M., Joss S., Schraven D., Zhan C., Weijnen M., 2015, Sustainable–smart–resilient–low carbon–ecoknowledge cities; making sense of a multitude of concepts promoting sustainable urbanization, *Journal of Cleaner Production*, 109, 25–38.
- Farrand P., Hussain F., Hennessy E., 2002, The efficacy of the mind map study technique, *Medical Education*, 36, 426–431.
- French R.A., Hamilton F.E., 1979, *The Socialist City. Spatial Structure and Urban Polycy*, John Wiley & Sons, Chichester–New York–Brisbane–Toronto.
- Goodall B., 1987, *Dictionary of Human Geography*, London.
- Griffin E., Ford L., 1980, A Model of Latin American city structure, *Geographical Review*, 70, 435–447.
- Hajduk S., 2020, *Modele smart city a zarządzanie przestrzenne miast*, The Polish Journal of Economics, 2(302), 123–139.
- Hall T., 2001, *Urban Geography*, 2nd edition, Routledge, London–New York.
- Holzner L., 1972, *Sozialsegregation und Wohnviertelbildung in amerikanischen Städten, dargestellt am Beispiel Milwaukee*, Gerling-Festschrift, Würzburg.
- Holzner L., 1990, Stadtland USA. Die Kulturlandschaft des American Way of Life, *Geographische Rundschau*, 42, 469–475.
- Hornby W.F., Jones M., 1991, *An introduction to Settlement Geography*, Cambridge University Press.
- Jin T., Wang K., Xin Y., Shi J., Hong Y., Witlox F., 2024, Is a 15-Minute City Within Reach? Measuring Multimodal Accessibility and Carbon Footprint in 12 Major American Cities, *Land Use Policy*, 142, 107180, DOI: 10.1016/j.landusepol.2024.107180.
- Kaczmarek T., 2022, *Problematyka demograficzna we współczesnych koncepcjach miasta*, *Konwersatorium Wiedzy o Mieście*, 7(35), 7–15, DOI: 10.18778/2543-9421.07.01.
- Klasik A., 2019, *Nowa urbanizacja regionu miejskiego*, [w:] K. Gasidło, A. Klasik, R. Muster (red.), *Nowa urbanizacja na starym podłożu. Prace Naukowe*, Uniwersytet Ekonomiczny w Katowicach, Katowice, 9–24.
- Knox P. (red.), 2014, *Atlas of cities*, Princeton University Press, Princeton.
- Korcelli P., 2000, *Europejski system miast*, *Przegląd Geograficzny*, 72, 4, s. 355–372.
- Kozak M., 2017, Rozwój miast a wybrane rozwiązania prawne i kwestie kulturowe, *Studia KPZK*, 178, 32–46.
- Kubicki P., 2021, Odporność miast i nowe polityki miejskie, *Politeja*, 5(74), 225–239, DOI: 10.12797/Politeja.18.2021.74.14.
- Lorens P., 2015, *Współczesne procesy rozwoju miast i obszarów miejskich*, *Studia KPZK*, 164, 94–107.

- Łuczyszyn A., Łuczyszyn M., 2018, Urbanizacja jako element rozwoju miast, *Prace Naukowe Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu*, 502, 53–61, DOI: 10.15611/pn.2018.502.05.
- Marcuse P., van Kempen R. (red.), 2000, *Globalizing Cities. A New Spatial Order?*, Blackwell Publishers Ltd., Oxford.
- Markowski T., Marszał T., 2006, *Metropolie, obszary metropolitalne, metropolizacja*, KPZK PAN, Warszawa.
- Maik W., 2012, *Podstawy teoretyczno-metodologiczne studiów geograficzno-miejskich*, Studium z metodologii miast, Wyd. Uczelniane WSG, Bydgoszcz.
- Maik W., Sokołowski D., Bułhak M., Brudnicki R., Gierańczyk W., Jaroszevska-Brudnicka R., Przybecka-Maik M., 2004, *Miasta i stolice*, [w:] Z. Drozdowicz (red.), *Europa, Europa... Przewodnik encyklopedyczny po współczesnej Europie*, 2, Wyd. Kurpisz, Poznań.
- Marszał T., 2008, Metropolitan processes in Central and Eastern Europe, *European Spatial Research and Policy*, 15(2), 27–37.
- Mierzejewska L., 2011, W poszukiwaniu nowych modeli rozwoju miasta, *Studia Miejskie*, 4, 81–92.
- Mierzejewska L., Parysek J. (red.), 2014, *Cities In a Complex World: problems, Challenges and Prospects*, Bogucki Wyd. Naukowe, Poznań.
- Montgomery C., 2024, *Miasto szczęśliwe, Jak zmienić nasze życie, zmieniając nasze miasta*, Wydawnictwo Wysoki Zamek, Kraków.
- Moreno C., Allam Z., Chabaud D., Gall C., Pratlong F., 2021, Introducing the “15-Minute City”: Sustainability, Resilience and Place Identity in Future Post-Pandemic Cities, *Smart Cities*, 4, 93–111.
- Pacione M., 2009, *Urban Geography a Global Perspective*, Routledge, London.
- Parysek J.J., 2015, *Miasto w ujęciu systemowym*, *Ruch Prawniczy, Ekonomiczny I Socjologiczny*, 77(1), 27–53.
- Rink D., Haase A. (red.), 2018, *Handbuch Stadtkonzepte: Analysen, Diagnosen, Kritiken und Visionen*, Opladen, Verlag Barbara Budrich, Toronto.
- Sagan I., 2003, *Współczesne przemiany miast w kontekście ekonomicznej, kulturowej i politycznej globalizacji*, [w:] R. Piekarski, M. Graban (red.), *Globalizacja i my. Tożsamość lokalna wobec trendów globalnych*, Universitas, Kraków, 259–267.
- Sirojć Z., 2011, Społeczne problemy rozwoju wielkich miast Europy Środkowej i Wschodniej, *Społeczeństwo i Edukacja, Międzynarodowe Studia Humanistyczne*, 1, 253–267.
- Solarek K., 2011, Współczesne koncepcje rozwoju, *Kwartalnik Architektury i Urbanistyki*, 56(4), 51–71.
- Ślódczyk J., 2012, *Historia planowania i budowy miast*, Wydawnictwo Uniwersytetu Opolskiego, Opole.
- Ślódczyk J., 2020, Wymiar społeczny w projektowaniu zrównoważonego rozwoju miasta, *Prace i Studia Geograficzne*, 65(3), 7–18.
- Sporck J., Van der H., Pattyn M., 1985, *L'organisation spatiale de l'espace urbain*, *Biulletin trimestriel du Crédit Communal de Belgique*, 39(154), 153–164.
- Staszewska S., 2013, *Urbanizacja przestrzenna strefy podmiejskiej polskiego miasta*, Bogucki Wydawnictwo Naukowe, Poznań.
- Tobiasz-Lis P., Wójcik M., 2014, *Wyobrażenia przestrzenne mieszkańców wsi. Wykorzystanie metody odręcznych szkiców*, *Studia Obszarów Wiejskich*, 35, 29–43.
- Węclawowicz G., 2002, *Przestrzeń i społeczeństwo współczesnej Polski*, Wyd. Naukowe PWN, Warszawa.
- Wdowicka M., 2018, Miasta w globalnej gospodarce, *Rozwój Regionalny i Polityka Regionalna*, 38, 51–61.
- Zborowski A., 2005, *Przemiany struktury społeczno-przestrzennej regionu miejskiego w okresie realnego socjalizmu i transformacji ustrojowej (na przykładzie Krakowa)*, Wyd. IGiGP Uniwersytetu Jagiellońskiego, Kraków.