

URBAN DESIGN

URBANISTYKA

ADRIANNA BRECHELKE

MSc Eng. Arch.

Poznań University of Technology

Division of History, Theory and Heritage Protection

e-mail: adrianna.brechelke@gmail.com

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-3921-6277>

HANNA GRZESZCZUK-BRENDEL

Prof. DSc PhD

Poznań University of Technology

Division of History, Theory and Heritage Protection

e-mail: hanna.grzeszczuk-brendel@put.poznan.pl

ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-4467-8975>

FUNCTIONAL AND SPATIAL STRUCTURE OF KOŁOBRZEG: HISTORY, PRESENT, FUTURE

STRUKTURA FUNKCJONALNO-PRZESTRZENNA KOŁOBRZEGU: HISTORIA, TERAŹNIEJSZOŚĆ, PRZYSZŁOŚĆ

ABSTRACT

The urban structure of cities plays a crucial role in recording the ideas of planning for centres and in correctly determining the directions of their development. It reveals historical events and ongoing civilizational processes that leave a lasting mark on the urban landscape. The article will discuss the key elements forming the urban structure of Kołobrzeg, in which functionally and spatially distinct areas have created a balanced organism. The process of shaping the urban fabric inscribed in the surrounding landscape is shown in a cross-sectional manner. It combines methods of morphology, iconography, and urban analysis, revealing a sustainable structure resulting from historical spatial and functional development. This allowed identifying the relationships between the durability and flexibility of the urban fabric, integrating new socio-economic functions in successive stages. Our interdisciplinary approach to the urban development of Kołobrzeg also takes into account contemporary threats related to landscape changes caused by excessive growth and the monocentricity of cities. Our analysis emphasizes that the urban structure of Kołobrzeg, characterized by a networked nature, forms the basis for spatial-functional balance. As a result, the example of Kołobrzeg demonstrates that an urban structure based on network principles serves as a foundation for complementary functional-social equilibrium, which can counteract contemporary threats to the urban landscape and support the process of sustainable development.

Keywords: urban development, post-war reconstruction, planning history city landscape, urban transformation, historic spa towns, , spatio-functional urban structure

STRESZCZENIE

Struktura urbanistyczna miast odgrywa kluczową rolę w zapisie idei planowania danych ośrodków i prawidłowym określaniu kierunków ich rozwoju. Ujawnia historyczne wydarzenia oraz zachodzące procesy cywilizacyjne, które pozostawiają trwały ślad w krajobrazie miejskim. W artykule zostaną omówione kluczowe elementy tworzące strukturę urbanistyczną Kołobrzegu, w której odrębne funkcjonalnie i przestrzennie obszary stworzyły jeden zrównoważony organizm. Ukazany został, w sposób przekrojowy, proces kształtowania tkanki miejskiej wpisanej w otaczający krajobraz. Analiza łączy metody morfologii, ikonografii i analizy urbanistycznej, co ujawniło zrównoważoną strukturę, będącą efektem historycznego rozwoju przestrzennego i funkcjonalnego. Pozwoliło to wskazać zależności między trwałością i elastycznością tkanki miejskiej, integrującej w kolejnych etapach nowe funkcje gospodarczo-społeczne. Interdyscyplinarne spojrzenie na rozwój



urbanistyczny Kołobrzegu uwzględnia również współczesne zagrożenia związane ze zmianami krajobrazu spowodowanymi nadmiernym rozrostem i monofunkcyjnością miast. Przeprowadzona analiza podkreśla, że struktura miejska Kołobrzegu, charakteryzująca się sieciowym charakterem, stanowi podstawę dla równowagi przestrzenno-funkcjonalnej. W rezultacie przykład Kołobrzegu dowodzi, że struktura miejska oparta na sieciowych zasadach stanowi fundament dla uzupełniającej się równowagi funkcjonalno-społecznej, co może przeciwdziałać współczesnym zagrożeniom krajobrazu miejskiego oraz wspomóc proces zrównoważonego rozwoju.

Słowa kluczowe: rozwój miast, powojenna odbudowa, historia urbanistyki, krajobraz miejski, transformacja urbanistyczna, historyczne miasta uzdrowiskowe, przestrzenno-funkcjonalna struktura miejska

1. INTRODUCTION

Historical events and civilization processes that take place in cities are recorded in their spaces and show the nature of the problems that cities had to face (Paszkowski, 2011). Kołobrzeg is an example of a city with an interesting, historically shaped spatial structure, which developed in the bifurcation between the Baltic coast and the River Parsęta based on three, still-legible functional centres. These are the downtown with the Old Town inland, the port at the mouth of the river and the spa town along the sea. This structure, which is a kind of palimpsest of historico-architectural experience, shows the logical harmony and permanence of urban solutions. Understanding this spatial structure based on centuries of experience can serve as an inspiration and reference point for contemporary urban planning projects, helping architects and urban planners meet contemporary challenges with the preservation and rebuilding of the city's character and identity.

1.1. Purpose and scope of the paper

The paper will discuss the key elements that made up the urban structure of Kołobrzeg, in which functionally and spatially distinct areas formed coherent and sustainable¹ urban organism. The primary goal is to indicate how the constitutive centres of this system emerged and how relations between them were formed in the process of historical development. The linking of key spatial elements and their

differentiated functions demonstrate the integrity of the urban structure, balancing its sustainability and flexibility.

Initially, it consisted of the port and the Old Town, developing from the Middle Ages to the mid-20th century, and in the mid-19th century, it was supplemented by the establishment of a spa town. Green areas are also an integral part of the whole. An important caesura is the end of the Second World War, when 90% of the buildings were destroyed during the fighting for Kołobrzeg, and the subsequent stages of reconstruction did not fully respect the existing urban fabric (Kondziela, 1998, p. 103).

Therefore, establishing the patterns of Kołobrzeg's historical spatial system helps to understand the challenges of modern cities. Investigating the — as yet unexplored — urban morphology is an end in itself, as it provides a basis for verifying planning decisions made in the reconstruction process after the Second World War and in the creation of Kołobrzeg's contemporary development programmes.

Due to the breadth of the topic, the scope of this issue was not extensively covered in the article and is suggested for further research. Also, the dangers of violating the historic structure of the city have only been hinted at. On the other hand, an analysis of the connections between the various centres of Kołobrzeg led to the observation that one can see here not a hierarchical system, but connections on the basis of cooperation and interdependence.

1.2. State of research and methods

The analysis of the urban structure of Kołobrzeg taken as a case study is based on the assumptions of urban morphology, but goes beyond its classical applications.² The concept of the city as a network

¹ It is important to emphasize that the term 'sustainable' does not refer to the modern definition of 'sustainable city' but only defines a balanced, harmonized, mutually complementary system. It is analysed through morphological and comparative studies of individual functional urban centres. Spatial analysis of the communication system and green infrastructure allowing to demonstrate the complementarity occurring in the network based on the mutual use and transformation of individual elements of the structure supporting mutual interactions was also used for the study. Relationships between greenery and communications and urban structure are highlighted in individual subsections of the article.

² Studies can be considered the beginning of historical morphology: Ratzel, F. (1882), *Anthropo geographie*; Schlütter, O. (1899) *Die Grundrisse der Städte*, and above all: Hassert, K. (1907) *Die Städte geographische betrachtet*. Of greatest importance, however, are the theories of Michael R.G. Conzen, which are still in use, most notably: the latter, 'Alnwick, Northumberland, A Study in Townplan Analy-

structure (Castells, 2007) proved to be an important interpretive inspiration.³ Although Castells formulated his theory in relation to social relations, but it has also been applied to the study of urban space. Although *What a node is, concretely speaking, depends on the type of specific networks we are talking about* (Castells, 2007, p. 468), and this concept has inspired the nature of the interrelationships between different functional and spatial centres. The concept of a network in general has not been precisely defined and has been applied differently across various disciplines, but a common feature is the existence of various types of nodes and flows between them, which can be tangible/physical or intangible in nature (Gzell, 2006, pp. 63–77). According to Castells, nodes can be equated with places whose exact location remains fluid. Their spatial location has been related to the suitability of an area for an urban network. Thus, in the article, nodes are interpreted as distinct functional urban centres in the urban fabric with a characteristic layout. A network, understood as a set of interdependent nodes, is an element that connects individual functional centres. It is worth noting that most researchers relate the concept of networks to modern cities, while the analyses presented here have established that also the historical city, traditionally considered as a hierarchical system (centre-periphery), can reveal features of a network structure.

On the basis of in situ research, searches, literature, analysis of iconographic materials (maps, postcards, plans, planning documents), statistical data also allowed us to determine the nature and permanence of the spatial arrangement, in which the hierarchies and connections of individual elements

changed depending on historical and economic transformations.

This was also the purpose of reaching for statistical data. At the same time, the interpretation indicates the relationship between the permanence and flexibility of the urban structure.

The article presents the most important functional and spatial areas that developed as functional urban centres of the system during the development of Kołobrzeg. Discussing the material elements of this structure and their historical transformations, the urban layout, including the main buildings and transportation, highlighted the distinctiveness of districts while integrating flows and connections. In addition to the communications infrastructure, the role of boundaries and spatial connectors was significant in Kołobrzeg by compositions of greenery, which were therefore separated and discussed in greater detail.

2. THE FORMATION OF FUNCTIONAL URBAN AREAS IN KOŁOBRZEG

Kołobrzeg's rise as the capital of Central Pomerania is connected with salt production and trade, which started in the Middle Ages, with the use of waterways: to the north through the Baltic Sea and from the River Parsęta inland (in connection with the Noteć and Warta rivers). This connection was complemented by a road leading to Greater Poland and Silesia, i.e., the territories of the Polish state formed in the 10th century.⁴ The River Parsęta connected the administrative centre located away from the coast and the fishing and trade centre at the mouth of the river. The economic and trade development of Kołobrzeg took place in the 13th and 14th centuries when the city became an increasingly strong centre in the Hanseatic Union. In the 18th century, when Kołobrzeg came under Prussian rule, the construction of port fortifications began due to the establishment of a battleship shipyard.⁵

Thus, from its founding to the beginning of the 19th century, the functional structure of Kołobrzeg was marked by two main areas: the militarized port and salterns,⁶ as well as the central, also fortified,

sis', The Institute of British Geographers, No. 27/1960. His research, however, started from the development of single plots of land, which is not included in the article presented here. In Poland, the works of Kazimierz Dziewoński were significant: he, 'Zagadnienie typologii morfologicznej miast w Polsce', *Czasopismo Geograficzne*, 33 (1)1962. For the history of morphological research in Poland see Koter M., Kulesza M. (2008) 'Application of Conzen's methods in Polish studies of urban morphology', in Kulesza M., (ed.) *Time and Space in Geographical Sciences. Selected problems of historical geography*, Łódź, pp. 257-272.

³ See also Fariás, I., Bender, T. (eds.) (2010) *Urban assemblages. How actor-network theory changes urban studies*, New York, Routledge, Abingdon. In Poland, e.g.: Biłozor, A., Szuniewicz, K. (2008) 'The structure of networks of connections in the system of cities and regions' *Regional Development and Regional Policy*, No. 3, Poznań, Adam Mickiewicz University, pp. 7-19. Discussion of the concept of networks in: Filip A.J. (2015) 'The city as a structure of interdependent networks' *Studia Ekonomiczne, Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Ekonomicznego w Katowicach*, No. 217/2015, Katowice, p. 97-114

⁴ An important element of this process was Mieszko I converting to Christianity in 966, which allowed the various Slavic tribes to unite: the Polans in Greater Poland, Masovia, and Eastern Pomerania. In the following years, Mieszko I annexed Western Pomerania, Silesia and Vistulans in Lesser Poland.

⁵ The earliest was the Mouth Lair located on the right bank of the River Parsęta at the site of today's lighthouse

⁶ The saltworks and salt trade were described in detail by Henryk Lesiński. In addition, these topics were addressed earlier, in 1892 by Hermann Cramer in *Zur Geschichte der*

part of the city constituting the administrative and residential area. Extensive fortifications impeded the natural spatial expansion of Kołobrzeg until their demolition in 1873, because the outer, partially forested, belt surrounding the fortifications was to remain empty, as they were to be floodplains in the event of a city siege (Kroczyński, 1993).

At the beginning of the 19th century, the spatial structure of Kołobrzeg was enriched by another element: in 1841, a seaside resort. It was located directly in the coastal belt, initially without direct links to the rest of the city. But by the end of the 19th century, the relationship between the districts had already become clear: the centre was formed by extending the Old Town into the post-fort areas, and its connection with the port was rope-like based on today's Portowa Street, Wojska Polskiego Avenue, Armii Krajowej Street. The downtown's contact with the resort was in the form of a strip of greenery along the seaside promenade, which stimulated the development of both districts along the coast. In contrast, the links between the spa and the port, also due to spatial proximity, were somewhat weaker and were based on today's Mickiewicza, Towarowa and Spacerowa streets.

Forests and parks emphasized the distinctiveness of individual districts, creating a kind of buffer area between the health resort, the port, and the city. The city's blocks were further isolated by the railway line, which ran to the port and its southern branch, which — for strategic reasons — ran between the city and the coast. The railway station, opened in 1859, between the Old Town/fortress and the spa district separated the town from the health resort and improved access to both parts of Kołobrzeg. Its impact on the urban tissue, resulting from the central location in the tripartite urban organism, began to manifest itself at the end of the 19th century, several dozen years after the fortifications had been demolished. As part of the tri-partite functional-spatial structure, a suburb developed on the left bank of the River Parsęta, which did not develop its centre and did not play a significant role in the described network. Therefore, it was decided not to include this area in the study.

2.1. Old Town

Although Kołobrzeg is treated as a seaside town, the Old Town was built away from the shoreline, as salt production was the primary city-forming factor. The Lübeck Law, on which the city was founded, determined that Kołobrzeg would be structured on

a rectangular street grid, with the Town Hall in the centre of the rectangular market, adjacent to the main road leading to the port through the Münde gate. Since the 14th century, the dominant feature has been a huge gothic collegiate church in the adjacent square, with the whole area protected by the city walls with a moat and the River Parsęta on the western side. Most of the streets ran perpendicular to it, Katedralna Street (former Dom Strasse), Narutowicza/Ratuszowa Street (former Linden Strasse) and Gierczak Street (former Schlieffen Strasse). Located here were city offices, shops and artisan workshops: coopers, blacksmiths, shoemakers, warehouses and a mill. The modern fortifications and their subsequent Prussian transformations perpetuated the medieval urban layout, and the lack of expansion possibilities determined the intensive development of the blocks. The 19th-century transformations in the northern part of Kołobrzeg led to greater importance being given to the streets running parallel to the river towards the port — Armii Krajowej Street (formerly Munder Strasse, Sattler Strasse), so although the street layout remained the same, their spatial hierarchies changed. The market square, with its town hall and adjacent cathedral, served as the central function of the area.

With the city losing its status as a fortress in 1872,⁷ it began to spread into areas formerly restricted by fortifications. However, the military garrison for which barracks were built in Przedmieście Radzikowskie was still preserved. The city walls were first demolished on the west side, which allowed Armii Krajowej Street (former Munder Strasse) to extend towards the port. The moat surrounding the Old Town was filled in and designated for development, and by 1900 the last fragments of the fortifications had been demolished (in the area of today's Łopuskiego Street and Jana Pawła II Avenue). Representative thoroughfares and new building blocks were built in their place. The remains of extended lunettes and ravelins were adapted to small, green spaces and squares. On the southeast side, the fortifications were transformed into green spaces, thus preserving the outline of the fortress.

The introduction of spatial connections between the Old Town and the new downtown united the two parts. Nonetheless, they retained their distinct street network as well as the types of buildings and density of the residential areas. These links were disrupted after 1945, when about 90% of the buildings were destroyed during military combat in Kołobrzeg,

Saline zu Kolberg und ein Gutachten A. von Humbolt gegen Ende des 18 Jahrhunderts, Halle 1892.

⁷ The decision to demolish the Kołobrzeg Fortress can be found in article VI of the act of the Reich from 30 May 1873.

(Łazarewicz, Klim, 2019) and it was not until the 1980s when the restoration of the Old Town was carried out.⁸

2.2. Port

The Kołobrzeg Port, located at the mouth of the River Parsęta, developed in connection with the salt trade and fishing, and is essentially the most stable element in Kołobrzeg. However, its role has changed along with the economic situation of the city and region: the salt trade and fishing lost their international importance, and a military presence connected to the city fortifications favoured the development of shipyards and port facilities and their inclusion in the defence system of Kołobrzeg (Gaziński, 2017, p. 24). Modernization in the 1840s played an important role. It was then that the construction of a new stone pier was started, and afterwards, the port channel was deepened and the quays were strengthened. The bringing of a railroad to the port contributed to the increase in transport capacity. In the following years, a fishing basin was built between Salt Island and the port, accommodating 30 boats (including deep-sea vessels) and 70 boats. In addition, a lighthouse was built, which became the focal point of the district.

The development of fisheries resulted in the opening of a fish processing plant, producing mainly for export. The port's trade turnover, economic importance, and development also increased, reaching their peak in the interwar period due to the spa. The port space included a separate winter pool and a commercial section with the necessary infrastructure of granaries, elevators, cranes. In the western part, there were four pools — fishing, parking, boating and sports. In addition, it was used for bulk transshipment, so storage yards were built nearby. A passenger marina was located at the eastern quay on the waterfront.

To accommodate an increasing number of port workers during the interwar period, a residential district on the left side of the River Parsęta was built. Also, a series of terraced single-family houses was built in a simple and uniform style on Solna Island. The expansion of the port infrastructure and railway sidings created a specialized industrial district that was somewhat separated from the city,

which extended past the River Parsęta and began to develop on its western side. The establishment of these districts as port facilities did not change the structure of Kołobrzeg.

The port district's importance led to rapid modernization of the route connecting it with the Old Town (today's Portowa, Wojska Polskiego, Armii Krajowej streets), although it did not gain a representative role. The port district continued to be developed after the destruction of the Second World War until the end of the 20th century, when port activities were reduced. Currently, Kołobrzeg's post-industrial areas are being revitalized for tourism purposes and a pilot project is underway in the industrial part of the port to activate commercial sea transport. This results from increased use of the railway siding along the main tourist communication artery in Kołobrzeg, which may lead to a collision of two functional areas.

2.3. Health resort

The beginning and the reason for the development of the spa in Kołobrzeg was the Prussian government's purchase of the salt works and its modernization. In addition, the virtues of the coastal climate, noticed by King Friedrich Wilhelm III in 1802, resulted in plans to build a royal sea bathing facility in Kołobrzeg (Forderer, 2010). This was linked to the development of balneology in the early 19th century on the basis of medical breakthroughs regarding the natural advantages of the coastal location, combining the therapeutic benefits of brine, sea baths and microclimate (Forderer, 2010). The potential of Kołobrzeg was described in a book by Jan Henryk von Held entitled *Über das Meerbad bei Kolberg und die beste und wohlfeilste Art, sich desselben mit Nutzen zu bedienen*, (1803) (About sea bathing in Kołobrzeg and the best and cheapest way to use it with benefit). Under the influence of the growing interest in the new possibilities of the city, townspeople and fishermen gradually began to expand their own houses and build gastronomic facilities by the sea. The one-story thatched fishermen's huts covered with dunes were expanded by additional floors with rooms for guests. The beginning of the intensive development of the seaside spa district to the east of the port dates back to 1841, when the first saltwater health spa was built, owned by Dr Moritz (Moses) Behrend. Additionally, a so-called society house (Gesellschaftshaus) was built for guests which had a meeting room and a restaurant. In 1832, the City Beautification Society was established in Kołobrzeg, which in 1846 was transformed into a joint-stock company known as the Bathing Society in Kołobrzeg. (Heider et al., 2019, p. 96) It dealt mainly with the development of green

⁸ The changes in restoring the Old Town in Kołobrzeg were initiated by the architect Michał Witwicki from the Międzyresortowa Komisja ds. Rewaloryzacji Miast i Zespołów Staromiejskich (Interdepartmental Commission on Revalorisation of Cities and Old-Town Ensembles) on the basis of architectural plans preceded by archeological research. The new buildings were to stand on the medieval street network, and their appearance was to be based on medieval buildings.

areas and initiated the construction of seaside promenades, numerous avenues were marked out in the forest park. A viewpoint, Zakątek Królewski (Royal Corner), was also created on a small cliff, offering a charming view of the shoreline. In the following years, greenery was arranged along the road to the port and Fort Münde. Other bathing areas were built successively, with Familienbad in the centre and separate swimming pools for ladies and gentlemen on both sides of the pier at the western end of the spa buildings. All this dynamized the development of the resort, along the Baltic coast, which resulted from the preferences and needs of patients and the conditions of the fortress. After it was demolished, some of its elements were integrated with the greenery; for example, the slopes of the fortifications were planted with greenery or parts of ravelins in the northern part were incorporated into park areas. The Parkstrasse, laid out in 1864 on the border of the seaside Strandpark and the resort, marked the northern border of the spa buildings. Most of the streets are perpendicular to the sea and towards the city, forming long rectangular blocks lined with trees. On the west side, compact buildings dominated by internal courtyards of tenement houses, housed guesthouses and health resorts, and their lower floors served as service and recreation facilities. The following blocks were characterized by looser buildings with open courtyards and front gardens. To the east, detached and twin villas were built in the style of resort architecture, popular at the time on the coast of the North Sea and the Baltic Sea.⁹ The characteristic features are picturesque blocks with varied rooflines, extended with wooden verandas, balconies and terraces with carved ornaments. The most impressive structure was located at the Strandschloss pier connected with the city of Kurbad,¹⁰ becoming the central point of the area.

During the First World War, Kołobrzeg remained outside the field of battle, but the spa facilities were transformed into a hospital. After the war, the health resort's infrastructure was supplemented by numerous tennis courts, and a hippodrome, which later also served as a racing track, and the general development of Kołobrzeg was largely concentrated in its southern part.

At the end of the Second World War, the health resort area had suffered the least damage. However, because modernism was the preferred architectural style in the Polish People's Republic, the new sanatoriums, often built next to historic buildings, represented this particular aesthetics, though many of these buildings have since been demolished. The development of tourism, especially in the 1980s, spurred development, and in the following years, guest houses, sanatoriums and holiday apartments were built next to the historical district. Thanks to the unique climate in Kołobrzeg, many facilities operate all year round, but a significant part is available mainly in the summer season. As a result, the urban sprawl¹¹ has been somewhat camouflaged, with its negative effects accumulating at the height of the tourist season.

2.4. Downtown

The downtown area began to develop only in the second half of the 19th century, after the fortress was demolished in 1872. The new downtown streets and squares were laid out on the west side, where the existing street leading to the port district was widened and lengthened, and the representative Victoria Strasse running parallel to it was led to the Theater Park. It began in the main square of the new district, which was the Kaiserplatz Park; this was an attractive junction between the Old Town, the spa, and the train station, to which Wilhelm Strasse ran perpendicularly.

A new city centre began to form around these two squares as an extension and supplement to the historic Old Town. The expansion of the central district has not changed the urban system based on three areas.

The streets of the downtown area formed blocks of residential buildings that were similar to a square, dominated by townhouses with four stories and public buildings — post office, library, bank, court. The eastern part of the downtown was also developed, where new blocks of buildings were delineated on both sides of Kummert Strasse (John Paul II Avenue). The trace of the former fortifications, despite the absorption of the area into the urban fabric, still remained legible as a zigzag grid of streets and characteristic green areas in the places of bastions and ravelins.

⁹ Cf.: Schneider, W., Seegert, T. (2003) *Pomeranian spa architecture. Origin and development. Baltic seaside resort of Binz*. Heimat-Bild-Verlag, Gifhorn; Grötz, S., Quecke, U. (2006) *Balnea. Architectural history of the spa*. Edited by Ursula Quecke. Jonas Verlag für Kunst und Literatur, Marburg.

¹⁰ Cf. Bothe, R. (1984) (Hrsg.): *Kurstädte in Deutschland. Zur Geschichte einer Baugattung*, Berlin.

¹¹ The phenomenon of urban sprawl in the coastal Tricity is described: Lipiński J.L. (2015) 'Metropolitan discourse on the example of the Tricity' *Bulletin of the Committee on Spatial Management of the Polish Academy of Sciences*, 259, pp. 100–124

At the beginning of the 20th century, work began on improving the urban fabric. The plan from 1906 shows an interesting concept of urban development integrating the health resort district and the city centre by means of new railway lines. The railway line leading to the port was replaced with a new line on the west side of the city along the left bank of the River Parsęta. Moving the passenger station to the east and transforming it into the main station would allow the removal of the track separating both parts of the city. As a result, the development of the eastern part of the resort would accelerate and an additional connection with the Old Town would be created.

These plans were never implemented, most likely due to the outbreak of the First World War. The reconstruction of Kołobrzeg after the destruction of the Second World War introduced a new type of housing estate to the city centre, which did not respect the principles of historical urban planning (Bugalski, 2014, p. 214). Despite the maintenance of development within the boundaries of the previously delineated street grid, the settlement structure implemented since the 1960s introduced a completely new architectural and urban design quality, breaking up strings of frontages. Its lack of connection to the urban fabric was also due to the realization of housing needs at the expense of other urban functions. Also, the construction of the 1970s led to a reduction in the quality of the space, both in terms of urban planning and architecture: the new settlements greatly exceeded the scale of the existing buildings, and ignoring the historical layouts led to the formation of separate spaces that were not connected with the existing fabric of Kołobrzeg. The subsequent rebuilding of the Old Town in the current of retroversion led to the densification and partial reconstruction of the urban fabric (Fiuk, 2017, p. 99). Nowadays, the intensification of developer construction, often refers to the historical street network, but is mainly aimed at satisfying the needs of seasonal tourists, which excludes residents from the centre and changes the functioning of Kołobrzeg as a whole.

3. PARKS IN THE SPATIAL STRUCTURE OF KOŁOBRZEG

An important role in the urban structure of Kołobrzeg is played by the greenery, which fills the area to a considerable extent (12.5%, mapadrzew.com) and acts both a buffer and a link between the functional areas of the city.¹² The starting point for promenades

and parks was the forest surrounding Kołobrzeg, which, after a replanting scheme involving laying lawns and marking out paths, was transformed into parks. The first park (today's theatre park) was established in the 1830s between the port district and the health resort. Its attractiveness was additionally increased by a theatre and cafes, along with modern recreational facilities, such as a rope park.

The seaside promenade, built in 1864, played a very important role, marking the border protecting the dunes with their vegetation strengthening the soil. In addition, the trees along the promenade acted as a windbreak, providing better conditions for patients on their walks. After the fortifications were removed, the promenade led to a park with an amphitheatre, in which the eastern fortifications of the Waldenschanze and Wolfsberg were also preserved. Next to it, Hinterpommerscher Reitenverein built a racetrack, proof that patients from higher social circles also came to Kołobrzeg. Additionally, there were large horticultural farms and — partly related to the barracks — sports grounds. The uniform saturation of the urban space with various types of greenery was achieved by building numerous small parks and squares of various sizes, as well as rows of trees. After the war, greenery was also introduced into the downtown modernist estates.

4. SUMMARY

Shaped in the course of development from the Middle Ages to the Second World War, Kołobrzeg's urban structure achieved a balance between three functionally different but also complementary districts: the downtown, the port and the spa. The devastation after World War II changed the focus of this layout, although in principle major urban centres were preserved. Initially, the port district became the most important, providing jobs and being a major factor in economic development. The most dilapidated downtown, reduced to a small administrative centre, lost its importance, and its intensive development began only in the 1960s in the modernist style and was complemented in the next stage by the retroversion reconstruction of the Old Town. (Musiaka, Figlus and Szmytkie, 2021, p. 516) The 1960s also saw the restoration of spa functions, which, together with the dynamic development of tourism in the following years, intensified the development of the coastal strip towards the east.

From the beginning, the space of Kołobrzeg clearly revealed the characteristics of a network structure due to the functional relationships between the various areas. Although the Old Town, later

¹² On the role of greenery in resorts e.g.: Eidloth, V. (1996) 'Zur geschichtlichen Bedeutung von Grünflächen für Kurorte' Denkmalpflege in Baden-Württemberg, Baden, 25, pp. 57–66.

connected to the downtown, served as the primary administrative centre, the 'reason' for its existence was the port. Thus, it can be said that the administrative centre served the port trade and fisheries, although the prestige of power would suggest other hierarchies. Similarly, it was the strategic importance of the port that led to the development of the garrison. The emergence of the resort expanded the networked urban system with another complementary centre and changed the relationship within it. Initially, there was little connection between the port and the resort, while the Old Town and the downtown area became more of a tourist attraction for summer visitors than a centre of power, although in turn it retained this role with regard to the daily functioning of the residents and the port. The discovery of the essential elements of Kołobrzeg's space enabled a better understanding of the principles of the city's development, and served as a point of reference for the valorisation of urban processes taking place after the Second World War. Hence, in reference to the main areas, the problems that violated the coherence of this system and that can also pose a threat to the integrity of the urban spatial-functional structure today have been signalled — only briefly.

Since the 1990s, successive transformations have become noticeable, resulting not only from previous shifts in the role of individual districts within the urban organism. The biggest changes are taking place within the port and shipyards with their attractive location by the sea. The disappearance of their activities has led to functional changes: there is intensive development of the area and its transformation into a marina. The Old Town in the current of retroversion has become mainly a tourist attraction, retaining administrative functions.¹³

The city's largest and most profitable district has become a resort¹⁴ with holiday apartment build-

ings often used only seasonally. The escalation of developer construction has led to the uncontrolled and excessive growth of one function, leading to an 'spillover' of the city to the southeast and west. In addition, the newly created urban and architectural fabric is devoid of individual local development features. Mono-functional suburban and tourist settlements also generate traffic problems, occupy valuable natural areas that have a direct impact on biodiversity and resort values.

5. RESULTS OF THE RESEARCH AND CONCLUSIONS

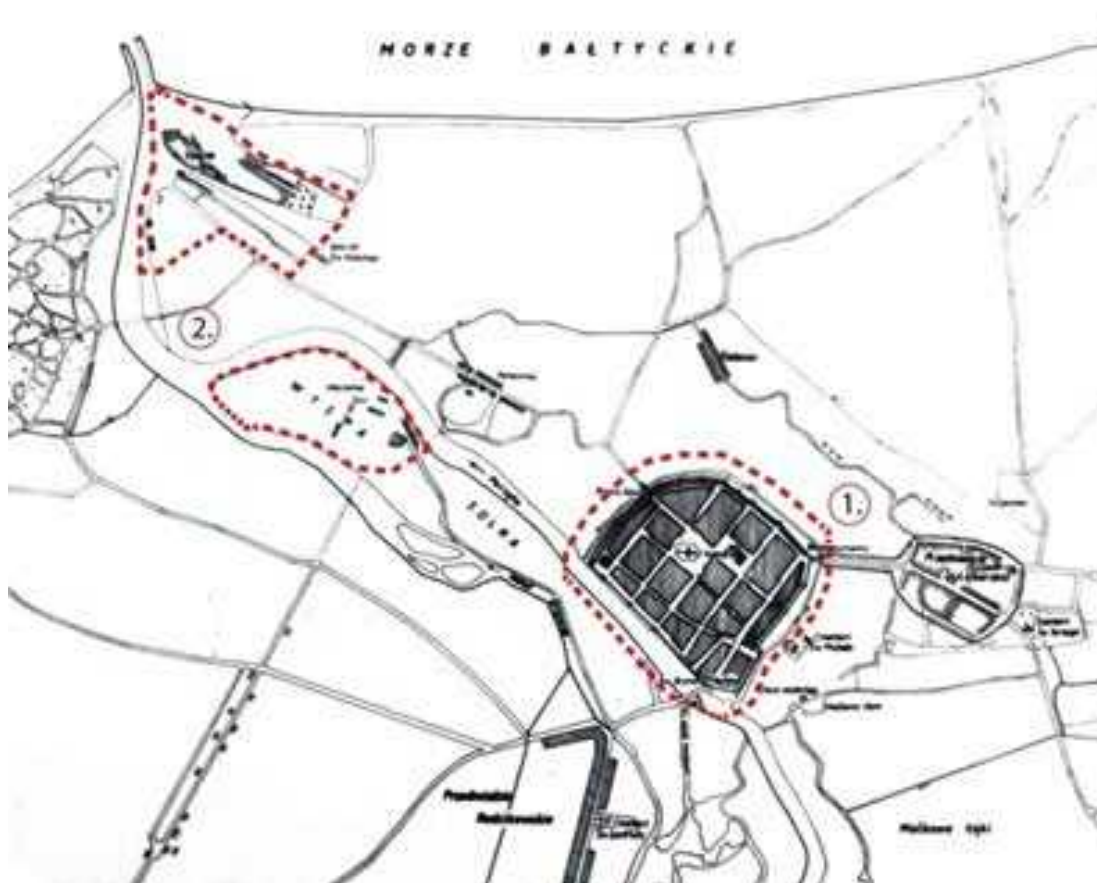
The ongoing processes of complementation and expansion of the urban fabric require an awareness of its constitutive features with their aesthetic and functional qualities, which can prevent the negative effects of the drawing trends. The permanence and flexibility of the urban structure, resulting from the spontaneously applied principles of harmonic development in the course of many historical changes, is threatened by urban-functional monoculture (Miedziński, 2014). The subordination of the city to tourism is a new situation in the history of Kołobrzeg, and the associated development challenges overlap with the still ongoing reconstruction and revitalization efforts (Węclawowicz-Bilska, 2019), in addition, these transformations are taking place in the face of climate and demographic change issues (Bizio, 2018).

The analysis demonstrates that the urban structure of Kołobrzeg with its network character is the basis for spatial-functional balance. Its preservation, taking into account the current needs of tourists and year-round visitors and residents, provides an opportunity to consciously realize the principles of sustainable development to which modern cities refer.

¹³ See Przybyszewska-Gudelis, R., Grabiszewski, M. (1986) Tourist function in historic urban centres. Materiały pomocnicze do miejscowego planowania przestrzennego, Warsaw, Institute of Tourism; Włodarczyk, B. (2009) Przestrzeń turystyczna. Essence, concepts, determinants of development, Łódź, Wyd. UŁ.

¹⁴ Cf. Ziegler, A. (2004) Deutsche Kurstädte im Wandel. Von den Anfängen bis zum Idealtypus im 19. Jahrhundert (Europäische Hochschulschriften, Frankfurt am Main, Reihe

XXXVII Architektur; On the changing role of resorts see Kurstädte in der Neuzeit. Vermeintliche Idylle, wachsende Urbanität und demonstrativer Konsum, Institut für vergleichende Städtegeschichte an der Westfälischen Wilhelms-Universität Münster in Zusammenarbeit mit Dr. Andrea Pühringer (Grünberg) und Prof. Dr. Martin Scheutz (Wien), Münster 2021.



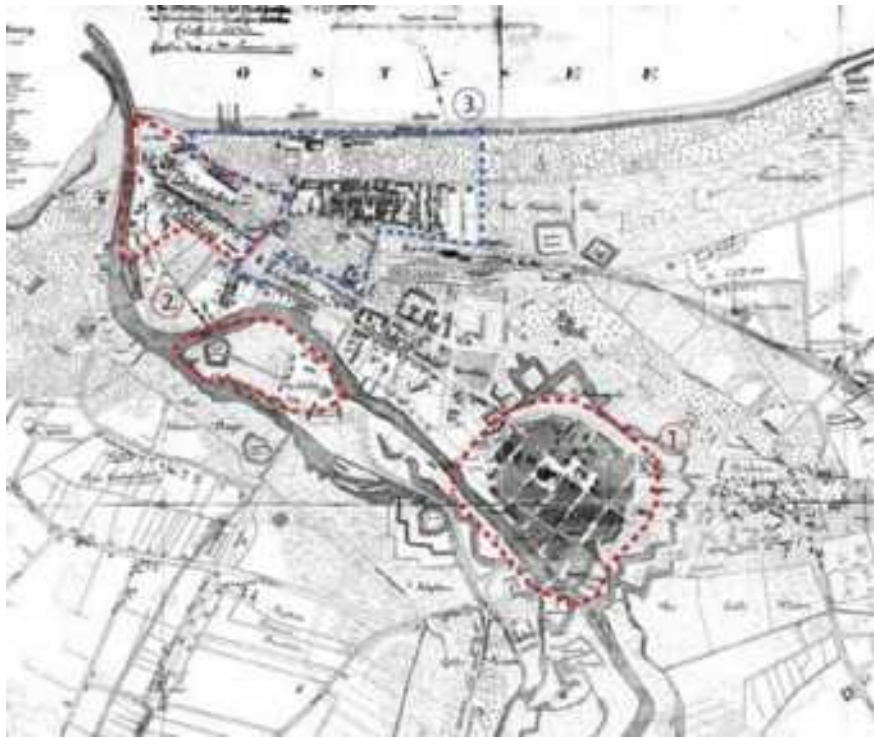
III. 1. Spatial structure of the city before the construction of fortifications 1. Old Town 2. Port. Source: AB — based on documentation in the Archives of the West Pomeranian Voivodeship Conservator of Monuments in Koszalin: Bobiński, S. (1965) Kołobrzeg. Studium historyczno-urbanistyczne do planu zagospodarowania przestrzennego miasta. Pracownia Konserwacji Zabytków, Kołobrzeg.

II. 1. Struktura przestrzenna miasta przed budową fortyfikacji 1. Stare Miasto; 2. Port. Źródło: AB — na podstawie dokumentacji Archiwum Zachodniopomorskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków w Koszalinie: Bobiński, S. (1965), Kołobrzeg. Studium historyczno-urbanistyczne do planu zagospodarowania przestrzennego miasta. Pracownia Konserwacji Zabytków, Kołobrzeg.



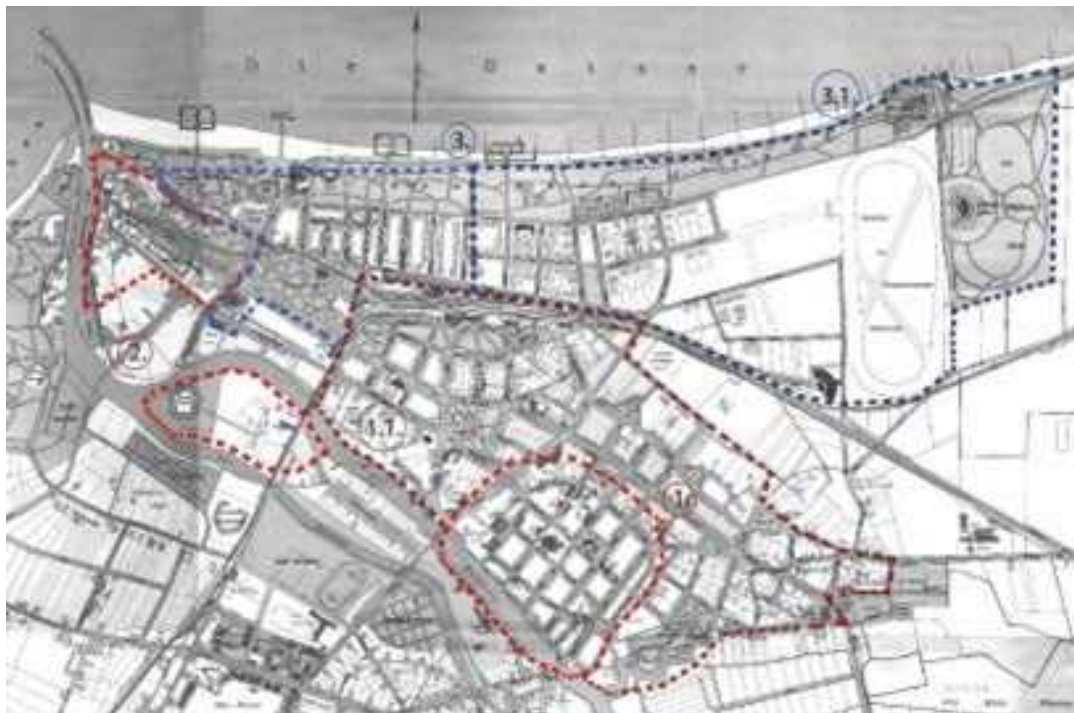
III. 2. Plan of the fortress from 1758. Source: From the collection of the State Archives in Szczecin.

II. 2. Plan twierdzy z 1758 roku. Źródło: Zbiory Archiwum Państwowego w Szczecinie.



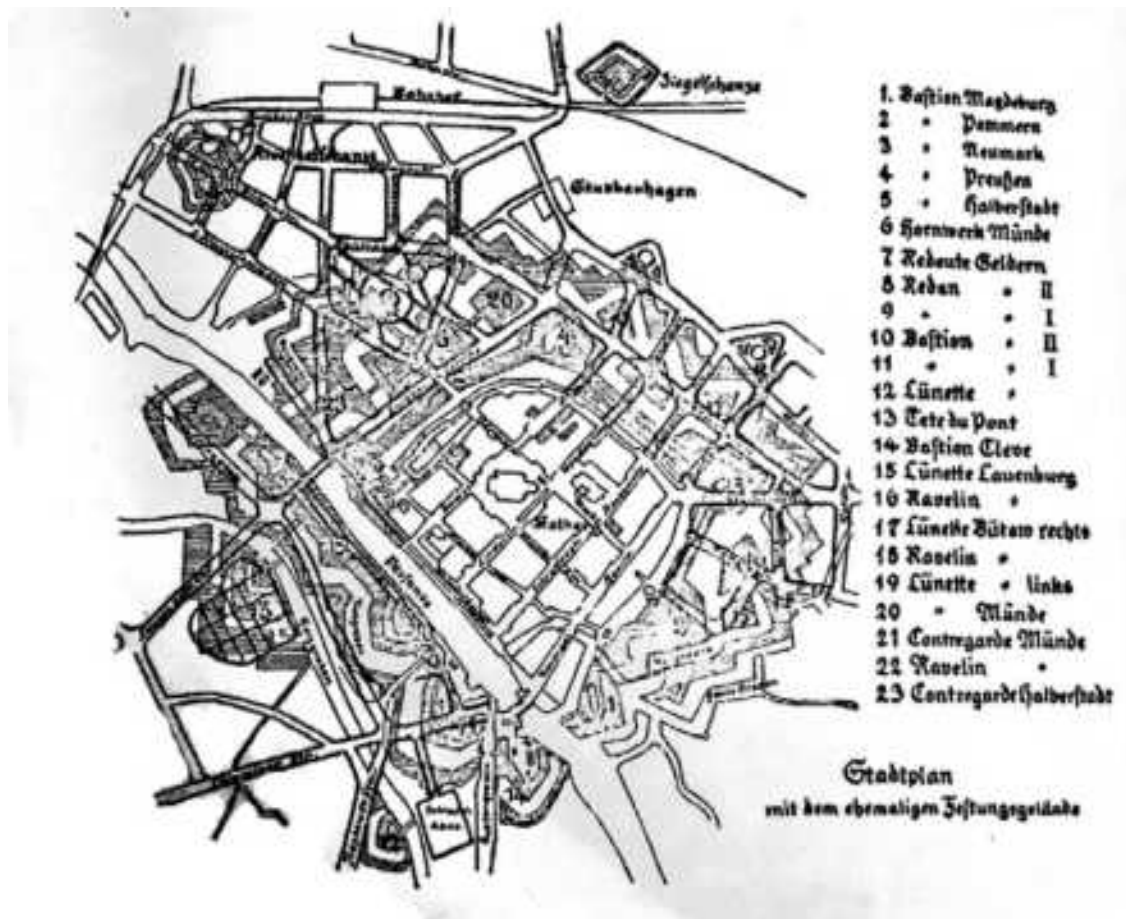
Ill. 3. Spatial structure of the city in the process of defortification 1892 1. Old Town 2. Port 3. Spa distric. Source: AB — Western Poland Map Archive. Accessed: http://maps.mapywig.org/m/City_plans/Central_Europe/Plan_von_KOLBERG_mit_naechster_Umgebung_5.8K_ca_1900_nnz86b6_BN_Sygn._ZZK_23_102.jpg (accessed 01.03.2024)

Il. 3. Struktura przestrzenna miasta w trakcie defortyfikacji 1892 roku 1. Stare Miasto; 2. Port; 3. Dzielnica uzdrowiskowa. Źródło: AB — na podstawie Archiwum Map Zachodniej Polski: http://maps.mapywig.org/m/City_plans/Central_Europe/Plan_von_KOLBERG_mit_naechster_Umgebung_5.8K_ca_1900_nnz86b6_BN_Sygn._ZZK_23_102.jpg (dostępne: 1.03.2024).



Ill. 4. Spatial structure of the city with a developed spa district and downtown, 1929 1. Old Town 1.1 Downtown 2. Port 3. Spa district 3.1 Development of the spa district. Source: AB — based on SIP Kołobrzeg. Accessed: <https://mapy.gis.kolobrzeg.pl/imapclient/?gpmmap=gpPlanyHistoryczne> (accessed 01.03.2024)

Il. 4. Struktura przestrzenna miasta z rozwiniętą dzielnicą uzdrowiskową i śródmieściem, 1929 rok: 1. Stare Miasto; 1.1 Śródmieście; 2. Port; 3. Dzielnica uzdrowiskowa; 3.1 Rozwój dzielnicy uzdrowiskowej. Źródło: AB — na podstawie SIP Kołobrzeg: <https://mapy.gis.kolobrzeg.pl/imapclient/?gpmmap=gpPlanyHistoryczne> (dostępne: 1.03.2024).



III. 5. Development of the urban fabric on the basis of the former fortifications surrounding the Old Town. Source: Documentation in the Archives of the West Pomeranian Voivodeship Conservator of Monuments in Koszalin: Bobiński, S. (1965) Kołobrzeg. Studium historyczno-urbanistyczne do planu zagospodarowania przestrzennego miasta. Pracownia Konserwacji Zabytków, Kołobrzeg.

II. 5. Rozwój tkanki urbanistycznej na kanwie dawnych fortyfikacji okalających Stare Miasto. Źródło: Dokumentacja Archiwum Zachodniopomorskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków w Koszalinie: Bobiński, S. (1965), Kołobrzeg. Studium historyczno-urbanistyczne do planu zagospodarowania przestrzennego miasta. Pracownia Konserwacji Zabytków, Kołobrzeg.



III. 6. Functional urban areas in the spatial structure of contemporary Kołobrzeg. 1) Old Town, 2) Port, 3) Spa district. (AB)

II. 6. Funkcjonalne ośrodki miejskie w strukturze przestrzennej współczesnego Kołobrzegu. 1. Stare Miasto, 2. Port, 3. Dzielnica uzdrowskowa (AB)

Tab. 1. Elements of functional and spatial structure at the turn of the century

Tab. 1. Elementy struktury funkcjonalno-przestrzennej na przełomie wieków.

Date / Data	Port / Port	Old town / Stare Miasto	Health resort district / Dzielnica uzdrowiskowa	Greenery / Zieleń miejska
1255 rok	Relocation of fishermen to the Mouth district. Development of the fishing district and the modernization of the salinas / Przeniesienie rybaków do dzielnicy Ujście. Rozwój dzielnicy rybackiej i sukcesywna modernizacja salin.	Location city based on a rectangular grid with 16 blocks. / Miasto lokacyjne oparte na prostokątnej siatce ulic z 16 kwartałami.		Coastal greenery, forests and wetlands / Zieleń nadmorska, lasy i tereny podmokłe.
Turn of the 14th century / Przełom XIV i XV w. II. 1.	Transformations within the parcels / Rozpoczęcie przekształceń w obrębie parcel.	Expansion of the city by 100 m to areas located closer to the River Parsęta — additional 5 blocks / Ekspansja miasta o 100 m na tereny zlokalizowane bliżej Parsęty — dodatkowe 5 kwartałów.		Coastal greenery, forests and wetlands / Zieleń nadmorska, lasy i tereny podmokłe.
15th century / XV w.	Further development of the district / Dalszy rozwój dzielnicy.	Construction of city walls / Budowa murów miejskich.		Coastal greenery, forests and wetlands / Zieleń nadmorska, lasy i tereny podmokłe.
16th century / XVI w.	Further development of the district / Dalszy rozwój dzielnicy.	urban density of up to 80% / Zagęszczenie tkanki miejskiej, wypełnienie działek do około 80%		Coastal greenery, forests and wetlands / Zieleń nadmorska, lasy i tereny podmokłe.
17th century / XVII w.	Fortification of the port / Fortyfikacja portu.	Transforming the city into a fortress / Przekształcenie miasta w twierdzę.	Fortress foreground / Przedpole twierdzy.	Coastal greenery, forests and wetlands / Zieleń nadmorska, lasy i tereny podmokłe.
18th century / XVIII w.	Expansion of port fortifications / Rozbudowa fortyfikacji portu.	Closure of the fortress / Zamknięcie twierdzy.	Fortress foreground — and elements of fortifications / Przedpole twierdzy — elementy fortyfikacji.	Coastal greenery, forests and wetlands / Zieleń nadmorska, lasy i tereny podmokłe.

Date / Data	Port / Port	Old town / Stare Miasto	Health resort district / Dzielnica uzdrowiskowa	Greenery / Zieleń miejska
1st half of the 19th century / I połowa XIX w. II. 4.	Final fortification of the port. Closure of the salinas. Construction of the first sea bathing facilities / Ostateczna fortyfikacja portu. Zamknięcie salin. Budowa pierwszych zakładów kąpiel morskiej.	Modernization of the fortress / Modernizacja twierdzy.	First buildings in the resort district / Pierwsze budynki w dzielnicy uzdrowiskowej.	Adaptation of the Maikuhle forest for use as a resort. Delineation of the Strandpark along the dunes. / Adaptacja lasu Maikuhle na potrzeby uzdrowiska. Wytyczenie Strandparku wzdłuż wydm.
Second half of the 19th century / II połowa XIX w. II. 2.	Development of the port and the spa part of the district / Rozbudowa portu oraz uzdrowiskowej części dzielnicy.	Defortification of the city and expansion into the fortress foothills / Defortyfikacja miasta i ekspansja na tereny przedpoła twierdzy.	Expansion of development towards the east / Ekspansja zabudowy w kierunku wschodnim.	Creation of new squares, squares and parks that are remnants of the former fortress / Utworzenie nowych placów, skwerów i parków będących pozostałościami dawnej twierdzy.
1st half of the 20th century / I połowa XX w. II. 3.	Further expansion of the port and resort area / Dalsza rozbudowa portu i części uzdrowiskowej.	Development of the downtown fabric / Zagęszczenie tkanki śródmieścia.	Expansion of development towards the east / Ekspansja zabudowy w kierunku wschodnim.	New parks and squares. Complementing streets with rows and avenues of trees / Nowe parki i skwery. Uzupełnianie ulic szpalarami i alejami drzew.
1945 rok	Almost complete destruction of the urban fabric — 97,5% / Niemal całkowite zniszczenie tkanki urbanistycznej — 97,5%	Almost complete destruction of the urban fabric — 96% / Niemal całkowite zniszczenie tkanki urbanistycznej — 96%	Major destruction of the urban fabric — 90% / Duże zniszczenie tkanki urbanistycznej — 90%	Relatively preserved urban greenery / Względnie zachowana zieleń miejska.
second half of the 20th century / II połowa XX w.	Port reconstruction — focus on processing and fishing industries / Odbudowa portu — rozwój przemysł przetwórczego i rybnego.	Successive reconstruction of the district on the basis of the urban layout / Sukcesywna odbudowa dzielnicy.	Successive reconstruction of the district on the basis of the urban layout / Sukcesywna odbudowa dzielnicy na kanwie układu urbanistycznego.	Arrangement of existing park layouts / Porządkowanie istniejących założeń parkowych.
21st century / XXI w. II. 5.	decline in importance of the port. Construction of residential buildings and adaptation for tourism purposes / Spadek znaczenia portu. Budowa budynków mieszkalnych i adaptacja do celów turystycznych.	Construction of residential buildings and adaptation for tourism purposes / Intensyfikacja zabudowy i adaptacja do celów turystycznych.	Expansion of the summer resort in the eastern direction / Rozbudowa uzdrowiska-leśniska w kierunku wschodnim.	Arrangement of existing park layouts / Porządkowanie istniejących założeń parkowych.

Źródło: Autorzy. / Source: Original work.

1. WPROWADZENIE

Historyczne wydarzenia i procesy cywilizacyjne zachodzące w miastach zapisują się w ich przestrzeni ukazując charakter problemów, jakim musiały sprostać (Paszowski, 2011). Przykładem miasta o interesującej, historycznie ukształtowanej strukturze przestrzennej, jest Kołobrzeg, który rozwijał się w rozwidleniu między wybrzeżem Bałtyku a rzeką Parsętą w oparciu o trzy, ciągle jeszcze czytelne, ośrodki funkcjonalne. Są to śródmieście ze Starym Miastem w głębi lądu, port u ujścia rzeki oraz uzdrowisko wzdłuż morza. Ukształtowana struktura, stanowiąca swoisty palimpsest doświadczeń historyczno-architektonicznych, ukazuje logiczną harmonię i trwałość rozwiązań urbanistycznych. Zrozumienie struktury przestrzennej, opartej na wielowiekowych doświadczeniach, może stanowić inspirację i punkt odniesienia dla współczesnych projektów urbanistycznych, pomagając architektom i urbanistom sprostać współczesnym wyzwaniom z zachowaniem oraz odbudową charakteru i tożsamości miasta.

1.1. Cel i zakres pracy

W artykule zostaną omówione kluczowe elementy tworzące strukturę miejską Kołobrzegu, w której odrębne funkcjonalnie i przestrzennie obszary stworzyły harmonijny, zrównoważony¹⁵ organizm miejski. Podstawowym celem jest wskazanie, jak wyłoniły się konstytutywne ośrodki tego systemu i jakie relacje tworzyły się między nimi w procesie rozwoju historycznego. Powiązanie kluczowych elementów przestrzennych z ich zróżnicowanymi funkcjami wskazuje na integralność struktury miejskiej, której równowaga wiąże się z trwałością i elastycznością struktury urbanistycznej.

Struktura, która początkowo składała się z portu i starówki, rozwijających się od średniowiecza do połowy XX wieku, w połowie XIX wieku została uzupełniona przez powstanie uzdrowiska. Integralnym elementem całości są też założenia zieleni. Istotną cezurę stanowi koniec II wojny światowej,

gdy w czasie walk o Kołobrzeg zostało zniszczone 90% zabudowy, a kolejne etapy odbudowy nie w pełni respektowały istniejącą tkankę urbanistyczną (Kondziela, 1998, s. 103).

W związku z tym ustalenie reguł historycznego systemu przestrzennego Kołobrzegu pozwala na uchwycenie i zrozumienie problemów współczesnego miasta. Rozpoznanie — dotychczas nie zbadanej — morfologii miejskiej jest celem samym w sobie, ponieważ stanowi podstawę dla weryfikacji decyzji planistycznych podejmowanych w procesie odbudowy po II wojnie światowej oraz przy tworzeniu współczesnych programów rozwoju Kołobrzegu.

Ze względu na rozległość tematu, ten ostatni problem nie został rozwinięty w artykule i jest jedynie zasygnalizowany jako przedmiot kolejnych badań. Również zagrożenia wynikające z naruszenia historycznej struktury miasta zostały tylko zasygnalizowane. Analiza powiązań między poszczególnymi ośrodkami Kołobrzegu doprowadziła natomiast do konstatacji, że można widzieć tu nie układ hierarchiczny, ale połączenia na zasadzie współdziałania i współzależności.

1.2. Stan i metody badania

Analiza struktury miejskiej Kołobrzegu, traktowanego jako studium przypadku, bazuje na założeniach morfologii miejskiej, wychodząc jednak poza jej klasyczne zastosowania¹⁶. Istotną inspiracją interpretacyjną okazała się koncepcja miasta jako struktury sieciowej (Castells, 2007)¹⁷. Choć to *czym jest*

¹⁵ Należy podkreślić, że pojęcie „zrównoważony” nie odnosi się do współczesnej definicji „miasta zrównoważonego”, lecz określa jedynie zbalansowany, zharmonizowany, wzajemnie się uzupełniający system. Analizowany jest on za pomocą badań morfologicznych i porównawczych poszczególnych funkcjonalnych ośrodków miejskich. Do badań wykorzystano również analizę przestrzenną układu komunikacyjnego i zielonej infrastruktury, pozwalającej na wykazanie występującej w sieci komplementarności opartej na wzajemnym wykorzystaniu i przekształcaniu poszczególnych elementów struktury wspierających wzajemne oddziaływanie. Relacje między zielenią i komunikacją a strukturą miejską podkreślone zostały w poszczególnych podrozdziałach artykułu.

¹⁶ Za początek morfologii historycznej można uznać badania: Ratzel, F. (1882), *Anthropo geographie*; Schlüter, O. (1899), *Die Grundrisse der Städte*, a przede wszystkim: Hassert, K. (1907), *Die Städte geographische betrachtet*. Największe znaczenie mają jednak, nadal stosowane, teorie Michaela R.G. Conzena, w tym głównie: (1960) 'Alnwick, Northumberland: a Study in Townplan Analysis', *The Institute of British Geographers*, 27. Jego badania jednak wychodziły od zabudowy pojedynczych działek, czego nie uwzględniono w przedstawionym artykule. W Polsce istotne znaczenie miały prace Kazimierza Dziewońskiego: (1962) 'Zagadnienie typologii morfologicznej miast w Polsce', *Czasopismo Geograficzne*, 33(1). Historia badań morfologicznych w Polsce, patrz: Koter, M., Kulesza, M. (2008), 'Zastosowanie metod conzenowskich w polskich badaniach morfologii miast' [w:] Kulesza, M. (ed.) *Czas i przestrzeń w naukach geograficznych. Wybrane problemy geografii historycznej*, Łódź, s. 257–272.

¹⁷ Patrz też: *Urban assemblages. How actor-network theory changes urban studies* (2010), Farias, I., Bender, T. (eds.), New York: Routledge, Abingdon. W Polsce, np. Biłozor, A., Szuniewicz, K. (2008), 'Struktura sieci powiązań w układzie miast i regionów' *Rozwój Regionalny i Polityka Re-*

węzeł, konkretnie rzecz biorąc, zależy od rodzaju konkretnych sieci, o których mówimy (Castells, 2007, s. 468), ta koncepcja pozwoliła jednak określić charakter zależności między poszczególnymi ośrodkami funkcjonalno-przestrzennymi. Pojęcie sieci w zasadzie nie zostało precyzyjnie zdefiniowane i jest używane nieco odmiennie w różnych dziedzinach, ale wspólną cechą jest istnienie różnego rodzaju węzłów i przepływów między nimi, które mogą mieć charakter materialny/fizyczny lub niematerialny (Gzell, 2006, s. 63–77). Węzły według Castellsa można utożsamiać z miejscami, których dokładna lokalizacja pozostaje płynna. Ich umiejscowienie w wymiarze przestrzennym związane jest z przydatnością danego obszaru dla miejskiej sieci. W artykule węzły zostały więc zinterpretowane jako wyodrębnione w tkance urbanistycznej funkcjonalne ośrodki miejskie o charakterystycznym układzie. Sieć, rozumiana jako zbiór wzajemnie zależnych węzłów, jest elementem łączącym poszczególne funkcjonalne ośrodki. Warto podkreślić, że większość badaczy odnosi pojęcie sieci do miast współczesnych, natomiast przedstawione analizy pozwoliły ustalić, że również miasto historyczne, tradycyjnie rozpatrywane jako układ hierarchiczny (centrum-peryferie), może ujawniać cechy struktury sieciowej.

Na podstawie badań *in situ*, kwerend, literatury, analizy materiałów ikonograficznych (mapy, pocztówki, plany, dokumenty planistyczne) określono trwałość układu przestrzennego, w którym zmieniały się hierarchie i powiązania poszczególnych elementów, w zależności od przemian historycznych i gospodarczych. Temu służyło też sięgnięcie do danych statystycznych. Jednocześnie interpretacja ma wskazać zależność między trwałością i elastycznością miejskiej struktury.

W artykule przedstawiono najważniejsze obszary funkcjonalno-przestrzenne, które w trakcie rozwoju Kołobrzegu wykształciły się jako funkcjonalne ośrodki miejskie. Omawiając materialne elementy tej struktury oraz ich przemiany historyczne, uwzględniono układ urbanistyczny z głównymi budynkami oraz system komunikacyjny, który stanowił kościec wyznaczający odrębność poszczególnych dzielnic, ale tworzył też integrującą sieć przepływów i powiązań między nimi. Obok infrastruktury komunikacyjnej, istotną rolę granic i łączników przestrzennych pełniły w Kołobrzegu kompozycje zieleni, które z tego względu zostały wydzielone i szerzej omówione.

gionalna, 3, s. 7–19. Omówienie koncepcji sieci w: Filip, A.J. (2015), 'Miasto jako struktura sieci współzależnych', *Studia Ekonomiczne, Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Ekonomicznego w Katowicach*, 217, s. 97–114.

2. KSZTAŁTOWANIE FUNKCJONALNYCH OŚRODKÓW MIEJSKICH W KOŁOBRZEGU

Powstanie Kołobrzegu jako stolicy Pomorza Środkowego wiąże się z rozpoczętą w średniowieczu eksploatacją salin i handlem solą z wykorzystaniem dróg wodnych — na północ przez Morze Bałtyckie oraz od Parsęty w głąb lądu (w połączeniu z Notecią i Wartą). Uzupełniała je droga lądowa, prowadząca do Wielkopolski i na Śląsk, a więc tereny tworzącego się w X wieku państwa polskiego¹⁸. Parsęta łączyła oddalone od wybrzeża centrum administracyjne oraz ośrodek rybacko-handlowy u ujścia rzeki. Rozwój gospodarczy i handlowy Kołobrzegu nastąpił w XIII i XIV wieku, gdy miasto stało się coraz silniejszym ośrodkiem w Związku Hanzeatyckim. W XVIII wieku, gdy Kołobrzeg znalazł się pod panowaniem Prus, rozpoczęto budowę umocnień portowych, ze względu na powstanie stoczni okrętów bojowych¹⁹. Od lokacji do początków XIX wieku strukturę funkcjonalną Kołobrzegu wyznaczały dwa główne ośrodki — zmilitaryzowany port i saliny²⁰ oraz centralna, również ufortyfikowana część miasta, stanowiąca obszar administracyjno-mieszkaniowy. Rozległe umocnienia zablokowały naturalną ekspansję przestrzenną Kołobrzegu do czasu ich rozbiórki w 1873 roku, ponieważ zewnętrzny, częściowo zalesiony pas przyforteczny objęto zakazem zabudowy jako tereny zalewowe w przypadku oblężenia miasta (Kroczyński, 1993).

W początkach XIX wieku strukturę przestrzenną Kołobrzegu wzbogacił kolejny element: obok portu i starego miasta powstawał od 1841 roku nadmorski kurort. Został on zlokalizowany bezpośrednio w pasie nadmorskim, początkowo bez bezpośrednich powiązań z pozostałymi terenami. Ale już w końcu XIX wieku czytelne stały się relacje między poszczególnymi dzielnicami: Centrum powstało przez rozszerzenie Starego Miasta na tereny poforteczne, a jego związek z portem miał charakter

¹⁸ Istotne znaczenie w tym procesie miało przyjęcie chrztu przez Mieszka I w 966 roku, co pozwoliło zjednoczyć ziemie plemion słowiańskich: Polan w Wielkopolsce, Mazowszan na Mazowszu i Pomorzan na Pomorzu Wschodnim. W kolejnych latach Mieszko I przyłączył Pomorze Zachodnie, Śląsk i ziemię Wiślan w Małopolsce.

¹⁹ Najwcześniej powstał Szaniec Ujście zlokalizowany na prawym brzegu Parsęty w miejscu dzisiejszej latarni morskiej.

²⁰ Eksploatacja salin oraz handel morski został szczegółowo opisany przez Henryka Lesińskiego. Dodatkowo zagadnienia te poruszano znacznie wcześniej, w 1892 r. przez Hermanna Cramera w: *Zur Geschichte der Saline zu Kolberg und ein Gutachten A. von Humboldt gegen Ende des 18 Jahrhunderts*, Halle, 1892.

linowy w oparciu o dzisiejszą ulicę Portową oraz aleje: Wojska Polskiego i Armii Krajowej. Kontakt śródmieścia z uzdrowiskiem miał charakter pasma zieleni wzdłuż nadmorskiej promenady, co stymulowało rozwój obydwu dzielnic wzdłuż wybrzeża. Natomiast powiązania uzdrowiska i portu, także ze względu na bliskość przestrzenną, były nieco słabsze i bazowały na dzisiejszych ulicach Mickiewicza, Towarowej i Spacerowej.

Czytelność poszczególnych elementów struktury miejskiej podkreślały lasy i parki, tworzące rodzaj buforowych obszarów między uzdrowiskiem, portem a miastem. Izolację części składowych miasta pogłębiała linia kolejowa, prowadząca do portu i jej południowa odnoga, prowadzona ze względów strategicznych między miastem a wybrzeżem. Otwarty w 1859 roku pasażerski dworzec kolejowy pomiędzy obszarem starego miasta-twierdzy a dzielnicą uzdrowską z jednej strony rozdzielał miasto i uzdrowisko, z drugiej zaś ułatwiał dostęp przyjezdnych do obu części Kołobrzegu. Jego wpływ na tkankę miejską, wynikający z centralnego położenia w trójdzielnym organizmie miejskim, zaczął się ujawniać się w końcu XIX wieku, kilkadziesiąt lat po likwidacji obwarowań. W ramach trójdzielnej struktury funkcjonalno-przestrzennej na lewym brzegu Parsęty rozwijało się przedmieście, które nie wykształciło swojego centrum i nie pełniło znaczącej roli w opisywanej sieciowości. W związku z tym zdecydowano o nieuwzględnieniu tego obszaru w badaniach.

2.1. Stare Miasto

Choć Kołobrzeg jest traktowany jako miasto nadmorskie, to Stare Miasto powstało w oddaleniu od linii brzegowej. Lokacja na prawie lubeckim wyznaczała tkankę miejską w oparciu o prostokątną siatkę ulic, z ratuszem pośrodku prostokątnego rynku, przylegającego do głównego traktu prowadzącego do portu przez wylotową bramę miejską Munde. Od XIV wieku dominantę stanowiła ogromna kolegiata gotycka na sąsiednim placu, a całość chroniły mury miejskie z fosą i od zachodu rzeka Parsęta. Prostopadle do niej biegła większość ulic, przy których zlokalizowano urzędy, sklepy i warsztaty rzemieślnicze: bednarskie, kowalskie, szewskie, magazyny oraz młyn. Nowożytnie fortyfikacje i ich późniejsze pruskie przekształcenia utrwaliły średniowieczny układ miejski, a brak możliwości rozbudowy determinował intensywną zabudowę kwartałów. Dzieciństwo wiekowe przekształcenia w północnej części Kołobrzegu doprowadziły do tego, że większe znaczenie zyskały ulice biegnące równolegle do rzeki w stronę portu, m.in. ulica Armii Krajowej (daw. Munder Str., Sattler Str.), choć więc układ

ulic pozostał niezmienny, to zmieniły się ich hierarchie przestrzenne. Swoją funkcję centralną dla tego obszaru pełnił rynek z ratuszem i przyległą katedrą.

Wraz z utratą statusu twierdzy w 1872 roku²¹ rozpoczęła się ekspansja miasta na dawne tereny ograniczeń fortecznych. Rozbiórkę murów miejskich rozpoczęto od zachodniej strony, przedłużając Munder Str. (ul. Armii Krajowej) w kierunku portu. Fosę okalającą Stare Miasto zasypano i przeznaczono pod zabudowę, a do 1900 roku zniwelowano ostatnie fragmenty fortyfikacji (w rejonie dzisiejszej ulicy Łopuskiego i alei Jana Pawła II). Na ich miejscu powstały reprezentacyjne arterie i nowe kwartały zabudowy. Pozostałości wysuniętych lunet i rawelinów zaadaptowano na małe zielone place i skwery. Od strony południowo-wschodniej fortyfikacje zostały przekształcone na planty, zachowujące w planie zarys twierdzy. Nadal zachowano garnizon wojskowy, dla którego zbudowano koszary na Przedmieściu Radzikowskim.

Wprowadzenie połączeń przestrzennych między Starym Miastem a nowym śródmieściem zjednoczyło obydwie części, które zachowały przy tym różnice układów komunikacyjnych oraz typy i gęstość zabudowy. Te związki zostały zakłócone po 1945 roku, gdy w trakcie walk o Kołobrzeg zostało zniszczone około 90% zabudowy (Łazarewicz, Klim, 2019), zaś odbudowę starówki w nurcie retrowersji zrealizowano dopiero w latach 80. XX wieku²².

2.2. Port

Port kołobrzeski usytuowany u ujścia Parsęty rozwijał się w związku z handlem solą oraz rybołówstwem i zasadniczo jest najbardziej stabilnym elementem w przestrzeni Kołobrzegu. Jego rola zmieniała się jednak w zależności od koniunktury gospodarczej: handel solą i rybołówstwo traciły swe międzynarodowe znaczenie, a z kolei obecność wojska związana z fortyfikacjami sprzyjała rozwojowi stoczni i urządzeń portowych oraz włączaniu ich w system obronny Kołobrzegu (Gaziński, 2017, s. 24). Istotną rolę odegrała modernizacja w latach czterdziestych XIX wieku. Rozpoczęto wówczas budowę nowego kamiennego molo, a następnie pogłębiono kanał portowy i umocniono nabrzeża, otwarto stocznię. Do

²¹ O decyzji dotyczącej likwidacji Twierdzy Kołobrzeg informuje art. VI ustawy o Rzeszy z 30 maja 1873 roku.

²² Zmiany w odbudowie starówki w Kołobrzegu zainicjował architekt Michał Witwicki z rządowej Międzyresortowej Komisji ds. Rewaloryzacji Miast i Zespołów Staromiejskich. Założenie oparte było na pracach projektowych poprzedzonych badaniami archeologicznymi. Nowe budownictwo miało powstać na kanwie średniowiecznej sieci ulic, a jego wygląd wzorowany miał być na średniowiecznych kamienicach.

zwiększenia możliwości transportowych przyczyniło się doprowadzenie do portu linii kolejowej. W kolejnych latach między Wyspą Solną a portem powstał basen rybacki mieszczący 30 kutrów (w tym dalekomorskich) i 70 łodzi. Zbudowano latarnię morską, która stała się głównym punktem tej dzielnicy.

Rozwój rybołówstwa zaowocował otwarciem przetwórci rybnej, produkującej głównie na eksport. Obróty handlowe portu przy ujściu Parsęty, jego znaczenie gospodarcze i rozwój obszaru wzrosły też dzięki uzdrowisku i osiągnęły punkt kulminacyjny w okresie międzywojennym. Przestrzeń portu obejmowała wydzielony basen zimowy oraz część handlową z niezbędną infrastrukturą spichrzów, elewatorów, dźwigów. W zachodniej części znajdowały się cztery baseny — rybacki, postojowy, łodziowy i sportowy. Dodatkowo służyła ona do masowych przeładunków, powstały więc w pobliżu place składowe. Przy wschodnim nabrzeżu nad brzegiem morza ulokowano przystań pasażerską.

Dla coraz większej ilości pracowników portowych zbudowano w okresie międzywojennym dzielnicę mieszkaniową po lewej stronie Parsęty. Również na Wyspie Solnej powstała kolonia szeregowych domów jednorodzinnych o prostej, syntetycznej formie. Rozbudowa portowej infrastruktury i bocznic kolejowych stworzyły wyspecjalizowaną i nieco odseparowaną od miasta dzielnicę przemysłową, która przekroczyła granicę rzeki Parsęty i zaczęła się rozwijać po jej zachodniej stronie. Powstanie tych dzielnic jako zaplecza portowego nie wpłynęło na zmianę struktury Kołobrzegu.

Znaczenie dzielnicy portowej zdecydowało o tym, że po rozbiórce fortyfikacji najszybciej zmodernizowano trasę łączącą ją ze Starym Miastem (dzisiejszy ciąg ulic — Portowej, alei Wojska Polskiego i ulicy Armii Krajowej), choć nie uzyskała ona roli reprezentacyjnej. Dzielnica portowa była rozwijana także po zniszczeniach II wojny światowej, do końca XX wieku, gdy zredukowano zadania portu. Obecnie jego poprzemysłowe tereny są poddawane rewitalizacji z przeznaczeniem na turystykę, ale też w przemysłowej części portu trwa pilotażowy projekt aktywizacji handlowego transportu morskiego. Wiąże się to z większym wykorzystaniem bocznic kolejowej, wiodącej wzdłuż głównej turystycznej arterii komunikacyjnej Kołobrzegu, co może doprowadzić do kolizji dwóch obszarów funkcjonalnych.

2.3. Uzdrowisko

Początkiem i zarazem przyczyną rozwoju uzdrowiska w Kołobrzegu było wykupienie przez rząd pruski warzelnii soli i poddanie jej modernizacji. Dodatkowo dostrzeżone w 1802 roku przez króla Fryderyka

Wilhelma III walory nadmorskiego klimatu zaowocowały planami wybudowania w Kołobrzegu królewskiego zakładu kąpeli morskich (Forderer, 2010). Wiązało się to z rozwojem balneologii w początkach XIX wieku, na bazie przełomowych odkryć medycznych dotyczących naturalnych walorów nadmorskiego położenia, łączącego lecznicze korzyści solanki, kąpeli morskich i mikroklimatu (Forderer, 2010). Potencjał Kołobrzegu został opisany w książce Jana Henryka von Helda zatytułowanej *O kąpeli morskiej w Kołobrzegu i najlepszym i najtańszym sposobie z pożytkiem stosowania tejże*. Pod wpływem rosnącego zainteresowania nowymi możliwościami miasta, mieszczanie oraz rybacy zaczęli rozbudowywać swoje domy oraz budować obiekty gastronomiczne przy morzu. Zasłonięte wydrami, parterowe, kryte strzechą chaty rybackie powiększano o dodatkowe piętra z pokojami dla gości. Początek intensywnego rozwoju nadmorskiej dzielnicy uzdrowiskowej na wschód od portu wyznacza rok 1841, w którym powstało pierwsze sanatorium wykorzystujące solankę, należące do doktora Moritza (Mosesa) Behrenda. Dodatkowo powstał tam tzw. Dom Towarzyski (Gesellschaftshaus) z salą spotkań i restauracją.

W 1832 roku zawiązano w Kołobrzegu Towarzystwo Upiększania Miasta, które w 1846 roku przekształciło się w spółkę akcyjną — Towarzystwo Kąpielowe w Kołobrzegu (Heider i in., 2019, s. 96). Organizacja zajmowała się przede wszystkim zagospodarowaniem terenów zielonych — zainicjowała budowę nadmorskich promenad, w parku leśnym wytyczono liczne aleje spacerowe. W kolejnych latach zaaranżowano zieleń przy drodze do portu oraz do fortu Ujście. Sukcesywnie powstawały kolejne kąpieliska, z Familienbad w centrum oraz osobnymi basenami dla pań i panów po obu stronach mola na zachodnim krańcu uzdrowiska. Wszystko to dynamizowało rozwój kurortu, rozwijającego się wzdłuż linii brzegowej Bałtyku, co wynikało zarówno z upodobań i potrzeb kuracjuszy, jak uwarunkowań twierdzy. Po jej likwidacji niektóre jej elementy zintegrowano z układami zieleni, na przykład obsadzono zielenią stoki fortyfikacji czy włączono części rawelinów w północnej części w obszarów parkowych.

Wytyczona w 1864 roku Parkstrasse na granicy nadmorskiego Strandpark i kurortu wyznaczała północną granicę zabudowy uzdrowiskowej. Większość ulic została poprowadzona prostopadle do morza i w kierunku miasta, tworząc długie prostokątne kwartały obsadzone szpalarami drzew. Od strony zachodniej dominowała zwarta zabudowa z wewnętrznymi dziedzińcami kamienic, w których mieściły się pensjonaty i uzdrowiska, a ich dolne kondygnacje

pełniły funkcję usługową i rekreacyjną. Kolejne kwartały charakteryzowały się luźniejszą zabudową z otwartymi dziedzińcami i przedogródkami. Najdalej na wschód powstawały wolnostojące i bliźniacze wille, budowane w stylu architektury kurortowej, popularnej wówczas na wybrzeżu Morza Północnego i Bałtyku²³. Cechami charakterystycznymi są malownicze bryły o urozmaiconej linii dachów, rozbudowane wieloma drewnianymi werandami, balkonami, tarasami ze snycerskimi ornamentami. Najbardziej okazałym obiektem był umieszczony przy moło Strandschloss, połączony z miejskim Kurbad²⁴, stając się centralnym punktem tego obszaru.

W czasie I wojny światowej Kołobrzeg pozostawał poza obszarem walk, jednak obiekty uzdrowiskowe przekształcono na potrzeby lazaretu. Po wojnie infrastrukturę uzdrowiska uzupełniły liczne korty tenisowe, hipodrom, później pełniący również rolę toru wyścigowego, a ogólny rozwój Kołobrzegu był skupiony w znacznej mierze w jego południowej części.

W czasie walk w końcu II wojny światowej część uzdrowiskowa została najmniej zniszczona. Ponieważ jednak w czasach PRL-u preferowano stylistykę modernistyczną, w tej estetyce powstawały nowe sanatoria obok zabytkowych budynków, ale też wiele z nich zostało zburzonych. Rozwój turystyki, szczególnie od lat 80. XX wieku wpłynął na intensyfikację zabudowy, a w kolejnych latach obok historycznej dzielnicy powstawały kolejne tereny z pensjonatami, sanatoriami i apartamentami wypoczynkowymi. Specyfika klimatyczna Kołobrzegu spowodowała, że wiele obiektów działa przez cały rok, jednak znaczna część jest dostępna głównie w sezonie letnim. W związku z tym nieco zakamuflowane zostało zjawisko o charakterze *urban sprawl*²⁵, z jego negatywnymi zjawiskami, kumulującymi się w okresie napływu turystów.

2.4. Śródmieście

Obszar Śródmieścia zaczął się rozwijać po decyzji o zniesieniu twierdzy w 1872 roku. Wytaczanie nowych ulic i placów Śródmieścia zaczęło od

zachodniej strony, gdzie poszerzono i przedłużono istniejącą ulicę prowadzącą do dzielnicy portowej oraz wytyczono równoległą do niej reprezentacyjną arterię Victoria Str. wiodącą do uzdrowiskowego Theater Park. Wychodziła ona z głównego placu nowej dzielnicy, którym był parkowy Kaiserplatz. Stanowił on atrakcyjny punkt między starym miastem, uzdrowiskiem i dworcem, do którego wiodła prostopadła Wilhelm Str. Wokół tych dwóch placów zaczęło się tworzyć nowe centrum miasta jako przedłużenie i uzupełnienie historycznej starówki. Rozszerzenie dzielnicy centralnej nie zmieniło systemu miejskiego opartego na trzech obszarach.

Ulice Śródmieścia tworzyły zbliżone do kwadratu kwartały zabudowy mieszkaniowej, w której dominowały kamienice o czterech kondygnacjach i budynki użyteczności publicznej, takie jak: poczta, biblioteka, bank, sąd. Rozwijano również wschodnią część Śródmieścia, gdzie po obu stronach Kummert Str. (aleja Jana Pawła II) wytyczono nowe kwartały zabudowy. Ślad dawnych fortyfikacji, pomimo wchłonięcia terenów przez tkankę miejską, pozostał nadal czytelny jako zygzakowata siatka ulic oraz charakterystyczne zieleńce w miejscach bastionów i rawelinów.

Na początku XX wieku rozpoczęto prace nad korektą tkanki miejskiej. Plan pochodzący z 1906 roku ukazuje ciekawą koncepcję rozwoju urbanistycznego integrującego dzielnicę uzdrowiskową i Śródmieście, dzięki nowemu układowi linii kolejowych. Nitka kolejowa prowadząca do portu została zastąpiona nową linią po zachodniej stronie miasta wzdłuż lewego brzegu Parsęty. Przeniesienie dworca pasażerskiego na wschód i przekształcenie go na dworzec czołowy pozwoliłoby na likwidację torowiska rozdzielającego obie części miasta. W efekcie nastąpiłoby przyspieszenie rozwoju wschodniej części kurortu oraz powstałoby dodatkowe połączenie ze starym miastem. Te interesujące plany nie doczekały się realizacji, prawdopodobnie w związku z wybuchem I wojny światowej.

Odbudowa Kołobrzegu po ogromnych zniszczeniach II wojny światowej wprowadziła do Śródmieścia nowy typ zabudowy osiedlowej, która nie respektowała zasad historycznej urbanistyki (Bugalski, 2014, s. 214). Mimo utrzymywania zabudowy w granicach wcześniej wyznaczonej siatki ulic, struktura osiedlowa realizowana od lat 60. XX wieku wprowadziła zupełnie nową jakość architektoniczną i urbanistyczną, rozbijając ciągi pierzei. Brak jej powiązania z tkanką miejską wynikał także z realizacji potrzeb mieszkaniowych kosztem innych funkcji miejskich. Również budownictwo lat 70. XX wieku prowadziło do obniżenia jakości prze-

²³ Por. Schneider, W., Seegert, T. (2003), *Pommersche Bäderarchitektur. Entstehung und Entwicklung. Ostseebad Binz*, Heimat-Bild-Verlag, Gifhorn.; Grötz, S., Quecke, U. (2006), *Balnea. Architekturgeschichte des Bades*. Hrsg.: Ursula Quecke. Jonas Verlag für Kunst und Literatur, Marburg.

²⁴ Por. Bothe, R. (1984), (Hrsg.) *Kurstädte in Deutschland. Zur Geschichte einer Baugattung*, Berlin.

²⁵ Zjawisko *urban sprawl* w nadmorskim Trójmieście opisuje Lipiński, J.L. (2015), 'Dyskurs metropolitalny na przykładzie Trójmiasta', *Biuletyn Komitetu Przestrzennego Zagospodarowania Kraju PAN*, 259, s. 100–124.

strzeni, zarówno pod względem urbanistycznym, jak i architektonicznym: nowe osiedla znacznie przewyższały skalą istniejącą zabudowę, a ignorowanie historycznych układów doprowadziło do wykształcenia wydzielonych przestrzeni, niepowiązanych z istniejącą tkanką Kołobrzegu. Kolejny etap odbudowy starówki w nurcie retrowersji doprowadził do zagęszczenia i częściowej rekonstrukcji tkanki miejskiej (Fiuk, 2017, s. 99). Współcześnie intensyfikacja budownictwa deweloperskiego nawiązuje często do historycznej sieci ulic, ale ma na celu głównie zaspokojenie potrzeb sezonowych turystów, co wyklucza mieszkańców z centrum i zmienia funkcjonowanie całego Kołobrzegu.

3. PARKI W STRUKTURZE PRZESTRZENNEJ KOŁOBRZEGU

Istotną rolę w strukturze miejskiej Kołobrzegu odgrywa zieleń, zajmująca 12,5% jego obszaru (<https://mapadrzew.com/>, dostępne: 19.04.2022), pełniąc rolę zarówno bufora, jak łącznika między funkcjonalnymi obszarami miasta²⁶. Pierwszy park (dzisiejszy park Teatralny) powstał w latach trzydziestych XIX wieku pomiędzy dzielnicą portową a uzdrowiskiem. Jego atrakcyjność podnosił ulokowany tu teatr oraz kawiarnie, a współcześnie urządzenia rekreacyjne, na przykład park linowy.

Największą rolę miała promenada nadmorska wytyczona w 1864 roku, wyznaczając granicę chroniącą wydmy z ich roślinnością umacniającą glebę. Drzewa wzdłuż promenady pełniły rolę wiatrochronu, co pozwalało kuracjom w większym zakresie korzystać ze spacerów zdrowotnych. Promenada prowadziła do parku z amfiteatrem, w którym zachowały się wschodnie umocnienia forteczne: Waldenschanze i Wolfsberg. Obok niego Hinterpommerscher Reitenverein założył tor wyścigowy, co wskazuje, że do Kołobrzegu przybywali także kuracjusze z wyższych kręgów społecznych. Dodatkowo istniały duże gospodarstwa ogrodnicze oraz — częściowo związane z koszarami — tereny sportowe. Równomierne nasycenie przestrzeni miejskiej różnego rodzaju układami zieleni nastąpiło dzięki zakładaniu licznych skwerów i placów o różnej wielkości, a także szpalerów drzew. Po zniszczeniach wojennych zieleni została wprowadzona także w obręb śródmiejskich osiedli modernistycznych.

4. PODSUMOWANIE

Ukształtowana w trakcie rozwoju od średniowiecza do II wojny światowej struktura urbanistyczna Kołobrzegu wypracowała równowagę między trzema funkcjonalnie różnymi, ale też uzupełniającymi się dzielnicami: Śródmieście, portu i uzdrowiska. Zniszczenia po II wojnie światowej zmieniły punkty ciężkości tego układu, choć w zasadzie główne ośrodki miejskie zostały zachowane. Początkowo najważniejsza stała się dzielnica portowa, zapewniając miejsca pracy i stanowiąc główny czynnik rozwoju gospodarczego. Najbardziej zniszczone Śródmieście, zredukowane do niewielkiego centrum administracyjnego, straciło na znaczeniu, a jego intensywna zabudowa rozpoczęła się dopiero od lat 60. XX wieku w stylu modernistycznym i była uzupełniona w kolejnym etapie retrowersyjną odbudową starówki (Musiaka, Figlus, Szmytkie, 2021, s. 516). W latach 60. XX wieku przywrócono też funkcje uzdrowiskowe, co razem z dynamicznym rozwojem turystyki w kolejnych latach zintensyfikowało zabudowę pasa przybrzeżnego w kierunku wschodnim.

Przestrzeń Kołobrzegu ujawniała od początku istnienia wyraźne cechy struktury sieciowej, ze względu na funkcjonalne relacje między poszczególnymi ośrodkami. Choć Stare Miasto, połączone później ze Śródmieściem, wydawało się być najważniejsze hierarchicznie jako siedziba władz administracyjnych, to jednak „powodem” jego istnienia był port. Można więc powiedzieć, że centrum administracyjne obsługiwało handel i rybołówstwo portowe, choć prestiż władzy sugerowałby inne hierarchie. Podobnie to strategiczne znaczenie portu spowodowało rozwój garnizonu. Pojawienie się uzdrowiska rozszerzyło sieciowy układ miejski o kolejny ośrodek, na zasadzie jego uzupełnienia i jednocześnie zmieniło charakter relacji. Początkowo powiązania między portem a kurortem były niewielkie, natomiast Stare Miasto i Śródmieście stawało się dla letników bardziej atrakcją turystyczną niż centrum władzy, choć z kolei zachowało tę rolę w odniesieniu do codziennego funkcjonowania mieszkańców i portu.

Odkrycie zasadniczych elementów przestrzeni Kołobrzegu pozwoliło nie tylko zrozumieć zasady rozwoju miasta, ale też potraktować je jako punkt odniesienia dla waloryzacji procesów urbanistycznych dokonujących się po II wojnie światowej. Stąd też w odniesieniu do głównych obszarów zostały — jedynie skrótowo — zasygnalizowane problemy, które naruszyły spójność tego systemu i które również współcześnie mogą stanowić zagro-

²⁶ O roli zieleni w kurortach, np: Eidloth, V. (1996), 'Zur geschichtlichen Bedeutung von Grünflächen für Kurorte', *Denkmalpflege in Baden-Württemberg*, Baden, 25, s. 57–66.

żenie dla integralności miejskiej struktury przestrzenno-funkcjonalnej.

Od lat 90. XX wieku dają się zauważyć kolejne przemiany, wynikające nie tylko z dotychczasowych przesunięć roli poszczególnych dzielnic w obrębie organizmu miejskiego. Największe zmiany zachodzą w obrębie portu i stoczni z ich atrakcyjną lokalizacją nad morzem. Zanik ich działalności doprowadził do zmian funkcjonalnych: następuje intensywna zabudowa deweloperska tego terenu oraz przekształcanie go w marinę. Stare Miasto w nurcie retrowersji stało się głównie atrakcją turystyczną, zachowując funkcje administracyjne²⁷.

Największą i najbardziej dochodową dzielnicą miasta jest obecnie kurort-letnisko²⁸ z czasowymi apartamentowcami użytkowanymi często jedynie sezonowo. Eskalacja budownictwa deweloperskiego doprowadziła do niekontrolowanego i nadmiernego wzrostu jednej funkcji, prowadząc do „rozlewania” miasta w kierunku południowo-wschodnim i zachodnim. Dodatkowo nowo kreowana tkanka urbanistyczna i architektoniczna jest pozbawiona indywidualnych cech lokalnej zabudowy. Monofunkcyjne osiedla podmiejskie i turystyczne generują też problemy komunikacyjne, zajmowane są cenne przyrodniczo tereny, mające bezpośredni wpływ na bioróżnorodność i walory uzdrowiskowe.

5. WNIOSKI

Trwające nieustannie procesy dopełniania i rozszerzania tkanki miejskiej wymagają świadomości jej cech konstytutywnych z ich walorami estetycznymi i funkcjonalnymi, co może zapobiec negatywnym skutkom rysujących się tendencji. Trwałość i elastyczność miejskiej struktury, wynikająca ze spontanicznie stosowanych zasad harmonijnego rozwoju w trakcie wielu zmian historycznych jest zagrożona monokulturą

urbanistyczno-funkcjonalną (Miedziński, 2014). Podporządkowanie miasta turystyce jest nową sytuacją w historii Kołobrzegu, a związane z tym wyzwania rozwojowe nakładają się na ciągle trwające działania odbudowy i rewitalizacji (Węclawowicz-Bliska, 2019), w dodatku przemiany te dokonują się w obliczu problemów związanych ze zmianami klimatycznymi i demograficznymi (Bizio, 2018).

Przeprowadzona analiza uświadamia wyraźnie, że struktura miejska Kołobrzegu z jej sieciowym charakterem stanowi podstawę dla równowagi przestrzenno-funkcjonalnej. Jej zachowanie z uwzględnieniem aktualnych potrzeb turystów i całorocznych kuracjuszy oraz mieszkańców daje szansę na świadomą realizację zasad zrównoważonego rozwoju, do których odwołują się współczesne miasta.

REFERENCES

- Archiwum Map Zachodniej Polski. Available at: http://maps.mapywig.org/m/City_plans/Central_Europe/Plan_von_KOLBERG_mit_naechster_Umgebung_5.8K_ca_1900_nnz86b6_BN_Sygn._ZZK_23_102.jpg (accessed: 1.03.2024).
- Bobiński, S. (1965), Kołobrzeg. Studium historyczno-urbanistyczne do planu zagospodarowania przestrzennego miasta. Pracownice Konserwacji Zabytków, Kołobrzeg.
- Biłozor, A., Szuniewicz, K. (2008), ‘Struktura sieci powiązań w układzie miast i regionów’, *Rozwój Regionalny i Polityka Regionalna*, 3, Poznań: Uniwersytet im. Adama Mickiewicza, pp. 7–19.
- Bizio, K. (2018), ‘Architektura obiektów rekreacyjnego zamieszkiwania pasa nadmorskiego Pomorza Zachodniego na przełomie XX i XXI w. Urbanizacja i komercjalizacja przestrzeni oraz ich wpływ na środowisko kulturowe i naturalne’, *Środowisko mieszkaniowe*, 24, pp. 150–163.
- Bothe, R. (1984), (Hrsg.): *Kurstädte in Deutschland. Zur Geschichte einer Baugattung*, Berlin.
- Bugalski, Ł. (2014), ‘Kwestia odbudowy zabytkowych zespołów staromiejskich na Ziemiach Odzyskanych’, *Przegląd Zachodni*, 3(352), pp. 212–234.
- Castells, M. (2007), *The Rise of the Network Society*, Malden: Wiley-Blackwell Publishers.
- Conzen, M.R.G. (1960), ‘Alnwick, Northumberland: a Study in Townplan Analysis’, *The Institute of British Geographers*, 27.
- Eidloth, V. (1996), ‘Zur geschichtlichen Bedeutung von Grünflächen für Kurorte’, *Denkmalpflege in Baden-Württemberg*, 25, pp. 57–66.
- Filip, A. (2015), ‘Miasto jako struktura sieci współzależnych’, *Studia Ekonomiczne, Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Ekonomicznego w Katowicach*, 217, pp. 97–114.
- Fiuk, P. (2017), ‘Transformacja dzielnic staromiejskich w Polsce i Niemczech po 1989/1990 roku’, *Budownictwo i Architektura*, 16(1), pp. 99–108.
- Gaziński, R. (2017), ‘Zarys dziejów portu kołobrzckiego w XVI–XVIII wieku’, *Studia Maritima*, XXX, pp. 23–39.
- ²⁷ Patrz: Przybyszewska-Gudelis, R., Grabiszewski, M. (1986), *Funkcja turystyczna w zabytkowych ośrodkach miejskich. Materiały pomocnicze do miejscowego planowania przestrzennego*, Warszawa: Instytut Turystyki; Włodarczyk, B. (2009), *Przestrzeń turystyczna. Istota, koncepcje, determinanty rozwoju*, Łódź: Wyd. UŁ.
- ²⁸ Por. Ziegler, A. (2004), *Deutsche Kurstädte im Wandel. Von den Anfängen bis zum Idealtypus im 19. Jahrhundert (Europäische Hochschulschriften*, Frankfurt am Main, Reihe XXXVII Architektur. O zmieniającej się roli kurortów, patrz: *Kurstädte in der Neuzeit. Vermeintliche Idylle, wachsende Urbanität und demonstrativer Konsum*, Institut für vergleichende Städtegeschichte an der Westfälischen Wilhelms-Universität Münster in Zusammenarbeit mit Dr. Andrea Pühringer (Grünberg) und Prof. Dr. Martin Scheutz (Wien), Münster 2021.

- Grötz, S., Quecke, U. (2006), *Balnea. Architekturgeschichte des Bades*, Marburg: Jonas Verlag für Kunst und Literatur.
- Gzell, S. (2006), 'Miasto sieć i jego społeczność — ku konkretyzacji zapisów Nowej Karty Ateńskiej', *Nowe przestrzenie w mieście. Ich organizacja i funkcje*, Łódź: Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, pp. 63–77.
- Heider, R. et al. (2019), 'Niec o rozwoju Kołobrzegu jako uzdrowiska — od przeszłości do teraźniejszości', *Otarynologia*, 18(3,4), pp. 94–100.
- Kondziela, H. (1998), 'Założenia programowe i odbudowa Starego Miasta w Poznaniu i Kołobrzegu', *Odbudowa miast historycznych*, Elbląg: ICOMOS.
- Koter, M., Kulesza, M. (2008), 'Zastosowanie metod conenowskich w polskich badaniach morfologii miast' [in:] Kulesza M., (ed.), *Czas i przestrzeń w naukach geograficznych. Wybrane problemy geografii historycznej*, Łódź, pp. 257–272.
- Kroczyński, H. (1993), *Relikty nowożytniej twierdzy kołobrzesckiej we współczesnej architekturze miasta*, Kołobrzeg: Kołobrzesckie Towarzystwo Społeczno-Kulturalne.
- Kulesza, M. (2008), *Czas i przestrzeń w naukach geograficznych. Wybrane problemy geografii historycznej*, Łódź: Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego.
- Lipiński, J.L. (2015), 'Dyskurs metropolitalny na przykładzie Trójmiasta', *Biuletyn Komitetu Przestrzennego Zagospodarowania Kraju PAN*, 259, pp. 100–124.
- Łazarewicz, C., Klim, A. (2019), *Morze i ziemia: antologia reportaży z Pomorza*, Poznań: Wydawnictwo Poznańskie.
- Miedziński, M. (2014), 'Rozwój przestrzeni turystycznej i procesów urbanizacyjnych Kołobrzegu oraz problematyka utworzenia na jego bazie Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego', *Rocznik Kołobrzescki*, Kołobrzeg: Wydawnictwo Reda.
- Musiaka, L., Figlus, T., Szmytkie, R. (2021), 'Models of morphological transformations of centres of the largest Polish cities after World War II', *European Planning Studies*, 29(3), pp. 511–535. Available at: <http://dx.doi.org/10.1080/09654313.2020.1744529> (accessed: 24.11.2024).
- Paszkowski, Z. (2011), *Miasto idealne w perspektywie europejskiej i jego związki z urbanistyką współczesną*, Kraków: Universitas.
- Przybyszewska-Gudelis, R., Grabiszewski, M. (1986), *Funkcja turystyczna w zabytkowych ośrodkach miejskich. Materiały pomocnicze do miejscowego planowania przestrzennego*, Warszawa: Instytut Turystyki.
- Schneider, W., Seegert, T. (2003), *Pommersche Bäderarchitektur. Entstehung und Entwicklung. Ostseebad Binz*, Heimat-Bild-Verlag, Gifhorn.
- SIP Kołobrzeg. Available at: <https://mapy.gis.kolobrzeg.pl/imapclient/?gmap=gpPlanyHistoryczne> (accessed: 1.03.2024).
- Urban assemblages. How actor-network theory changes urban studies* (2010), Fariás, I., Bender, T. (eds.), New York: Routledge, Abingdon.
- Węclawowicz-Bilska, E., Wdowiarz-Bilska, M. (2019), 'Revitalisations in Polish Health Resorts vs. European Measures', *IOP Conference Series: Materials Science and Engineering*, 471(11).
- Włodarczyk, B. (2009), *Przestrzeń turystyczna. Istota, koncepcje, determinanty rozwoju*, Łódź: Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego.
- Ziegler, A. (2004), *Deutsche Kurstädte im Wandel. Von den Anfängen bis zum Idealtypus im 19. Jahrhundert (Europäische Hochschulschriften)*, Frankfurt am Main: Reihe XXXVII Architektur.

AGNIESZKA CIEPIELA

PhD Eng. Arch.

Cracow University of Technology

Chair of Spatial Planning, Urban and Rural Design

e-mail: ak.ciepiela@gmail.com

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-3280-4674>

MARTIN VASCAK

MSc, Arch. Dr. techn.

MVA ace s.r.o, Bratislava

e-mail: archmva@gmail.com

ORCID: <https://orcid.org/0009-0007-7702-1247>

ATTRACTIVE MEANS WHAT? ELEMENTS THAT SHAPE THE IMAGE OF PUBLIC SPACE IN A SMALL TOWN

ATRAKCYJNA, CZYLI JAKA? ELEMENTY KSZTAŁTUJĄCE WIZERUNEK PRZESTRZENI PUBLICZNEJ W MAŁYM MIEŚCIE

ABSTRACT

The study presented in this paper was an attempt to determine the characteristic features and elements of attractive public spaces in small towns. Interviews were conducted in selected small towns in Poland and field research was performed in towns in south-eastern Poland, the Czech Republic and Slovakia. The analysis of small-town market squares as public spaces of key importance in a small town found that a wide range of services, user interaction and good accessibility were the main elements that define the attractiveness of these places.

Keywords: attractive public space, market square, small town

STRESZCZENIE

Tematyka przedstawionych w artykule badań dotyczy próby określenia cech i elementów charakterystycznych dla atrakcyjnych przestrzeni publicznych w małym mieście. Przeprowadzono wywiady w wybranych małych miastach w Polsce oraz badania terenowe w miejscowościach położonych w południowo-wschodniej Polsce, Czechach i na Słowacji. Analiza rynków małomiasteczkowych jako przestrzeni publicznych o szczególnym znaczeniu w małych miastach wskazuje, że szeroka oferta usług, interakcje użytkowników i dobra dostępność to główne elementy stanowiące o atrakcyjności tych miejsc.

Słowa kluczowe: atrakcyjna przestrzeń publiczna, rynek, małe miasto



1. INTRODUCTION

The theory of public spaces is linked to the construction of settlements. Defining the concept of public space can be a separate study subject (Gehl and Svarre, 2013; Wantuch-Matla, 2016). Public space, as a key element in the way cities, towns or villages function. It is a common good and a 'non-renewable' or difficult-to-recover resource (Mencwel, 2020; Przesmycka, 2015). The interaction of the users of these spaces, the local authorities, or the investors associated with it, influences its aesthetics and quality. (Majerska-Paľubicka, 2022; Montgomery, 2015). It is also tied to the perception of space and the impressions it evokes in people, often building the image of the entire town (Bierwiazonek, 2021; Kulawiak and Smętkiewicz, 2023). The perception of the image of an entire settlement through that of its main public space is particularly evident in small towns and cities (Krzysztofik and Dymitrow, 2015; Trojanowska, 2011). An attractive public space attracts users and has a positive impact on building social relations and a sense of local identity among locals. As a space accessible to all, it is a common value. The lack of an attractive public space that is visible in the suburban areas of large cities¹ has a negative impact on quality of life (Mantey, 2014, 2019; Przesmycka, 2018).

1.1. Goal and methods

This study set out to identify criteria that characterize an attractive public space in a small town, with particular reference to the space of market squares. The analysis of small-town market squares presented here aims to identify the common characteristics indicative of their attractiveness.² The study focused on small cities, that is those with populations either lower than or slightly above 20,000. Semi-structured interviews, observations in small towns and a literature review were conducted. Market squares, as major public spaces of special significance to their respective towns, were selected for further detailed analysis. Field studies and detailed analyses were carried out in twelve small-town squares in south-eastern Poland, the Czech Republic and Slovakia in relation to the function of the squares and the use of the surrounding buildings, transport and pedestrian access, composition and aesthetics. It was important to identify the

elements that characterize an attractive urban space, enabling quantitative analysis. On the basis of the research, a set of criteria was selected which, in the authors' opinion, characterize an attractive public space in a small town.

2. ATTRACTIVENESS OF CONTEMPORARY PUBLIC SPACES AS PRESENTED IN THE LITERATURE

Public space is a subject of discussion in various fields, such as architecture and urban planning, psychology, sociology, economics or legal studies. Due to the wealth of publications, we selected a range of items that, in our view, were the most accurate in discussion the subject of this study. A landmark publication was written in the 1960s by Jane Jacobs (Jacobs, 1961). Jacobs presents a way of looking at space, introducing social and sociological themes, and considers the impact of user diversity on the functioning and sense of safety in public space. The universality of the issues raised by Jacobs makes it possible to relate them to the assessment of market squares in small towns, even though her work is about a large city. Charles Montgomery shows the relationship between the design of a city and the level of life satisfaction of its inhabitants (Montgomery, 2015). Jan Gehl's works on creating people-friendly public spaces (Gehl, 2010; 2011; Gehl and Svarre, 2013) or experiencing the impact of these spaces on the user (Hiss, 1991) were equally relevant to the research presented. A multifaceted discussion of the right to decide on the development of the city and its space, in relation to social and economic issues, is presented in *Cities for people, not for profit* (Brenner et al., 2012). The items listed above are linked by the user of the space, who co-creates this space. The issues of urban composition presented in *The Image of the City* (Lynch, 1960) and *Elementy kompozycji urbanistycznej* (Wejchert, 1984) which constitute the canon on the subject, are likewise of continued relevance. The methods developed by Gehl, Lynch or Wejchert are constantly used in urban analysis and the study of urban spaces. This is confirmed by the persistent and continually evolving discussion on the subject and its varying perspectives. As a not-for-profit organization that has operated since 1975, Project for Public Spaces has developed a range of methods that can be applied to urban space design. The co-founders of Project for Public Spaces emphasize in the publications they produce that: *Place gives identity to the city. Without great public places there would be no great cities* (Jeleński and Kosiński, 2009, p. 20). Matthew Carmona shows the different

¹ Ever-growing suburbs often lack attractive public spaces.

² Among other things, this study aimed to determine the elements that characterize an attractive urban space, enabling quantitative analyses to be carried out.

dimensions of space in the simple form of a guide (Carmona, 2021). In this context, the educational dimensions of the publications listed is crucial, as they are not addressed to experts only. Landscape evaluation methods set in the context of the Kraków school of landscape architecture and the theory of landscape interiors (Bogdanowski, 1976, 1990; Myczkowski et al., 1998) are also used in studies concerning urban spaces (Hrehorowicz-Gaber et al., 2023) which point to the significance of the landscape in public space issues. Another aspect of the transformation of urban spaces in recent years is related to the COVID-19 pandemic. To some extent, we can still see the impact of the restrictions and constraints introduced in the wake of the pandemic in public spaces³ cities around the world. *In general, the previous research literature tends to believe that COVID-19 may have a negative impact on social interactions and mobility within public urban spaces. The present study substantiates that after the end of the lockdown, people have indicated a very strong desire for societal mobility in sociable places, which reveals the originality of the current study. However, the pedestrians' propensity for commercial spaces has mitigated, which is in line with previous studies* (Askarizad et al., 2021). The changes in relationships and interactions evident in space have influenced its functioning and have provided the basis for guidelines for future urban design (Honey-Rosés et al., 2021). The relationship between users and urban spaces, the sense of identity and cultural determinants is presented by Ali Madanipour (Madanipour, 2021) who refers to the weakening or transformation of existing social ties in favour of increasing user anonymity. The literature repeatedly emphasizes the significance of the cultural landscape in the shaping of space (Sykta and Grzybowski, 2023), and links issues of cultural heritage and meeting the needs of the contemporary user (Jeleński and Kosiński, 2009; Szafranek, 2019). It is worth noting the transformation of the spaces of historical city centres (Węclawowicz-Bilska, 2015; Węclawowicz-Bilska, 2019). In this context, the theme of the revitalization of market squares seems to be relevant, especially in terms of improving the quality of urban spaces (Ramlee et al., 2015). The literature on the

regeneration of small towns, thus improving the attractiveness of, among other things, market squares, includes spatial, functional and aesthetic issues, often discussed using specific cases (Ciepiela, 2021a; Przesmycka, 2009; Węclawowicz-Bilska, 2012). It also includes issues concerning spaces intended to be attractive places — spa spaces (Węclawowicz-Bilska and Wdowiarz-Bilska, 2019) — or publications that discuss the role and emphasize the significance of cultural values in regeneration processes (Battis-Schinker et al., 2021). With this in mind, we set the role and importance of cultural determinants and interpersonal interactions as the starting point for this research.

3. ANALYSES

Rating a place's attractiveness level, although often subjective, is done through certain criteria.⁴ In order to identify the user's perception of urban space, fifty-six semi-structured interviews were conducted, addressing five main issues.⁵ The respondents were asked to:

- 1) define what a public space is,
- 2) state the types and forms of development of public space,
- 3) define what characterizes an attractive space,
- 4) state what they believed was the local town's main public space,
- 5) list some of the most attractive public spaces that they knew of.

⁴ Even when the person performing the assessment imposes their own assessment criteria unconsciously.

⁵ The interviews were conducted in small Polish towns in the in the Subcarpathian, Holy Cross and Lesser Poland voivodeships, with a population of no more than 20,000 inhabitants. The respondents comprised 32 women (57% of the total number of respondents) aged between 17 and 72, and 24 men (43% of the total number of respondents) aged between 14 and 67. Seventy-five percent of responses were provided by individuals aged 60 to 70 (25 women and 17 men). Education level was not collected. Most interviews (23) were conducted in Niepołomice, followed by Biecz (16), Lipnica Murowana (10), and Lanckorona (7). The survey was an unstructured, free-form interview, allowing for a broader discussion of the issues raised. The responses were compiled and organized into issue groups. The responses were compiled and organized into issue groups. No clear relationships were identified between data related to the respondents' characteristics and the identified space features. However, it was found that in order to analyse the data using, for example, the Pearson Chi-square independence test, it would be necessary to develop a full survey questionnaire and significantly expand the group of respondents. This study was preliminary and directing in its approach to urban analyses. This paper presents the part of the results that are most relevant to the overall study.

³ This also includes open spaces. *In general, the previous research literature tends to believe that COVID-19 may have a negative impact on social interactions and mobility within public urban spaces. The present study substantiates that after the end of the lockdown, people have indicated a very strong desire for societal mobility in sociable places, which reveals the originality of the current study. However, the pedestrians' propensity for commercial spaces has mitigated, which is in line with previous studies* (Askarizad et al., 2021).

The majority of responses concerning the first issue (97%) referred to the form of use and accessibility of the space. The answers given included statements such as: *the space that surrounds us when we leave home, the space for people to function or the generally accessible area*. When asked to name the types of public space, the respondents most often mentioned the space of shopping malls (48%), while answers such as *square* and *street* were given by only 13% of respondents, who, after some thought, identified the square as the market square. When referring to the ways in which space is developed, the answers given related to its function. Interpersonal relations (21%) were frequently referenced, and rules of behaviour that prevail in such spaces were noted. To the majority of respondents (93%), the most important factor in the attractiveness of space was the wide range of services on offer — both in the space (the square) and the surrounding buildings. Attention was also drawn to the desirable presence of other users. When answering what an attractive space should look like, most respondents mentioned aesthetics and coming equipped with street furniture.⁶ The important role of green space⁷ and the functional flexibility of the square was also noted.⁸ However, safety within the space was not seen as essential. Interestingly, especially in relation to the above answers, when asked where the main public space in a given town was located, almost all the respondents stated it was the market square. When asked to name the most attractive public spaces they knew, the respondents mentioned Wrocław's Market Square, Gdańsk's Old Town, Kraków's Old Town and, from outside Poland, the historical parts of Venice, Vienna, Paris and Prague. The historical features of these places were often stressed.

In the light of the results of the interviews and the literature review, a number of issues concerning the perception of space as attractive were selected for further analysis. The service offering, the aesthetics of the buildings and spaces, the legibility of the urban interior, the presence of street furniture, the presence of landscaped greenery, the presence of cultural and historical features, and accessibility were identified as essential factors that contribute to the attractiveness of urban spaces. For the purposes of in-depth research, these issues were further clarified (see Table 1), and the urban layout was assumed to be a criterion in case selection. Referring to spaces perceived as attractive in

small cities and towns, the selections of cases for further study were made based on original field research and observations. Twelve small-town market squares from south-eastern Poland, the Czech Republic and Slovakia were identified.

From Poland, Biecz (Ill. 1, 2), Lanckorona (Ill. 3, 4), Lipnica Murowana (Ill. 5, 6) and Niepołomice were selected⁹ (Ill. 7, 8), from Slovakia, Brezno (Ill. 9, 10), Levoča (Ill. 11, 12), Stará Ľubovňa (Ill. 13, 14), Podolíneč (Ill. 15, 16), and from the Czech Republic, Český Krumlov (Ill. 17, 18), Havlíčkův Brod (Ill. 19, 20), Jindřichův Hradec (Ill. 21, 22) and Kutná Hora (Ill. 23, 24).

The uses of buildings located in the market squares and in their immediate surroundings were analysed. The simplified urban surveys (Ill. 25) and the quantitative analysis in terms of service, and mixed-use service and residential buildings (see Table 2) allowed us to conclude that in each case a significant share of service uses could be identified. In cities with larger populations, such as Niepołomice, Brezno, Levoča, Český Krumlov, Havlíčkův Brod, Jindřichův Hradec and Kutná Hora, there was a significant predominance of service buildings in relation to housing. In smaller towns, the prevalence of service buildings was negligible. With regard to services, the specificity of uses present in space was noted. In the case of the Slovak towns — Levoča, Podolíneč and the smallest of the Polish towns of Lanckorona and Lipnica Murowana — the proportions of services of local and citywide significance were similar. In the other cases, services of citywide significance predominated. Also notable in the context of the service offering, as highlighted by the respondents, is the presence of active edges, understood as ground floors in the buildings that adjoin a market square, and provide opportunities for interaction.¹⁰ The presence of active edges was noted in all the spaces analysed. In most of the cases, a part of the market space remained undeveloped and free of street furniture or greenery. The exceptions to this were Slovakia's Levoča and Stará Ľubovňa. In each case, the market squares were formal spaces, and served as a showcase for the town and also allowed for a temporary change of use.¹¹ In most of the towns

⁶ Aesthetics, understood as a well-maintained, orderly space. Benches and various types of seating and fountains were mentioned especially often.

⁷ Particularly tall greenery that casts shade on seating.

⁸ Related to organising different types of events such as concerts or special events.

⁹ Their populations, according to. (Statistics Poland, 2023), were 4,349, 2,059, 796, and 16,493, respectively. As per (Statistical Office of the Slovak Republic, 2021) the number of inhabitants was, respectively: 12,057, 14,722, 16,161, 3,178. As per (Czech Statistical Office, 2021), the number of inhabitants was respectively: 13,160, 23,391, 20,815, 20,353.

¹⁰ Such as gallery and shop fronts, recesses and arcades.

¹¹ For example, for the duration of fairs or festivals.

analysed, cyclical events that attracted users, including those from outside the towns themselves, were organized.¹² The presence of greenery in the spaces analysed varied. While in Slovak towns it was an important part of the squares' development, in the case of the spaces in Polish and Czech towns its presence was significant only in Lanckorona.¹³

Concerning urban composition, we observed the presence of compact and full frontages in the buildings surrounding the markets in every case. The display of elements of significance in the development was noted in most market squares, which positively influenced the aesthetics of the spaces, in addition to¹⁴ harmoniously selected street furniture items. Transport and pedestrian access, as well as space legibility, were also analysed.¹⁵ In most cases, the entrances to the market square areas were accentuated in subtle ways (e.g., by changing the paving). Furthermore, in half of the cases, the entrance to the square was tied to significant changes in space parameters.¹⁶ Transport access to the market squares was very good, which meant that, in virtually every case, car-based transport was present to a greater or lesser extent.¹⁷ Pedestrian access was particularly important for the ability to use the space, which varied and was closely linked to transport access. The presence of roads with significant vehicular traffic hindered pedestrian circulation within the market squares. The issues discussed are summarized in Table 1.

4. SUMMARY AND CONCLUSIONS

The perception and rating of public space in small cities and towns, especially in the areas of south-eastern Poland,¹⁸ seemed to be strongly influenced by

the perspective that a regenerated or renovated space, no matter how, was considered attractive.¹⁹ This study presents a set of criteria and identifies features and elements of space that appear to be characteristic of places perceived as attractive. The only element identified in the interviews whose significant presence in the space was not explicitly found in most of the cases analysed, was greenery. With regard to Slovak town squares, tall greenery was an important part of the development, whereas in Poland and the Czech Republic, the presence of greenery was mostly negligible.²⁰ The other features that were studied,²¹ such as a wide range of services, including those of a citywide significance, good access, aesthetics, the provision of street furniture and flexibility in changing the function of the square space, were confirmed and reflected in the form of a set of criteria. The market square in Levoča received the highest marks according to the adopted criteria, followed by public spaces in Jindřichův Hradec and Kutná Hora. Český Krumlov and Havlíčkův Brod were also rated highly. The biggest discrepancies in the evaluation of the above-mentioned places concerned mainly the presence of greenery. In the interviews, greenery was identified as a significant factor influencing the perceived attractiveness and assessment of public spaces, as reported by respondents. However, during the in situ research, a positive impact on the assessment was observed in only half of the studied cases.

The criteria that can be used to rate the public spaces of small towns include:

- number of service buildings in relation to residential buildings,
- significant share of service uses of citywide significance among all service uses in a market square,
- presence of active edges,
- presence of a formal town square in the market square,
- the functional flexibility of the open space of the market square, tied to the potential for organizing events in this space,
- presence of landscaped greenery,
- good transport access to the city and market square,
- good pedestrian access to the central market area,
- the presence of accentuated and legible 'entrances' to the market space,
- exposition of significant structures that affect the composition of the space,

¹² Among others, the Angel in the Town of Lanckorona Festival, the Kromer Festival in Biecz, Festiv, — the historical music festival in Biecz, the Teatralna Chalupka festival in Brezno.

¹³ Lanckorona is the only village included because of its well-preserved urban layout and the significant landscape features that contribute to the special character of the village's market square.

¹⁴ These include the display of silhouettes of historical churches (Niepołomice, Levoča, Podolíneć).

¹⁵ Understood as a clear accentuation of the entrances to the market space, or the separation of zones, e.g., by means of paving layout.

¹⁶ From the interiors of streets with much narrower proportions, into the open space of a square, which was an important factor in creating the impression of the uniqueness of the place the user was entering.

¹⁷ Depending on its location in relation to the main transport linkages (roads of international, national, regional and local significance).

¹⁸ Characterized by weaker economic and economic conditions (Bartosiewicz and Stańczyk, 2018).

¹⁹ Based on an analysis of the answers given in the interviews.

²⁰ The exception was Lanckorona.

²¹ Indicated from interviews and the literature review.

- presence of compact and full frontages, associated with an urban space's legibility,
- interesting, aesthetically pleasing and harmonious development,
- harmonious and appropriately selected street furniture.

Due to the study's assumptions, it concerned spaces of historical origin and due to the statutory conservation of such spaces, the development that surrounded them also was of historical value.

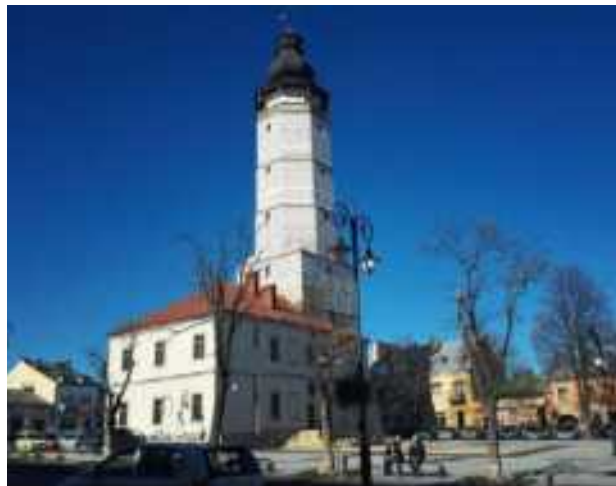
Acknowledgements

We would like to express our deep gratitude to the late Professor Elżbieta Węclawowicz-Bilska, our Mentor and Friend. As doctoral students of the late Professor, we had the honour and great pleasure of conducting research under her supervision, the results of which are used in this paper. We would also like to commemorate a small part of Her research interests, which has had a significant impact on our academic paths.



Ill. 1 Biecz, Poland. Aerial photograph from Google Earth Pro. 2019

Il. 1. Biecz, Polska. Źródło: zdjęcie lotnicze Google Earth Pro, 2019.



Ill. 2 Biecz, Poland. View of the Town Hall from the south. Photo by A.Ciepiela 2017 (Ciepiela, 2021b,p. 25)

Il. 2. Biecz, Polska. Widok na ratusz od strony południowej. Fot. A. Ciepiela, 2017.



Ill. 3 Lanckorona, Poland. Aerial photograph from Google Earth Pro. 2019

Il. 3. Lanckorona, Polska. Źródło: zdjęcie lotnicze Google Earth Pro, 2019.



Ill. 4 Lanckorona, Poland. View from south-east towards the west. Photo by A.Ciepiela 2018 (Ciepiela, 2021b,p. 23)

Il. 4. Lanckorona, Polska. Widok od strony południowo-wschodniej w kierunku zachodnim. Fot. A. Ciepiela, 2018.



Ill. 5 Lipnica Murowana, Poland. Aerial photograph from Google Earth Pro. 2019

Il. 5. Lipnica Murowana, Polska. Źródło: zdjęcie lotnicze Google Earth Pro, 2019.



Ill. 6 Lipnica Murowana, Poland. View from south-east towards the west. Photo by A.Ciepiela 2020 (Ciepiela, 2021b,p. 22)

Il. 6. Lipnica Murowana, Polska. Widok od strony południowo-wschodniej w kierunku zachodnim. Fot. A. Ciepiela, 2020.



Ill. 7 Niepołomice, Poland. Aerial photograph from Google Earth Pro. 2019

Il. 7. Niepołomice, Polska. Źródło: zdjęcie lotnicze Google Earth Pro, 2019.



Ill. 8 Niepołomice, Poland. View from the central part of the square towards the south-east. Photo by A.Ciepiela 2020 (Ciepiela, 2021b,p. 28)

Il. 8. Niepołomice, Polska. Widok z centralnej części placu w kierunku południowo- wschodnim. Fot. A. Ciepiela, 2020.



Ill. 9 Brezno, Slovakia. Aerial photograph from Google Earth Pro. 2019

Il. 9. Brezno, Słowacja. Źródło: zdjęcie lotnicze Google Earth Pro, 2019.



Ill. 10 Brezno, Slovakia. View from the central part of the square towards the south. Photo by A.Ciepiela 2017 (Ciepiela, 2021b,p. 26)

Il. 10. Brezno, Słowacja. Widok z centralnej części rynku w kierunku południowym. Fot. A. Ciepiela, 2017.



Ill. 11 Levoča, Slovakia. Aerial photograph from Google Earth Pro. 2019

Il. 11. Levoča, Słowacja. Źródło: zdjęcie lotnicze Google Earth Pro, 2019.



Ill. 12 Levoča, Slovakia. Entrance to the market area from the south, Photo by A. Ciepiela 2017 (Ciepiela, 2021b, p. 29)

Il. 12. Levoča, Słowacja. Wejście w obszar rynku od strony południowej. Fot. A. Ciepiela, 2017.



III. 13 Stará Ľubovňa, Slovakia. Aerial photograph from Google Earth Pro. 2019

Il. 13. Stará Ľubovňa, Słowacja. Źródło: zdjęcie lotnicze Google Earth Pro, 2019.



III.14 Stará Ľubovňa, Slovakia. View from the central part of the square towards the south, Photo by A. Ciepiela 2017 (Ciepiela, 2021b, p. 30)

Il. 14. Stará Ľubovňa, Słowacja. Widok z centralnej części rynku w kierunku południowym. Fot. A. Ciepiela, 2017.



III. 15 Podolíneec, Slovakia. Aerial photograph from Google Earth Pro. 2019

Il. 15. Podolíneec, Słowacja. Źródło: zdjęcie lotnicze Google Earth Pro, 2019.



III. 16 Podolíneec, Slovakia. View of the central part of the square from the west, Photo by A. Ciepiela 2017 (Ciepiela, 2021b, p. 24)

Il. 16. Podolíneec, Słowacja. Widok na centralną część rynku od strony zachodniej. Fot. A. Ciepiela, 2017.



III. 17 Český Krumlov, Czech Republic. Aerial photograph from Google Earth Pro. 2019

Il. 17. Český Krumlov, Czechy. Źródło: zdjęcie lotnicze Google Earth Pro, 2019.



III. 18 Český Krumlov, Czech Republic. View from the central part of the square towards the south, Photo by A. Ciepiela 2017 (Ciepiela, 2021b, p. 27)

Il. 18. Český Krumlov, Czechy. Widok z północnego narożnika rynku w kierunku południowym. Fot. A. Ciepiela, 2017.



Ill. 19 Havlíčkův Brod, Czech Republic. Aerial photograph from Google Earth Pro. 2019

Il. 19. Havlíčkův Brod, Czechy. Źródło: zdjęcie lotnicze Google Earth Pro, 2019.



Ill. 20 Havlíčkův Brod, Czech Republic. View from the central part of the square towards the north. Photo by A.Ciepiela 2017 (Ciepiela, 2021b,p. 33)

Il. 20. Havlíčkův Brod, Czechy. Widok z centralnej części rynku w kierunku północnym. Fot. A. Ciepiela, 2017.



Ill. 21 Jindřichův Hradec, Czech Republic. Aerial photograph from Google Earth Pro. 2019

Il. 21. Jindřichův Hradec, Czechy. Źródło: zdjęcie lotnicze Google Earth Pro, 2019.



Ill. 22 Jindřichův Hradec, Czech Republic. View from the central part of the square towards the south. Photo by A.Ciepiela 2017 (Ciepiela, 2021b,p. 32)

Il. 22. Jindřichův Hradec, Czechy. Widok z centralnej części rynku w kierunku południowym. Fot. A. Ciepiela, 2017.



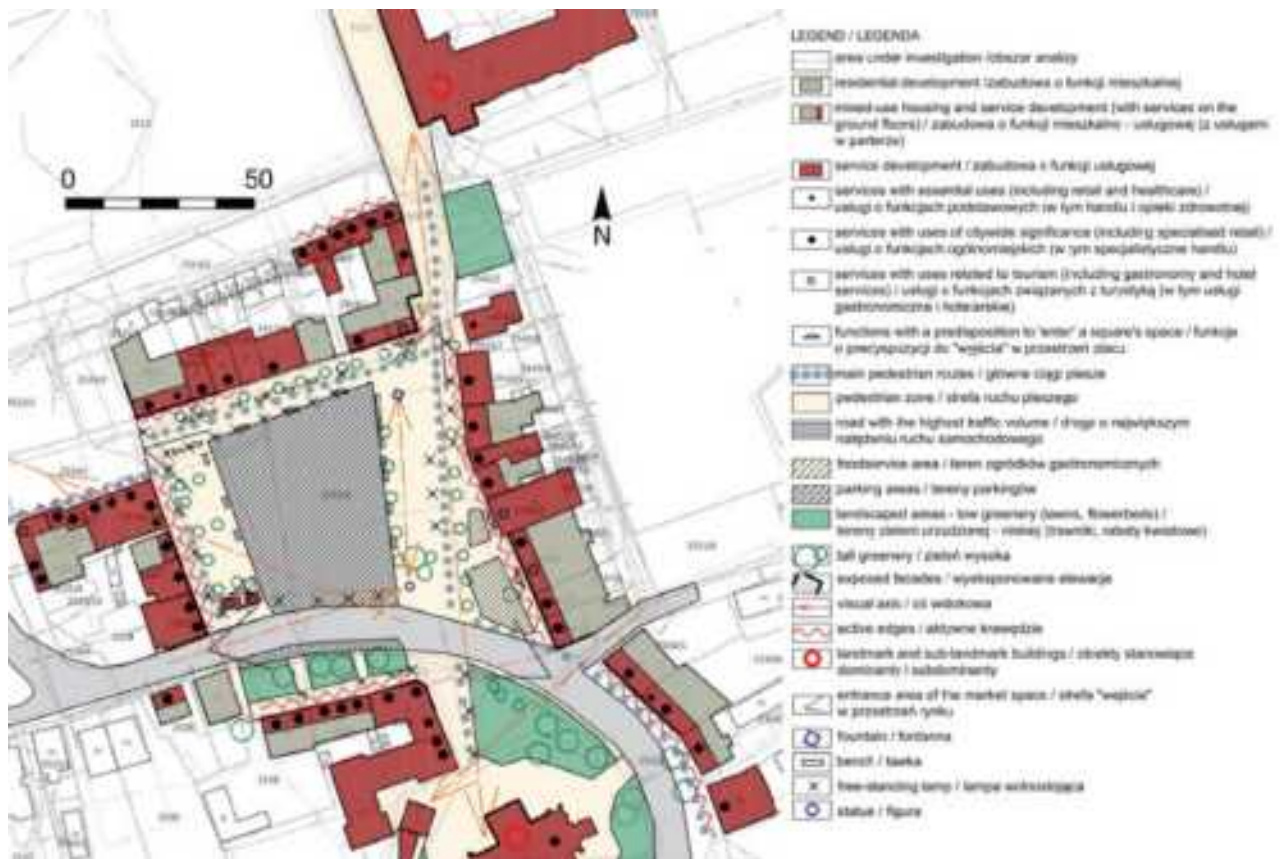
Ill. 23 Kutná Hora, Czech Republic. Aerial photograph from Google Earth Pro. 2019

Il. 23. Kutná Hora, Czechy. Źródło: zdjęcie lotnicze Google Earth Pro, 2019.



Ill. 24 Kutná Hora, Czech Republic. View from the central part of the square towards the south-east. Photo by A.Ciepiela 2017 (Ciepiela, 2021b,p. 31)

Il. 24. Kutná Hora, Czechy. Widok z centralnej części rynku w kierunku południowo-wschodnim. Fot. A. Ciepiela, 2017.



III. 25 Functional and compositional scheme of the market square in Niepołomice. Original work

II. 25. Schemat funkcjonalno-kompozycyjny rynku w Niepołomicach. Źródło: opracowanie własne.

Table 1. Listing of the elements of the spaces of small-town market squares under investigation, with synthetic ratings. Gray highlighting indicates the highest rated elements. Original work. Ratings: (+) the element has a positive impact on the attractiveness of the space; (+/-) the element has a positive impact on the attractiveness of the space, to a lesser extent than (+); (-/+) the element has a negative impact on the attractiveness of the space, to a lesser extent than (-); (-) the element has a negative impact on the attractiveness of the space.

Tabela 1. Zestawienie badanych elementów przestrzeni rynków małomiasteczkowych wraz z syntetyczną oceną. Kolorem szarym podkreślono najwyższej ocenione elementy. Oznaczenia:

(+) badany element ma dodatni wpływ na atrakcyjność przestrzeni;

(+/-) badany element ma dodatni wpływ na atrakcyjność przestrzeni, w mniejszym stopniu niż (+);

(-/+) badany element ma ujemny wpływ na atrakcyjność przestrzeni w mniejszym stopniu niż (-);

(-) badany element ma ujemny wpływ na atrakcyjność przestrzeni.

Wyszczególnienie	Town / miasto											
Element investigated / Badany element	Biecz	Lanckorona	Lipnica Murowana	Niepolomice	Český Krumlov	Havlíčkův Brod	Jindřichův Hradec	Kutná Hora	Brezno	Levoča	Stará Ľubovňa	Podolíneč
Number of service buildings in relation to residential buildings / Liczba obiektów usługowych w stosunku do zabudowy mieszkalnej	+/-	+/-	+/-	+	+	+	+	+	+	+	+/-	+/-
Share of service uses of citywide significance among all service uses in a market square / Udział funkcji usługowych o znaczeniu ogólnomiejskim wśród wszystkich funkcji usługowych w rynku	+	+/-	+/-	+	+	+	+	+	+	+/-	+	+/-
Presence of active edges / Obecność aktywnych krawędzi	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
Presence of a formal town square in the market square / Obecność placu miejskiego o charakterze reprezentacyjnym w rynku	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
Market square functional flexibility (e.g., hosting festivals, fairs, music events) / Elastyczność funkcji na płycie rynku (np. dla organizacji festiwali, jarmarków, imprez muzycznych)	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
Presence of landscaped greenery / Obecność zieleni urządzonej	-/+	+	-/+	-/+	-	+/-	-/+	-/+	+	+	+	+/-

Wyszczególnienie	Town / miasto											
Element investigated / Badany element	Biecz	Lanckorona	Lipnica Murowana	Niepolomice	Český Krumlov	Havlíčkův Brod	Jindřichův Hradec	Kutná Hora	Brezno	Levoča	Stará Ľubovňa	Podolíneč
External transport access to the city / Zewnętrzna dostępność transportowa do miasta	+	+/-	+/-	+	+	+	+	+	+	+	+	+
Pedestrian access to the central market area / Dostępność piesza do centralnej części rynku	+/-	+/-	+	+/-	+/-	+	+	+	+/-	+	+/-	+/-
Accentuated 'entrances' to the space analysed / Zaakcentowane „wejścia” w analizowaną przestrzeń	+/-	+/-	+	+	+	+/-	+	+	+/-	+	+/-	+/-
Exposition of significant compositional elements in development / Ekspozycja znaczących elementów kompozycji w zagospodarowaniu	+	+/-	+	+	+	+	+	+	+	+	+/-	+
Presence of compact and full frontages / Obecność zwartych i pełnych pierzei zabudowy	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
Development aesthetics and harmoniousness / Estetyka i harmonijność zabudowy	+	+	+	+/-	+	+	+	+	+/-	+	+/-	+/-
Street furniture harmoniousness / Harmonijność obiektów małej architektury	+	+	+	+/-	+	+	+	+	+	+	+	+/-

Source: own elaboration. / Źródło: opracowanie własne.

Table 2 Example of an Analysis card for the market square in Niepołomice. Own work.

Tabela 2. Przykładowa Karta analizy dla rynku w Niepołomicach.

Analysis card for the market square in Niepołomice / Karta analizy dla rynku w Niepołomicach			
Spaces of market square under investigation / Powierzchnia badanego obszaru	~ 7250 m ²		
	Area dedicated to the movement of pedestrians / Powierzchnia dedykowana dla ruchu pieszego		~ 3890 m ²
	Area dedicated to vehicular traffic / Powierzchnia dedykowana dla ruchu samochodowego	Roades / Drogi	~ 760 m ²
		Parking areas / Parkingi	~ 2120 m ²
	Area of green spaces / Powierzchnia terenów zielonych		~ 476 m ²
Composed greenery / Zieleń komponowana	Yes; tree rows, flowerbeds / Tak — szpalery drzew, kwietniki		
Number of objects in the investigated area / Ilość obiektów w badanym obszarze	Total / Ogółem	27	
	residential / mieszkalne	2	
	mixed-use housing and service / usługowo-mieszkalne	10	
	service / usługowe	15	
Development edge length / Długość krawędzi zabudowy	active / aktywne	222 m	
	inactive / nieaktywne	53 m (part of frontage is open / część pierzei otwarta)	
Number of street furniture / Ilość obiektów małej architektury	59		
	bench / ławki, siedziska	23	
	free-standing lamp / lampy stojące	34	
	others (fountains, statues) / inne (fontanny, figury)	2	

Source: own elaboration. / Źródło: opracowanie własne.

1. WPROWADZENIE

Teoria przestrzeni publicznych jest związana z budową ośrodków osadniczych. Zdefiniowanie pojęcia przestrzeni publicznej mogłoby stanowić odrębny temat do rozważań (Gehl, Svarre, 2013; Wantuch-Malta, 2016). Przestrzeń publiczna jako element kluczowy dla sposobu funkcjonowania miast, miasteczek czy wsi, jest dobrem wspólnym i stanowi zasób „nieodnawialny” czy też trudny do odzyskania (Mencwel, 2020; Przesmycka, 2015). Współdziałanie użytkowników tych przestrzeni, władz lokalnych czy inwestorów z nią związanych wpływa na jej estetykę i jakość (Majerska-Pałubicka, 2022; Montgomery, 2015). Wiąże się to także z postrzeganiem przestrzeni i wrażeniami, jakie budzi ona w odbiorcach, często budując obraz całego ośrodka (Bierwiazzonek, 2021; Kulawiak, Smętkiewicz, 2023).

Percepcja wizerunku całego ośrodka poprzez postrzeganie jego głównej przestrzeni publicznej jest szczególnie widoczna w małych miastach i miejscowościach (Krzysztofik, Dymitrow, 2015; Trojanowska, 2011). Atrakcyjna przestrzeń publiczna przyciąga użytkowników, wpływa także pozytywnie na budowanie relacji społecznych oraz poczucia tożsamości lokalnej wśród mieszkańców. Jako przestrzeń dostępna dla wszystkich jest wartością wspólną. Brak atrakcyjnych przestrzeni publicznych widoczny w terenach podmiejskich dużych miast — stale powiększające się suburbia niejednokrotnie pozbawione są atrakcyjnych przestrzeni publicznych. Wpływa negatywnie na jakość życia mieszkańców (Mantey, 2014, 2019; Przesmycka, 2018).

1.1. Cel i metody

Tematyka badań przedstawionych w niniejszym artykule dotyczy próby określenia kryteriów charakteryzujących atrakcyjną przestrzeń publiczną w małym mieście, ze szczególnym uwzględnieniem przestrzeni rynku. Analiza małomiasteczkowych rynków ma na celu wskazanie cech wspólnych świadczących o ich atrakcyjności. Badanie miało między innymi na celu wskazanie elementów charakteryzujących atrakcyjną przestrzeń miejską, umożliwiających przeprowadzenie analiz ilościowych. W badaniach uwzględniono miasta małe, liczące mniej niż 20 000 mieszkańców lub niewiele ponad. Przeprowadzono wywiady częściowo ustrukturyzowane, obserwacje w małych miastach oraz przegląd literatury. Do analiz szczegółowych wytypowano rynki jako główne przestrzenie publiczne o szczególnym znaczeniu dla miejscowości.

Badania terenowe oraz analizy szczegółowe prowadzono w dwunastu małomiasteczkowych rynkach południowo-wschodniej Polski, Czech i Słowacji, w odniesieniu do funkcji placu oraz zabudowy otaczającej, dostępności transportowej i pieszej, kompozycji oraz estetyki. Istotne było wskazanie elementów charakteryzujących atrakcyjną przestrzeń miejską, umożliwiających przeprowadzenie analiz ilościowych. Na podstawie badań wytypowano zestaw kryteriów, które — zdaniem autorów — charakteryzują atrakcyjną przestrzeń publiczną w małym mieście.

2. ATRAKCYJNOŚĆ WSPÓŁCZESNYCH PRZESTRZENI PUBLICZNYCH W LITERATURZE

Przestrzeń publiczna stanowi przedmiot rozważań w różnych dziedzinach, takich jak: architektura i urbanistyka, psychologia, socjologia, ekonomia czy prawo. Z uwagi na bogactwo publikacji wskazano wybrane pozycje odnoszące się — zdaniem autorów — najtrafniej do podejmowanej tematyki badań. Przełomową, w latach 60. XX wieku, publikację przedstawiła Jane Jacobs (Jacobs, 1961). Autorka prezentuje sposób postrzegania przestrzeni, wprowadzając wątki społeczne i socjologiczne, uwzględniający wpływ różnorodności użytkowników na funkcjonowanie i poczucie bezpieczeństwa w przestrzeni publicznej. Uniwersalność zagadnień poruszanych przez Jacobs pozwala na odniesienie ich do oceny rynków w małych miastach, pomimo iż publikacja dotyczy miasta dużego.

Charles Montgomery ukazuje związek pomiędzy projektowaniem miasta a poziomem zadowolenia z życia jego mieszkańców (Montgomery, 2015).

Prace Jana Gehla związane z tworzeniem przestrzeni publicznych przyjaznych dla ludzi (Gehl, 2010, 2011; Gehl, Svarre, 2013) czy doświadczaniem wpływu tych przestrzeni na użytkownika (Hiss, 1991) są równie ważne dla niniejszej pracy. Wieloaspektowe rozważania o prawie do decydowania o rozwoju miasta i jego przestrzeni, w odniesieniu do zagadnień społecznych i ekonomicznych, przedstawiono w pracy zbiorowej *Cities for people, not for profit* (Brenner i in., 2012).

Pozycje wskazane powyżej łączy użytkownik przestrzeni, który jednocześnie jest jej współtwórcą. Zagadnienia związane z kompozycją urbanistyczną zaprezentowane w dziełach takich jak *The Image of the City* (Lynch, 1960) oraz *Elementy kompozycji urbanistycznej* (Wejchert, 1984), które stanowią kanon literatury przedmiotu, nie tracą na aktualności. Metody wypracowane przez Gehla, Lyncha czy Wejcherta są stale wykorzystywane w analizie urbanistycznej oraz badaniach przestrzeni miejskich.

Potwierdzają to prowadzone i rozwijane rozważania w tym zakresie, w zróżnicowanych ujęciach. *Project for Public Spaces* jako organizacja non profit działająca od 1975 roku wypracowała szereg metod możliwych do aplikacji przy kształtowaniu przestrzeni miejskiej. Współtwórcy *Project for Public Spaces* w tworzonych publikacjach podkreślają, że: *Miejsce nadaje tożsamość miastu. Bez wspaniałych miejsc publicznych nie byłoby wspaniałych miast* (Jeleński, Kosiński, 2009, s. 20).

Matthew Carmona (2021) w prostej formie przewodnika ukazuje różne wymiary przestrzeni. Ważny w tym kontekście wydaje się wymiar edukacyjny wspomnianych publikacji, dostosowanych nie tylko dla ekspertów specjalizujących się w tej tematyce.

Metody ewaluacji krajobrazu osadzone w kontekście krakowskiej szkoły krajobrazu i teorii wnętrz krajobrazowych (Bogdanowski, 1976, 1990; Myczkowski et al., 1998) są wykorzystywane w badaniach dotyczących również przestrzeni miejskich (Hrehorowicz-Gaber i in., 2023) wskazując na istotne znaczenie roli krajobrazu dla problematyki przestrzeni publicznej.

Kolejny aspekt transformacji przestrzeni miejskich w ostatnich latach jest związany z pandemią COVID-19. W pewnym stopniu widoczny jest wpływ obostrzeń i ograniczeń wprowadzanych w związku z pandemią w przestrzeniach publicznych miast na całym świecie.

In general, the previous research literature tends to believe that COVID-19 may have a negative impact on social interactions and mobility within public urban spaces. The present study substantiates that after the end of the lockdown, people have indicated a very strong desire for societal mobility in sociable places, which reveals the originality of the current study. However, the pedestrians' propensity for commercial spaces has mitigated, which is in line with previous studies (Askarizad i in., 2021).

Zmiany relacji i interakcji, widoczne w przestrzeni, wpłynęły na jej funkcjonowanie i stały się podstawą dla wskazań do przyszłych projektów urbanistycznych (Honey-Rosés i in., 2021). Związki użytkowników z przestrzeniami miejskimi, poczuciem tożsamości i uwarunkowaniami kulturowymi przedstawia Ali Madanipour (2021) odnosząc się do osłabiania czy też przekształcania dotychczasowych więzi społecznych na rzecz wzrastającej anonimowości użytkowników. W literaturze przedmiotu podkreślane jest niejednokrotnie znaczenie krajobrazu kulturowego dla kształtowania przestrzeni (Sykta, Grzybowski, 2023), łącząc zagadnienia dziedzictwa kulturowego i realizacji potrzeb współczesnego użytkownika (Jeleński, Kosiński, 2009; Szafranek, 2019).

Warto zwrócić uwagę na transformację przestrzeni historycznych centrów miast (Węclawowicz-Bilska, 2019). W tym kontekście istotny, szczególnie w zakresie poprawy jakości przestrzeni miejskich, wydaje się wątek rewitalizacji rynków (Ramlee i in., 2015). Literatura związana z rewitalizacją małych miast, a przez to z poprawą atrakcyjności między innymi rynków, obejmuje zarówno zagadnienia przestrzenne, funkcjonalne, jak i estetyczne, często omawiane na wybranych przykładach (Ciepiela, 2021a; Przesmycka, 2009; Węclawowicz-Bilska, 2012). Obejmuje także zagadnienia dotyczące tych przestrzeni, które w założeniu powinny stanowić miejsca atrakcyjne — przestrzeni uzdrowiskowych (Węclawowicz-Bilska, Wdowiarz-Bilska, 2019) czy też problematykę podnoszącą rolę i podkreślającą znaczenie wartości kulturowych w procesach rewitalizacji (Battis-Schinker i in., 2021).

Mając na uwadze powyższe, autorzy przyjęli rolę i znaczenie uwarunkowań kulturowych oraz interakcje międzyludzkie jako punkt wyjścia do prowadzonych badań.

3. ANALIZY

Ocena poziomu atrakcyjności miejsca, pomimo iż często subiektywna, dokonywana jest poprzez określone kryteria. Dzieje się tak nawet wtedy, gdy osoba oceniająca narzuca własne kryteria oceny nieświadomie.

W celu rozpoznania sposobu postrzegania przestrzeni miejskiej przez użytkownika, przeprowadzono 56 wywiadów częściowo ustrukturyzowanych.

Wywiady prowadzono w małych miastach polskich województw podkarpackiego, świętokrzyskiego i małopolskiego, liczących nie więcej niż 20 tys. mieszkańców. W wywiadach wzięły udział 32 kobiety (57% badanych) w wieku od 17 do 72 lat oraz 24 mężczyźni (43% badanych) w wieku od 14 do 67 lat. Aż 75% odpowiedzi udzieliły osoby w wieku od 60 do 70 lat (25 kobiet i 17 mężczyzn). Nie zbierano informacji na temat poziomu wykształcenia. Najwięcej wywiadów (23) przeprowadzono w Niepołomicach, następnie w Bieczu (16), Lipnicy Murowanej (10) oraz Lanckoronie (7). Badanie miało charakter wywiadu nieustrukturyzowanego, swobodnego, umożliwiając szersze omówienie poruszanych zagadnień. Odpowiedzi uczestników wywiadów zostały opracowane i uporządkowane w grupy zagadnień. Nie odnotowano jednoznacznych zależności pomiędzy danymi związanymi z charakterystyką respondentów a identyfikowanymi cechami przestrzeni. Stwierdzono natomiast, że dla przeprowadzenia analizy danych z wykorzystaniem na przykład testu niezależ-

ności χ^2 Pearsona konieczne byłoby opracowanie pełnego kwestionariusza ankiet oraz znaczne poszerzenie grupy respondentów. Niniejsze badanie miało charakter wstępny i ukierunkowujący dla analiz urbanistycznych. W artykule przedstawiono część wyników tego badania, najistotniejszą dla pracy

W wywiadach poruszano pięć głównych zagadnień. Respondentów proszono o:

- 1) określenie czym jest przestrzeń publiczna;
- 2) podanie rodzajów i sposobów zagospodarowania przestrzeni publicznej;
- 3) określenie, czym charakteryzuje się atrakcyjna przestrzeń;
- 4) wskazanie, gdzie w mieście (w którym prowadzono wywiad) znajduje się główna przestrzeń publiczna;
- 5) wymienienie kilku najbardziej atrakcyjnych przestrzeni publicznych znanych rozmówcy.

Większość odpowiedzi dotyczących pierwszego zagadnienia (97%) odnosiła się do funkcji i dostępności przestrzeni. Padały odpowiedzi takie jak: *prze-strzeń, która nas otacza po wyjściu z domu, przestrzeń funkcjonowania ludzi czy też teren ogólnodostępny*. Rozmówcy proszeni o podanie typów przestrzeni publicznej najczęściej w pierwszej kolejności wymieniali przestrzeń galerii handlowych (48%), natomiast odpowiedzi takich jak *plac, ulica* udzieliło zaledwie 13% badanych, po zastanowieniu doprecyzowując plac jako rynek. Odnosząc się do sposobów zagospodarowania przestrzeni udzielano odpowiedzi związanych z funkcją. Często nawiązywano także do relacji międzyludzkich (21%) oraz zwracano uwagę na obowiązujące w takich przestrzeniach ogólnie narzucone zasady. Dla większości uczestników wywiadu (93%) najistotniejsza dla atrakcyjności przestrzeni była bogata oferta usługowa — zarówno przestrzeni (placu), jak i zabudowy tę przestrzeń otaczającej. Zwracano uwagę także na pożądaną obecność innych użytkowników. Odpowiadając na pytanie, jak atrakcyjna przestrzeń powinna wyglądać, większość rozmówców wymieniała estetykę oraz wyposażenie w małą architekturę. Przy czym należy nadmienić, że estetykę rozumiano tutaj jako dobrze utrzymaną, uporządkowaną przestrzeń. Szczególnie często mówiono o ławkach i różnego typu siedziskach i fontannach. Podkreślano również istotną rolę zieleni, zwłaszcza zieleni wysokiej, umożliwiającej zacienianie siedzisk. Zwracano również uwagę na elastyczność funkcjonalną placu związaną z możliwością organizacji różnego rodzaju zdarzeń, takich jak koncerty czy imprezy okolicznościowe. Nie odnoszono się natomiast do bezpieczeństwa w przestrzeni jako elementu istotnego. Co ciekawe — zwłaszcza w odniesieniu do powyższych odpowiedzi — na pytanie, gdzie znajduje

się główna przestrzeń publiczna w mieście, niemal wszystkie osoby objęte badaniem odpowiedziały, że jest to rynek (53 na 56 osób). Rozmówcy poproszeni o wymienienie najbardziej atrakcyjnych przestrzeni publicznych, które znają, wskazywali — z polskich przykładów: wrocławski Rynek, gdańską Starówkę, krakowskie Stare Miasto, a z przykładów spoza Polski: zabytkową część Wenecji, Wiednia, Paryża czy też Pragi. W udzielanych wywiadach często podkreślano walory historyczne wskazywanych miejsc.

Mając na uwadze wyniki wywiadów częściowo ustrukturyzowanych oraz przegląd literatury wytypowano szereg zagadnień, odnoszących się do postrzegania przestrzeni jako atrakcyjnej, wymagających dalszej analizy. Wskazano ofertę usługową, estetykę zabudowy i przestrzeni, czytelność wnętrza urbanistycznego, obecność obiektów małej architektury, obecność zieleni urządzonej, obecność wartości kulturowych i historycznych oraz dostępność, jako istotne czynniki wpływające na atrakcyjność przestrzeni miejskich. Dla przeprowadzania badań szczegółowych zagadnienia te zostały doprecyzowane, co zostało przedstawione w tabeli 1. Historyczny układ urbanistyczny przyjęto jako jedno z kryteriów wyboru przykładów. Odnosząc się do przestrzeni postrzeganych jako atrakcyjne w małych miastach i miejscowościach, do analiz szczegółowych dokonano wyboru na podstawie własnych badań terenowych oraz obserwacji. Wskazano dwanaście rynków małomiasteczkowych z terenu południowo-wschodniej Polski, Czech i Słowacji.

Z Polski wybrano Biecz (Il. 1, 2) z liczbą mieszkańców 4349, Lanckoronę (Il. 3, 4) — 2059 mieszkańców, Lipnicę Murowaną (Il. 5, 6) — 796 mieszkańców i Niepołomice (Il. 7, 8) — 16 493 mieszkańców (Statistics Poland, 2023).

W przypadku Słowacji przedstawiono miejscowości: Brezno (Il. 9, 10), Levoča (Il. 11, 12), Stará Ľubovňa (Il. 13, 14), Podolíneć (Il. 15, 16), w których liczba mieszkańców wynosi odpowiednio: 12 057, 14 722, 16 161, 31 78 (Statistical Office of the Slovak Republic, 2021).

Czechy są reprezentowane przez: Český Krumlov (Il. 17, 18), Havlíčkův Brod (Il. 19, 20), Jindřichův Hradec (Il. 21, 22) i Kutná Hora (Il. 23, 24), z liczbą mieszkańców wynoszącą odpowiednio: 13 160, 23 391, 20 815, 20 353 (Czech Statistical Office, 2021).

Analizowano funkcje obiektów zlokalizowanych w rynkach oraz w ich najbliższym otoczeniu. Uproszczone inwentaryzacje urbanistyczne (Il. 25) oraz analiza ilościowa w zakresie obiektów usługowych, usługowo-mieszkalnych oraz mieszkalnych (Tab. 2) pozwoliły stwierdzić, że w każdym z przypadków

można wskazać znaczny udział funkcji usługowej. W miastach o większej liczbie mieszkańców, takich jak: Niepołomice, Brezno, Levoča, Český Krumlov, Havlíčkův Brod, Jindřichův Hradec i Kutná Hora, odnotowano istotną przewagę obiektów usługowych w stosunku do mieszkalnych. W mniejszych miastach przewaga obiektów usługowych była nieznaczna. W odniesieniu do usług zwrócono uwagę na specyfikę funkcji obecnych w przestrzeni. W przypadku miasteczek słowackich, takich jak Levoča i Podolíneć, a także najmniejszych z polskich miejscowości — Lanckorony i Lipnicy Murowanej — proporcje usług o znaczeniu lokalnym i ogólnomiejskim były zbliżone. W pozostałych badanych przypadkach przeważały usługi o znaczeniu ogólnomiejskim. Również w kontekście oferty usługowej, podkreślanej przez uczestników wywiadów, zwraca uwagę obecność aktywnych krawędzi, rozumianych jako partery w zabudowie otaczającej rynek (jak na przykład witryny galerii, sklepów, wnęki, podcienie), które stwarzają możliwość interakcji. Obecność aktywnych krawędzi została odnotowana we wszystkich analizowanych przestrzeniach. W większości badanych przykładów część przestrzeni rynku pozostawała niezabudowana i wolna od zagospodarowania obiektami małej architektury czy zielenią. Wyjątek stanowiły tu Levoča i Stará Ľubovňa. Równocześnie w każdym przypadku rynek miał charakter przestrzeni reprezentacyjnej, stanowiącej wizytówkę miasta, a także umożliwiający czasową zmianę funkcji, na przykład na czas organizacji jarmarków czy festiwali okolicznościowych. W większości badanych ośrodków, w rynkach organizowane są cyklicznie zdarzenia, między innymi Anioł w Miasteczku w Lanckoronie, Kromer Festival Biecz, Festiv — festiwal muzyki dawnej w Bieczu czy Teatralna Chalupka w Breznie, które przyciągają wielu użytkowników, także spoza miasta.

Obecność zieleni w analizowanych przestrzeniach była zróżnicowana. W miastach słowackich stanowiła istotną część zagospodarowania, natomiast wśród pozostałych przypadków jej obecność była istotna jedynie w Lanckoronie, która jest jedyną wsią ujętą w zestawieniu, właśnie z uwagi na zachowany układ urbanistyczny oraz istotne walory krajobrazowe wpływające na szczególnych charakter lanckorońskiego Rynku.

W odniesieniu do kompozycji urbanistycznej zaobserwowano, w każdym badanym przypadku, obecność zwartych i pełnych pierzei w zabudowie otaczającej rynki. W większości rynków odnotowano także ekspozycję elementów istotnych w zagospodarowaniu, wpływającą pozytywnie na estetykę przestrzeni (jak na przykład ekspozycja sylwety zabytkowych kościołów w Niepołomicach, Levočy

czy Podolíneć) oraz harmonijnie dobrane obiekty małej architektury. Badano także dostępność transportową i pieszą oraz czytelność przestrzeni rozumianej jako jasne zaakcentowanie wejść w przestrzeń rynku czy wydzielenie stref, na przykład przy pomocy układu posadzki. W większości przypadków wejścia w teren rynku były zaakcentowane w sposób subtelny (np. przy pomocy zmiany posadzki). Ponadto w połowie rynków samo *wejście* w teren placu wiązało się z istotną zmianą parametrów przestrzeni — z wnętrza uliczek o znacznie węższych proporcjach w otwartą przestrzeń placu, co stanowiło istotny czynnik wywołujący wrażenie wyjątkowości miejsca, do którego wkracza użytkownik.

Dostępność transportowa do rynków była bardzo dobra, co oznacza, że właściwie w każdym z badanych przypadków transport samochodowy był obecny w mniejszym lub większym stopniu, zależnym od położenia względem głównych powiązań komunikacyjnych (dróg o znaczeniu międzynarodowym, krajowym, regionalnym i lokalnym).

Dostępność piesza, szczególnie ważna dla możliwości korzystania z przestrzeni, była zróżnicowana i ściśle związana z dostępnością transportową. Obecność dróg o istotnym natężeniu ruchu samochodowego utrudniała ruch pieszy w obrębie rynków. Omówione zagadnienia przedstawiono syntetycznie w tabeli 1.

4. PODSUMOWANIE I WNIOSKI

Percepcja i ocena przestrzeni publicznej w małych ośrodkach, zwłaszcza w obszarach południowo-wschodniej Polski, charakteryzujących się słabszą kondycją ekonomiczną i gospodarczą (Bartosiewicz, Stańczyk, 2018), wydają się być silnie uwarunkowane perspektywą, zgodnie z którą odnowiona przestrzeń, niezależnie od sposobu jej odnowienia, uznawana jest za atrakcyjną — na podstawie analizy odpowiedzi udzielanych w wywiadach.

Przeprowadzone badania pozwoliły na przedstawienie kryteriów oraz wskazanie cech i elementów przestrzeni, które wydają się być charakterystyczne dla miejsc postrzeganych jako atrakcyjne. Jedyne element wskazany w wywiadach, którego istotna obecność w przestrzeni nie została jednoznacznie potwierdzona w większości badanych przykładów, stanowi zieleni. W odniesieniu do rynków miasteczek słowackich zieleni wysoka była istotną częścią zagospodarowania, podczas gdy w Polsce i Czechach, obecność zieleni była najczęściej znikoma (wyjątek stanowi Lanckorona). Pozostałe badane cechy, wskazane na podstawie wywiadów oraz kwerendy literatury, jak bogata oferta usług, w tym o charakterze ogólnomiejskim, dobra dostępność, estetyka, wyposa-

zenie w obiekty małej architektury czy elastyczność w zakresie zmian funkcji przestrzeni placu zostały potwierdzone i znalazły odzwierciedlenie w postaci zestawu kryteriów. Najwyższe oceny, według przyjętych kryteriów, uzyskał Rynek w Levočy, następnie w kolejności były przestrzenie publiczne w miastach Jindřichův Hradec, Kutná Hora. Wysoko oceniono również Český Krumlov i Havlíčkův Brod. Największe rozbieżności w ocenie wymienionych przestrzeni dotyczyły głównie obecności zieleni. W przeprowadzonych wywiadach zieleni urządzona była określana jako jeden z bardzo istotnych czynników wpływających zdaniem respondentów na atrakcyjność i ocenę przestrzeni, podczas gdy w trakcie prowadzonych badań *in situ* stwierdzono dodatni wpływ na ocenę jedynie w połowie przypadków.

Poniżej zebrano kryteria, które mogą być wykorzystane do oceny przestrzeni publicznych małych miast:

- przewaga obiektów usługowych w stosunku do zabudowy mieszkalnej;
- znaczny udział funkcji usługowych o znaczeniu ogólnomiejskim wśród wszystkich funkcji usługowych w rynku;
- obecność aktywnych krawędzi;
- obecność w rynku placu miejskiego o charakterze reprezentacyjnym;
- elastyczność funkcji płyty rynku, związana z możliwością organizacji różnorodnych wydarzeń w tej przestrzeni;
- obecność zieleni urządzonej;
- dobra dostępność transportowa do miasta i rynku;
- dobra dostępność piesza do centralnej części rynku;
- obecność zaakcentowanych i czytelnich „wejść” w przestrzeń rynku;
- ekspozycja ważnych obiektów wpływających na kompozycję przestrzeni;
- obecność zwartych i pełnych pierzei zabudowy, związana z czytelnością wnętrza urbanistycznego;
- ciekawa, estetyczna i harmonijna zabudowa;
- harmonijne i stosownie dobrane obiekty małej architektury.

Z uwagi na przyjęte założenia badania dotyczyły przestrzeni o genezie historycznej. W związku z ochroną tych przestrzeni często zabudowa je otaczająca również posiada walor historyczny.

Podziękowania

Pragniemy wyrazić naszą głęboką wdzięczność śp. Pani prof. dr hab. inż. arch. Elżbiecie Węclawowicz-Bilskiej, naszej Mentorce i Przyjaciółce. Jako doktoranci śp. Pani Profesor mieliśmy zaszczyt i ogromną przyjemność prowadzić pod Jej kierunkiem badania,

których rezultaty zostały wykorzystane w niniejszym artykule. Jednocześnie pragniemy upamiętnić niewielki fragment Jej zainteresowań badawczych, które miały znaczący wpływ na nasze ścieżki naukowe.

REFERENCES

- Askarizad, R., Jinliao, H., Jafari, S. (2021), ‘The influence of COVID-19 on the societal mobility of urban spaces’, *Cities*, 119, 103388. Available at: <https://doi.org/10.1016/j.cities.2021.103388> (accessed: 11.09.2024)
- Bartosiewicz, S., Stańczyk, E. (2018), ‘Wybrane aspekty sytuacji społeczno-gospodarczej ściany wschodniej w porównaniu z resztą Polski w latach 2004–2016. Część IV — przedsiębiorczość’, *Studia i Prace WNEiZ US*, 54(3), pp. 7–23.
- Battis-Schinker, E. et al. (2021), ‘Towards quality of life indicators for historic urban landscapes — Insight into a German-Polish research project’, *Environmental and Sustainability Indicators*, 10, 100094. Available at: <https://doi.org/10.1016/j.indic.2020.100094> (accessed: 11.09.2024).
- Bierwiazonek, K. (2021), ‘Człowiek w przestrzeni publicznej miasta. Społeczne znaczenia i zjawiska zagrażające przestrzeni publicznej’, *Rozwój Regionalny i Polityka Regionalna*, 56, pp. 45–60. Available at: <https://doi.org/10.14746/rrpr.2021.56s.05> (accessed: 11.09.2024).
- Bogdanowski, J. (1976), *Kompozycja i planowanie w architekturze krajobrazu*, Polska Akademia Nauk Oddział w Krakowie, Komisja Urbanistyki i Architektury; Zakład Narodowy im. Ossolińskich.
- Bogdanowski, J. (1990), *Metoda jednostek i wnętrz architektoniczno-krajobrazowych (JARK-WAK) w studiach i projektowaniu : (podstawowe wiadomości) : pomoc dydaktyczna* (2nd ed.), Kraków: Politechnika Krakowska.
- Brenner, N., Marcuse, P., Mayer, M. (eds.), (2012), *Cities for People, Not for Profit*, Routledge. Available at: <https://doi.org/10.4324/9780203802182> (accessed: 11.09.2024).
- Carmona, M. (2021), *Public Places Urban Spaces*, Routledge. Available at: <https://doi.org/10.4324/9781315158457> (accessed: 11.09.2024).
- Ciepiela, A. (2021a), ‘Rewolucja w sercu małego miasta. Rewitalizacja rynku w Osieku’, *Przestrzeń Urbanistyka Architektura*, 2021(2), pp. 42–51. Available at: <https://doi.org/10.37705/PUA/2/2021/04> (accessed: 11.09.2024).
- Ciepiela, A. (2021b), *Współczesne zmiany głównych przestrzeni publicznych w miastach małych województwa świętokrzyskiego*, rozprawa doktorska opracowana pod kierunkiem prof. dr hab. inż. arch. Elżbiety Węclawowicz-Bilskiej oraz promotora pomocniczego dr inż. arch. Hanny Hrehorowicz-Gaber, Kraków: Politechnika Krakowska.
- Czech Statistical Office (2021), *Demographic Yearbook of Towns of the Czech Republic*, 2022.
- Gehl, J. (2010), *Cities for People*, Island Press.
- Gehl, J. (2011), *Life Between Buildings*, Island Press.
- Gehl, J., Svarre, B. (2013), *How To Study Public Life*, Island Press / Center for Resource Economics. Available at: <https://doi.org/10.5822/978-1-61091-525-0> (accessed: 11.09.2024).

- Hiss, T. (1991), *The Experience of Place: A New Way of Looking at and Dealing With our Radically Changing Cities and Countryside*, Alfred A. Knopf, Inc.
- Honey-Rosés, J. et al. (2021), 'The impact of COVID-19 on public space: an early review of the emerging questions — design, perceptions and inequities', *Cities & Health*, 5(sup1), pp. S263–S279. Available at: <https://doi.org/10.1080/23748834.2020.1780074> (accessed: 11.09.2024).
- Hrehorowicz-Gaber, H., Ciepiela, A., Hrehorowicz-Nowak, A. (2023), 'Protection of the cultural landscape and architectural form of the Wisnicko-Lipnicki Landscape Park', *Space & Form*, 56, pp. 415–434. Available at: <https://doi.org/10.21005/pif.2023.56.D-01> (accessed: 11.09.2024).
- Jacobs, J. (1961), *The Death and Life of Great American Cities*, Random House USA Inc.
- Jeleński, T., Kosiński, W. (eds.), (2009), *Jak przetworzyć Mięjsce. Podręcznik kreowania udanych przestrzeni publicznych* (Wydanie polskie), Fundacja Partnerstwo dla Środowiska. Available at: https://partycypacjaobywatelska.pl/wp-content/uploads/2015/08/PPS-Jak_przetworzyc_miejsce.pdf (accessed: 11.09.2024).
- Krzysztofik, R., Dymitrow, M. (2015), *Degraded and restituted towns in Poland: origins, development, problems / Miasta zdegradowane i restytuowane w Polsce: geneza, rozwój, problemy*, School of Business, Economics and Law, University of Gothenburg.
- Kulawiak, A., Smętkiewicz, K. (2023), 'Tożsamość terytorialna przestrzeni publicznej związanej z dziedzictwem przemysłowym miasta na przykładzie placu Zwycięstwa w Łodzi', *Studies of the Industrial Geography Commission of the Polish Geographical Society*, 37(3). Available at: <https://doi.org/10.24917/20801653.373.2> (accessed: 11.09.2024).
- Lynch, K. (1960), *The Image of the City*, MIT Press. <https://doi.org/10.2307/798927>
- Madanipour, A. (2021), 'Whose Public Space? International Case Studies in Urban Design and Development [in:] M. Mitrašinić, V. Mehta (eds.), *Public Space Reader* (1st ed.)
- Majerska-Pałubicka, B. (2022), 'Współczesna przestrzeń publiczna — wyzwanie dla architektów, władz lokalnych i użytkowników', *Builder*, 300(7), pp. 49–53. Available at: <https://doi.org/10.5604/01.3001.0015.8824> (accessed: 11.09.2024).
- Mantey, D. (2014), *Przestrzeń publiczna Józefostawia i Julianowa. Kompleksowa diagnoza wraz z propozycjami utworzenia sieci lokalnych przestrzeni publicznych*, Józefostaw
- Mantey, D. (2019), *Wzorzec miejskiej przestrzeni publicznej w konfrontacji z podmiejską rzeczywistością. Przykład podwarszawskich suburbiów*, Wydawnictwa Uniwersytetu Warszawskiego.
- Mencwel, J. (2020), *Betonoza. Jak się niszczy polskie miasta*, Wydawnictwo Krytyki Politycznej.
- Montgomery, C. (2015), *Happy City: Transforming Our Lives Through Urban Design*, Penguin Books Ltd.
- Myczkowski, Z. et al. (1998), *Ochrona wartości krajobrazu i środowiska kulturowego w studium do planu i miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego gminy*, Warszawa: Ośrodek Ochrony Zabytkowego Krajobrazu Narodowa Instytucja Kultury.
- Przesmycka, E. (2009), 'Rynki małych miast Polski południowo-wschodniej wczoraj i dziś', *Architektura Krajobrazu*, 2, pp. 48–56.
- Przesmycka, E. (2015), 'Degraded and restituted towns of the Lublin region and their spatio-architectural transformations' [in:] R. Krzysztofik, M. Dymitrow (eds.), *Degraded and restituted towns in Poland: origins, development, problems / Miasta zdegradowane i restytuowane w Polsce: geneza, rozwój, problemy* (pp. 209–211), School of Business, Economics and Law, University of Gothenburg.
- Przesmycka, E. (2018), 'Spatial and architectural transformations of small towns in Poland in 1998–2018 [in:] M. Peřinková, S. Jüttnerová, L. Videcká (eds.), *Architektura v perspektive 2018 / Architecture in Perspective. Sborník příspěvků z mezinárodní konference* (Vol. 10), VSB — Technická univerzita Ostrava.
- Ramlee, M. et al. (2015), 'Revitalization of Urban Public Spaces: An Overview', *Procedia – Social and Behavioral Sciences*, 201, pp. 360–367. Available at: <https://doi.org/10.1016/j.sbspro.2015.08.187> (accessed: 11.09.2024).
- Statistical Office of the Slovak Republic (2021), *Data cubes*.
- Statistics Poland. (2023). *Local Data Bank*. <https://bdl.stat.gov.pl/bdl/>
- Sykta, I., Grzybowski, M. (2023), 'Współczesne tendencje w kształtowaniu przestrzeni publicznych w Budapeszcie', *Teka Komisji Urbanistyki i Architektury Oddziału Polskiej Akademii Nauk w Krakowie*. Available at: <https://doi.org/10.24425/tkuia.2021.138722> (accessed: 11.09.2024).
- Szafranek, A. (2019), 'Przebudowa Potsdamer Platz jako przykład współczesnego kształtowania przestrzeni publicznej', *Teka Komisji Architektury, Urbanistyki i Studiów Krajobrazowych*, 15(2), pp. 44–53.
- Trojanowska, A. (2011, August 25), *Rynek wizytówką małego miasta*, portal samorządowy. Available at: <https://www.portalsamorzadowy.pl/inwestycje/rynek-wizytowka-malego-miasta,21163.html> (accessed: 11.09.2024).
- Wantuch-Malta, D. (2016), *Przestrzeń publiczna 2.0. Miasto u progu XXI w.*, Księży Młyn Dom Wydawniczy.
- Węclawowicz-Bilska, E. (2012), 'Współczesne tendencje rewitalizacji miast europejskich', *Czasopismo Techniczne. Architektura*, 109(12), pp. 19–26.
- Węclawowicz-Bilska, E. (2015), 'Podstawowe rodzaje inwestycji realizowanych w ostatnim dziesięcioleciu w przestrzeni małych miast Małopolski', *Acta Universitatis Lodzensis. Folia Geographica Socio-Oeconomica*, 19, pp. 3–19.
- Węclawowicz-Bilska, E. (2019), 'Recipe for a City', *IOP Conference Series: Materials Science and Engineering*, 471, 112048. Available at: <https://doi.org/10.1088/1757-899X/471/11/112048> (accessed: 11.04.2024).
- Węclawowicz-Bilska, E., Wdowiarz-Bilska, M. (2019), 'Revitalisations in Polish Health Resorts vs. European Measures', *IOP Conference Series: Materials Science and Engineering*, 471, 112049. Available at: <https://doi.org/10.1088/1757-899X/471/11/112049> (accessed: 12.09.2024).
- Wejchert, K. (1984), *Elementy kompozycji urbanistycznej*, Arkady.

MAŁGORZATA DENIS

Ph.D. Eng. Arch.

Warsaw University of Technology,
Faculty of Geodesy and Cartography
Department of Spatial Planning and Environmental Sciences
e-mail: malgorzata.denis@pw.edu.pl
ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-4694-116X>

ANNA MAJEWSKA

Prof.

Warsaw University of Technology,
Faculty of Geodesy and Cartography
Department of Spatial Planning and Environmental Sciences
e-mail: anna.majewska@pw.edu.pl
ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-1412-9345>

KINGA ROSA

M.Eng.

e-mail: kinga.rosa@onet.pl

TRANSFORMATION DIRECTIONS OF A SMALL TOWN'S HISTORICAL CENTRE IN LINE WITH SUSTAINABILITY PRINCIPLES: CASE STUDY OF GÓRA KALWARIA

**KIERUNKI PRZEKSZTAŁCEN HISTORYCZNEGO CENTRUM MAŁEGO MIASTA
ZGODNIE Z ZASADAMI URBANISTYKI ZRÓWNOWAŻONEJ.
STUDIUM PRZYPADKU GÓRY KALWARII**

ABSTRACT

According to the concept of sustainable urban planning, cities need a diverse and rich urban life and should consider social, cultural, economic, and ecological dimensions. As a result of joining the European Union, Polish cities and towns have faced a tremendous opportunity to improve living conditions and mitigate existing spatial conflicts. The greatest hopes for the renewal of small towns in Poland are associated with urban revitalization programmes in conjunction with the priorities of the 'new' spatial planning, where, as in EU countries, the most important are: care for the environment, sustainable development, and the protection and creation of jobs (Skalski, 2006, p. 10).

This paper presents a proposal for transformations of the historical centre of Góra Kalwaria, in terms of sustainable development, with respect for the identity of the place, so that the historical centre unites the local community and becomes a place of integration for residents. During the work, available source materials (cartographic and planning sources) were analysed, an urban and photographic inventory was conducted, and then a research problem related to the transformation of the historic center of a small town towards pro-climate solutions was defined. In line with the trends of sustainable urbanism, projects are being implemented modernization of land use and street infrastructure, creation of new recreational zones enabling interpersonal contacts, complete or partial exclusion of car traffic, and a return to the urban shopping street and active ground floors.

Keywords: sustainable development, urban space reclamation, pro-climate transformation



Zgodnie z koncepcją urbanistyki zrównoważonej miasta potrzebują zróżnicowanego i bogatego życia miejskiego oraz powinny uwzględniać aspekty społeczne, kulturowe, ekonomiczne i ekologiczne. W wyniku wejścia do Unii Europejskiej miasta i miasteczka polskie stanęły przed ogromną szansą zarówno poprawy warunków zamieszkania, jak również niwelowania zaistniałych konfliktów przestrzennych. Największe nadzieje odnowy miasteczek w Polsce można wiązać z programami rewitalizacyjnymi w powiązaniu z priorytetami „nowego” planowania przestrzennego, w którym, tak jak w krajach UE, najważniejsze są: troska o środowisko, zrównoważony rozwój oraz ochrona i tworzenie miejsc pracy (Skalski, 2006, s. 10). W artykule przedstawiono propozycję przekształceń historycznego centrum Góry Kalwarii pod kątem zrównoważonego rozwoju, z poszanowaniem tożsamości miejsca, tak aby centrum historyczne spajało społeczność lokalną i stało się miejscem integracji mieszkańców. W trakcie pracy przeanalizowano dostępne materiały źródłowe (źródła kartograficzne, planistyczne), wykonano inwentaryzację urbanistyczną i fotograficzną, a następnie zdefiniowano problem badawczy związany z przekształceniami historycznego centrum małego miasta w kierunku proklimatycznych rozwiązań. Zgodnie z trendami urbanistyki zrównoważonej zaproponowano następujące rozwiązania: modernizację zagospodarowania i infrastruktury ulicznej, tworzenie nowych stref wypoczynku umożliwiających kontakty międzyludzkie, całkowite lub częściowe wyłączenie ruchu samochodowego, powrót do miejskiej ulicy handlowej i aktywnych parterów, tworzenie ogrodów deszczowych oraz proklimatycznych rozwiązań zarówno w skali budynku, jak i miasta.

Słowa kluczowe: rozwój zrównoważony, odzyskiwanie przestrzeni miejskiej, proklimatyczne przekształcenia

1. INTRODUCTION

The urbanized space of cities was created unevenly over time and underwent processes of development, transformation, and decay, which constituted a spatial expression of the ideas implemented and decisions made in terms of urban and social planning (Paszowski, 2010, pp. 16–17). Despite globalization processes that influence the standardization of city images, the spatial-social characteristics of cities can reveal the uniqueness of their developmental processes (Chmielewski 2016, p. 49). Most cities also have common features that convey a certain image characteristic of the so-called European city. Cities are looking for ways to emphasize their distinct identities, often turning to their roots and historical centres (Pluta, 2012, pp. 19–27). Faced with climate change and environmental protection, the debate over the future of cities in the context of the planet’s resource consumption and their rational use has intensified since the 1980s. Urban spaces, due to the phenomenon of urban heat islands, are most exposed to the negative effects associated with climate warming (Przesmycka, 2023, p. 230). The postulates of the compact city, the 15-minute city, or city of short distances have directed planners’ and potential residents’ attentions towards smaller centres with their own defined identities and historical roots. The literature discussions on shaping cities, such as: the city for people, the happy city, the well-being city, friendly city (Gehl, 2010; Montgomery, 2013; Barton, 2017, Sim, 2020), show the residents’ longing for ‘their city’ to become a place like it was at the beginning of the 20th century, with a compact structure, accessible within walking distance, with cohesive,

non-overwhelming architecture, where public life takes place on the streets and squares, facilitating the integration of activities (work, shopping, entertainment), and providing diverse, rich urban life (Carmona et al., 2010, p. 39, Gehl, 2010, pp. 63–64). The trend of returning to localness becomes popular (Carmona et al., 2010, p. 38), and Charles Montgomery (2013, pp. 55–62) notes that residents of small towns are generally happier than people living in larger centres. The attractiveness of small towns is based on a greater sense of security based on local communities and proximity to the natural environment, which often is the quintessence of the desires of potential residents. The importance of small centres as a place of residence is increasing, especially in post-COVID times, when many professional activities are carried out via the internet. Many European Union programs related to urban renewal are especially directed to smaller ones, often in a state of regression or decline. In Poland, the diagnosis of the problem, especially state aid, is insufficient.

1.1. Goal of the paper

The aim of this study is to analyse the possibilities of transforming the historical centre of the small town of Góra Kalwaria in accordance with the principles of sustainable development, so that it becomes a resident-friendly zone, free from spatial chaos and in respect of the principles of sustainable development.

1.2. Methods

The work began with conducting **literature and archival research** on the state of studies related to small towns and their historic centres. The conclusions from this analysis are described below in the

subsequent subsections. The analysis covered selected, most important, current trends related to the transformations of historical centres in small towns and public spaces. The following factors were considered: social, cultural, functional, locational, natural, and architectural. Subsequently, **qualitative research** and an **analysis of a case** were conducted (Niezabitowska, pp. 206–212), during which retrospective studies of the development of the town of Góra Kalwaria were utilized by analysing archival and contemporary cartographic studies, planning documents, data from the Central Statistical Office of Poland, and topographic maps. Observations of the historical zone were also carried out at different times of the year, times of the day, and under various circumstances. For the graphic work, the ArcGIS ESRI and AutoCad programs were used, as well as the BDOT10k database. Moreover, in the research, a synthesis of formulating new ideas and developmental visions related to restorative actions in the historical zone was conducted. The presented analyses are comprehensive and include basic cognitive research as well as applied empirical and diagnostic studies, aimed at determining the facts on which the guidelines for transforming the historical zone of a small town are based, according to the principles of sustainable development. At the end of the work, a **critical reflection on the research process** was conducted.

1.3. Scope

Field research related to the urban inventory of Góra Kalwaria was conducted from 2020 to June 2021.

2. LITERATURE REVIEW — MODERN DIRECTIONS OF TRANSFORMATIONS OF HISTORICAL CENTRAL ZONES OF SMALL TOWNS

2.1. Towns and their historical central zone — conditions of development and spatial conflicts

Urban planning history is not just the history of city construction in their physical sense, but above all, the history of the idea of communal living and working in a specific, compact urban area (Paszkowski, 2012, p. 147). European cities, being ‘mature cities’, struggle with many social problems, slower economic growth, the highest level of energy, space, and other resource consumption. In such a city, beneficial transformations should combine economic tasks with the protection of spatial values, care for spatial order, and cultural heritage and identity (Gzell, 2011, pp. 6–7; Chmielewski, 2016, p. 49). Among the negative phenomena that pose a threat to

the sustainable development of cities is the technical and functional degradation, especially of the historic centre, which causes the disappearance of the city’s traditional functions (Gzell, 2010; Nowakowski, 2006). After the political transformation, the return to a market economy and the increase in property prices in cities have intensified the scale of abuses and spatial conflicts. Many problems particularly affect small or medium-sized cities,¹ which, although they have increased their population, usually through the development of suburbs, their original centre has retained the characteristics of a small town. The contemporary small city is often its historically formed part, with a preserved urban layout and historic buildings, surrounded by modernist estates. In its historical spatial arrangement linked to the topography of the area, three characteristic elements were usually defined: the market square with adjacent blocks of buildings, street blocks with less intense development, and suburban blocks (Adamczewska-Wejchert and Wejchert, 1986, pp. 18–33). In the network of streets, the outlines of former parcelations, and the distribution of main squares, the memory of the former use of urban areas was recorded (Penerai and Depaule, 2012, p. 86). In chartered cities, markets and squares associated with churches, as well as main streets through which medieval trade routes ran, often the nucleus of the city, served the status of multifunctional public spaces. Thanks to the use of physical and legal barriers, they were not dominated by transport (Gawlikowski 1989, p. 16). The market, located at the central point of the historic centre, was the bustling heart of the town and a crystallizing element of the plan. It concentrated the service, cultural, and social function along with the most important service facilities (church, town hall, slaughterhouses, etc.), which became dominants of the spatial layout and an important element of the urban composition. Originally, this area was the most densely built-up and constituted the largest centre of work and activity, as well as a key and attractive urban space area, allowing for the satisfaction of various local community needs (Maliszowa 1974; Nowakowski 1990; Wolaniuk, 2012). Currently, it is a zone accumulating the occurrence of various socio-economic conflicts, and it is becoming increasingly burdensome as a place to live (Heczko-Hyłowa, 2005, p. 11), depopulating, and often constituting an enclave of poverty and crime.

¹ In research, the most commonly assumed upper population limit for a small town is 20,000 residents (Kachniarz, 1973, p. 10; Runge, 2012, p. 85).

2.2. Directions of transformations of cities according to sustainable urban planning

After the post-war reconstruction period, the ‘great acceleration’, and the modernist shaping of urban structures according to the Athens Charter of 1933, a need to repair the European city was observed in Europe. In 1978, the so-called Brussels Declaration stated that this repair should be conducted based on heritage protection, and all interventions should focus on *what the city has always been about: streets, squares, blocks, and districts, eliminating urban expressways, single-function development, and the fragmentation of green spaces* (Jencks and Kropf, 2013, p. 207). In the face of climate change and environmental protection, the 1980s saw an intensified debate over the future of cities in the context of the planet’s resource consumption and their rational use. The first UN Commission report is considered to be Our Common Future from 1987, along with Agenda 21: the action program for sustainable development.² Under the European Development Fund, numerous research programs were undertaken, including the ReURBAN project (2002–2005), which tackled ‘reurbanization’ tasks, understood as the process of optimizing economic, social, environmental, legal, and also construction conditions, to ensure a vital living space in the city centre — while preserving its identity and cultural heritage. The main document concerning the protection of *historic cities, large or small, urban centres, and historic districts, along with their natural surroundings*, was the so-called Washington Charter (Washington 1987). The charter recognized the historic character of the city and the set of material and spiritual elements reflecting it

² The first report presented the threats posed by the destructive impact of humans, (1969) the World Commission on Environment and Development (1987) (WCED) defined sustainable development; the adoption of the Kyoto Protocol (1997), which obligated signatories to reduce greenhouse gas emissions. One of the documents strictly concerning urban development was the so-called Urban Environment Green Charter (1990), which announced a departure from the principles of the Athens Charter of 1933 and advocated for the renewal of existing cities through, among other measures, the rehabilitation of their historical identity. The urban planning community also prepared a document called the New Athens Charter: The Charter for European Cities in the 21st Century (2003). In the so-called Leipzig Charter (2007) on sustainable European urban development, the necessity of an integrated approach to urban development was emphasised, highlighting the importance of focusing on the poorest districts, the significance of education and innovation, local labour market policy, and promoting sustainable urban transport. This charter, along with the Toledo declaration, forms part of the ‘Europe 2020’ strategy, leading to the adoption of the Territorial Agenda of the European Union 2020 (TA2020).

as values subject to protection, in particular: the city plan defined by streets and plots, the interdependence between buildings, greenery, and open space, the interior and exterior appearance of structures, etc. (Szmygin, 2015, pp. 90–93). The cultural landscape and its protection principles were also the subject of many declarations, of which the European Landscape Convention (Florence, 2000) seems most important (Szmygin, 2015, p. 129). The definitions adopted for the convention and guidelines relate well specifically to small and ‘ordinary’ centres, which small towns often are. The spatial appearance of cities in Poland is certainly influenced by the constitutional framework and successive planning laws, which are supposed to safeguard spatial order, but also the level of civilizational development, culture (or its absence), and the ethical code of local societies. An effective new tool for the revitalization of small towns should become Act of 9 October 2015 on revitalization, the local revitalization plan, and the so-called Landscape Act which, unfortunately, do not function properly at present, but nonetheless, they are legal tools.

2.3. How to transform town centres according to sustainable urban planning — good practices

Currently, in the third decade of the 21st century, the philosophy of eco-friendly design focused on the natural environment from the 1970s has been replaced by a sustainable philosophy that additionally encompasses a focus on society and the economy (Bać, 2023, p. 38). The construction of urban green infrastructure in spatial planning and urbanism in EU countries directly stems from EU recommendations (Szulczewska, 2020, pp. 267–268). According to Allan Jacobs and Donald Appleyard (1987, pp. 115–116), the most important features of urbanism on an equal footing are: *livability, identity and control, access to opportunities, authenticity and meaning, community and public life, urban self-reliance, and an environment for all*.

The historical centre of a city is an area where numerous spatial conflicts occur, especially those related to transportation. Transit roads with heavy traffic fragment the historical fabric, and the problem of car parking, which blocks streets and squares, is difficult to solve. The author of the city of well-being concept (Barton, 2017) emphasizes the importance of giving priority to pedestrians and cyclists. In designing streets, especially in the historical centre, it is beneficial to introduce a diverse public transportation system, traffic calming measures, and expanding sidewalks at the expense of roadways (Glass et al., 2006; Ahsan, 2020, pp. 281–285), so

that all street users can feel safe. The fundamental principle of functional and spatial transformations in the centre is to develop streets using greenery, attractive storefronts, urban details, or parking policies, to make moving through them not only functionally justified but also pleasant (Marshall, 2015, pp. 148–172). Reducing car traffic will also improve air quality in the city, as transportation is responsible for significant energy consumption and the production of pollutants and harmful substances (Gehl, 2014, p. 105; Wiszniowski, 2017). Many cities, to reduce and calm traffic, use various solutions such as: converting existing streets into pedestrian, pedestrian-cyclist, or pedestrian with limited car traffic routes. One of the oldest forms of traffic calming, first introduced in residential areas in the Netherlands, is the so-called living street (Dutch: *woonerf*). In downtown areas, the most commonly used is the ‘30 zone’, which introduces a speed limit of 30 km/h, widely used in Western Europe. Another form of traffic calming is the shared space concept, where different traffic participants use the same areas, and the distinctions between roadways, sidewalks, and bike paths are weakened or entirely eliminated (Stangel, 2013). One of the cities that decided to free the market square from cars is Sanok. The market space was developed as a place for consumption and recreation, and cars were directed to an underground parking lot nearby. A similar solution was implemented in Kutno. The majority of the city’s market square has become a recreational space (one-way traffic goes through the streets surrounding it), and parking (partially underground, utilizing the terrain’s slope) with public space on the roof was designed on the city’s oldest square (Wolności Square) near the St Lawrence Church. The location and design of the parking lot sparked many controversial opinions. However, according to the authors, the new investment has proven functional and adapted well to the historical fabric, creating a complex of two attractive squares connected by a transformed pedestrian street, with numerous services on the ground floors — Royal Street (Ill. 1).

One important action during the transformation of city centres is the introduction of roadside vegetation and vegetation in squares, further connected with private gardens, pocket parks, or playgrounds. More and more cities are trying to implement eco-friendly solutions based on blue-green infrastructure, such as green roofs and building facades or sustainable rainwater management systems. These solutions help reduce the negative effects of climate change and limit greenhouse gas emissions (Iwaszuk et al., 2019). A good example here can be rain gardens in

containers used for collecting and draining rainwater. The feature that speaks in favour of such a solution is that it can be easily adapted to various locations, such as green areas, parking lots, squares, courtyards, and other urban spaces. The phenomenon of urban heat islands and methods for their reduction (Sun et al., 2019) are widely discussed in the scientific literature, such as the introduction of new green areas (Fernández et al., 2015) and permeable surfaces (Kousis and Pisello, 2023).

Drawing on the good practices of repairing European cities, exemplary actions were carried out as part of the IBA Stadtumbau Sachsen-Anhalt in 2010, directed to 19 cities of the former GDR,³ which, as a result of the collapse of industrial production and high migration of residents to wealthier regions, underwent shrinkage processes. Each city developed a special strategy for restoring the city’s identity. The actions were based on small projects that impacted the entire community, to help these cities regain a sense of self-worth and formulate a new marketing strategy to strengthen their unique potential. Many IBA cities referred to their medieval urban structure as an important developmental potential and focused their efforts on enhancing the cultural values of the cities, including the revitalization of historic centres and the creation of green zones permeating the city fabric, pocket parks (e.g., Lutherstadt Eisleben) (Ill. 2).

3. CHARACTERISTICS OF TRANSFORMATIONS OF THE HISTORICAL TOWN CENTRE IN GÓRA KALWARIA

3.1. Historical conditions

The origins of today’s city of Góra Kalwaria date back to the knightly village of Góra and a market settlement from the 12th century. It obtained city rights (Magdeburg rights) in 1670 as Nowe Jeruzalem, as a sanctuary dedicated to the cult of the Passion of the Lord, enabling pilgrims to perform the Way of the Cross. The city received a very interesting urban layout in the shape of a cross, with streets aligned

³ The IBA Stadtumbau Sachsen-Anhalt 2010 encompassed 19 cities: Aschersleben, Bernburg, Bitterfeld-Wolfen, Dessau, Halberstadt, Halle, Stendal, Köthen, Lutherstadt Eisleben, Lutherstadt Wittenberg, Naumburg, Quedlinburg, Sangerhausen, Schönebeck, Staßfurt, Wanzleben. The IBA cities have an average population of 25–30 thousand residents, with the largest, Halle, having 300 thousand and the smallest, Wanzleben, 5 thousand. For more information: *International Building Exhibition Urban Redevelopment Saxony-Anhalt. Less Is Future 19 Cities — 19 Themes*, published by Jovis, Berlin 2010.

with pilgrimage routes⁴ (Ill. 3), modelled after the plan of Jerusalem from the 10th century and the pilgrimage centres of Europe from the 17th century. A fire in 1794, which destroyed, among others, the churches of the Dominican friars and nuns, and the secularization of church properties carried out by Prussian occupiers in 1795, led to the city's ultimate decline and its takeover by the government. Of the sacred buildings, only the post-Bernardine church of the Immaculate Conception of the Blessed Virgin Mary (until 1864) remained, while the other monasteries were in ruins. The preserved Calvary chapels include: the so-called Pilate's Town Hall (today the parish church of the Holy Cross), the Annunciation chapel, the former church of the Marian Fathers, and the so-called Cenacle. The former Piarist college was rebuilt in the 19th century into a hospital and shelter (now a Social Welfare Home). In 1819, the military built barracks on Dominikańska Street and took over part of the Bernardine monastery. Around 1830, as a result of regulatory works, the first deformations of the spatial layout occurred, such as the narrowing of Kalwaryjska Street, which constituted the wide core of the 'cross' (Borkowska, 2018). The construction of the narrow-gauge Grójec railway, which connected Góra Kalwaria with Warsaw at the beginning of the 20th century, contributed to the further development of the city (Zagrodzki, 1967). An important fact in the development of Góra Kalwaria was also that until 1939, it was known as a strong centre of Hasidism and the seat of the Alter family, one of the most important Hasidic dynasties. During the People's Republic of Poland, changes to the spatial layout intensified, and streets, due to increased traffic, ceased to serve as important public spaces. The Baroque spatial layout, despite 19th-century regulations and the lack of historic sacred buildings that formed street closures, is still clearly readable in the contemporary plan.

3.2 Diagnosis of the current state

The historical centre of Góra Kalwaria covers an area of approximately 14.5 ha. In the city's revitalization program, it was diagnosed as a degraded area due to the concentration of negative social and spatial phenomena (Ill. 4). The area contains many legally protected sites due to their artistic and historical value to the city. The municipal register of monuments includes 27 sites, the voivodeship register includes

only 1 building, and 4 buildings are listed in the national heritage register (Uchwała nr LXV/601/2022 Rady Miejskiej Góry Kalwarii z dnia 23 lutego 2022 roku). Unfortunately, many of them remain neglected and devastated (Ill. 6). In this area, multi-family housing slightly dominates over single-family housing, which is dispersed, while multi-family buildings are located along the main streets of the city. There are also residential blocks with four and five stories, which disrupt the historical spatial layout (built during the PRL era). In the historical centre, there are 44 buildings in poor technical condition, 70 sites are in satisfactory condition, and 36 are good. In addition, there are service facilities related to trade, gastronomy, administration, education, culture, and health. The ground floors of residential buildings house numerous small trade services. Despite several revitalization processes in this area, many buildings are still destroyed and devastated. Moreover, there is spatial and advertising chaos, neglected buildings, and a mix of building functions. In a single block, residential buildings, both single and multi-family, service buildings, as well as garages and utility buildings can be located. A problem visible in the centre is the lack of order in building heights (Ill. 7) and 'urban voids'. To date, a landscape resolution has not been passed, but it is in the process of being prepared.

The area of the historical city centre was also analysed in terms of the existing spaces, which were divided into public, social, neighbourhood, and private spaces. The main public spaces consist of squares, city parks, and transportation routes. These areas are the primary generators of movement in the city's spatial structure. The first of the main public spaces is the city market, currently treated as a square with a small amount of greenery. The remaining areas of the main public spaces are three parks (marked in green in Ill. 4) and one city square. There are also public spaces of a technical nature in the historical centre. These are primarily streets shaped already in the 17th century, which are part of the city's compositional axes — streets: Kalwaryjska, Pijarska, Dominikańska, and Piłsudskiego. Along them are located the most important service buildings in the city. In the central area of the city, a problem with parking was noticed. This is particularly visible on Kalwaryjska and Piłsudskiego streets, which are dominated by chaotic transportation infrastructure, multidirectional movement and car parking, narrow sidewalks for pedestrians, and the lack of bicycle paths.

A regional road with high traffic volume runs through the study area (Ill. 8). Another group of spaces are those of a social character. These include

⁴ The spatial layout was modeled on the plan of Jerusalem from the 11th century. The sacral architecture of Kalwaria was composed of 5 churches along with monasteries (Bernardine, Dominican friars and Dominican nuns, Piarist orders) and 15 Passion of Christ chapels with life-size figures.

areas of service buildings and the green areas adjacent to them. In the analysed area, this includes service buildings for trade, administration, education, religion, culture, and health. Semi-public spaces are often more neglected than public ones. Unfortunately, large concrete surfaces that spoil the aesthetics and functionality of the place are still a common phenomenon.

Neighbourhood spaces, which include areas within residential housing blocks, especially multi-family housing, are also considered social spaces. Green areas and paved areas are dispersed and mixed, making it difficult to properly create neighbourhood spaces of good quality. There are numerous green spaces that are largely neglected or disordered. The remaining areas in the study zone are private spaces with limited access, consisting of single-family residential housing.

The analysis of the spaces also included undeveloped areas, known as 'urban voids'. These are vacant areas with unarranged greenery, which represent potential for organization and conversion into recreational areas.

4. DESIRABLE DIRECTIONS OF TRANSFORMATIONS OF THE CENTRE OF GÓRA KALWARIA IN ACCORDANCE WITH THE PRINCIPLES OF SUSTAINABLE URBAN PLANNING

Based on the analyses conducted and the problems diagnosed in the historical zone, desired directions for transformations were developed (Ill. 9). The main objective is to activate the development of the historic centre by introducing spatial transformations and creating a functional, coherent, and orderly town centre. The historic centre is located in a strict conservation protection zone. Therefore, key guidelines are actions aimed at protecting monuments and structures of significant historical and cultural value. It is essential to protect and utilize cultural heritage resources by supporting conservation works.

The most important public space requiring transformation is the city market. To improve its functionality, it has been divided into two main zones: a representational zone and a park zone. The first zone is directly connected with central buildings (the city hall and the Church of the Exaltation of the Holy Cross). In the park zone, one of the main measures for organizing the space is the relocation of bus stops and the creation of a bus station near Dominikańska Square. In this way, the market space has been reclaimed and serves exclusively representational, park, and leisure functions. The station is located

near Dominikański Square because it is surrounded by roads. In the area of the bus station, the use of eco-friendly solutions in the form of green infrastructure is proposed. An ecological bus shelter adds additional greenery to the city, and its main advantage is mitigating climate change by lowering temperatures and collecting rainwater. Ecological shelters are also a simple way to combat air pollution and the 'heating' of urbanized areas.

In the block between Pijarska, Piłsudskiego, Sajny, and Strażacka streets, space was obtained which, in the concept of transformations, was developed into a new city square. The designed public space, shaped roughly like a rectangle, was created inside dense urban development, where the introduction of ground-floor services is planned. For the needs of the local dining establishments, the square will feature an area for café gardens and dining. The new urban space would allow for the organization of small concerts, performances, and appearances during summer. A small square was also designed in front of the Jewish Prayer House. A pedestrian pathway along the buildings, which also serves as a compositional axis (emphasized by rows of trees), connects the modernized city market, the new city square, and the square in front of the prayer house. These proposals will help revitalize neglected built-up areas and activate the community. Another transformation proposal is the creation of a cultural space in the area between the city hall and the municipal public library. The designed public space would be completely isolated from the street by filling in missing building lines with residential development. The square would consist of green plantings, rain gardens in the form of planters, and mobile furniture, which allows for quick and easy arrangement of the space according to current needs. As a result, the place becomes multi-functional, usable by both young and older people. An underground parking lot designed beneath the area would serve the users of this space.

The transformation proposals also involve changes to the traffic layout, namely the creation of a pedestrian zone for residents by closing 3 Maja Street to car traffic, allowing only for privileged vehicles, service providers, employees, and residents. The proposed transformation envisages the creation of a woonerf. The location of the calm traffic zone is related to the number of services located there (the City and Municipality Office, city hall, parish church), which will encourage residents and visitors to spend time in the centre among the city's most important buildings. Given the parking problem in the historical centre of Góra Kalwaria, the

location of three underground garages was proposed. In selecting parking locations, the current land use and potential connections of the facilities with new public spaces were particularly important. The areas under which underground garages are designed are zones of new multifunctional development.

Another change is the creation of a series of pedestrian streets, which include the designed woonerf, the city market, and pedestrian pathways between the church 'on the hill' and the public library. Ratuszowa Street, previously used for parking spaces for city hall employees, has also been included in the pedestrian zone, due to the design of an underground garage serving the office.

There is currently a visible deficit of designated bike paths. The proposed layout provides for a convenient connection of the dining service with a new bike route. It is also planned to implement a large bicycle parking area near the dining facility.

To support the mental and physical health of residents, green areas have been created that serve not only a natural or ecological role but primarily a social one related to health, recreation, and the shaping of social relationships (Geng et al., 2020, pp. 1–15). As part of the transformation proposals, it was suggested to organize green areas while integrating them into the surroundings. The historical zone is characterized by a small area of landscaped green spaces. The Dominikańska park, despite its good location, has neglected greenery and is becoming forgotten by residents, is scheduled for modernization. The modernization of the park proposes creating a new relaxation area for residents and tourists. It is planned to expand the park's reach onto vacant land resulting from the demolition of disharmonizing structures — wooden commercial buildings. The new green space also included a one-way access road that separates the residential block from the park. The planned modernization emphasizes ecological solutions, and the entire area is intended to serve recreational and leisure functions. It is proposed to place solar-powered lanterns, a playground made of natural materials (constructed from wooden, environmentally friendly elements), and a rainwater basin that would be used for watering plants. In developing the new park, it is important to preserve existing trees and ensure maximum reduction of conflicts between the designed development elements and the old trees. An ecological solution also includes the proposal of paths with a natural surface.

Currently, in the central zone area, there is a lack of spaces designated for walks and recreation with dogs (only unarranged green areas between buildings). Therefore, within the city park area, a space

for dogs — 'dog park' — has been designed, where a dog run and an ecological obstacle course made of wood are planned. Additionally, the introduction of community gardens within residential blocks has been proposed. Such placement enhances neighbourhood bonds and integrates both older and younger people. This space can also serve as a meeting place, where neighbourhood events, gardening workshops, or play areas for children can be organized. Four community gardens have been designated. One of them is designed on a private plot, which could be made available for this purpose by the owners. Currently, a public preschool operates on Dominikańska Street. The concept includes creating a vegetable and fruit garden on this site in the form of an educational garden for children. For the little ones, it could be a way to observe nature and learn gardening. The operation of a green space for play and learning also helps in shaping proper attitudes towards the natural environment.

The City and Municipality Office of Góra Kalwaria is a three-story building characterized by a low technical condition of the facade. The facility is located near the city hall within the proposed limited traffic zone, in a location most representative of the city. The valuation of the building revealed that its current appearance makes it a disharmonizing element. As part of the transformation concept, it is planned to create a green wall on the facade of the building facing 3 Maja Street. The resulting vertical garden can improve the aesthetic qualities of the building, emphasizing the 'green' image of the city in the process.

5. DISCUSSION

The fundamental goal that contemporary urban planners currently set is the safety, comfort, and quality of life of residents. One of the most significant trends is the reclaiming of urban space for pedestrians. In the early 20th century, due to the dynamic development of motorization and adopted spatial policies, many European and American cities were reconstructed — often entire blocks of buildings were demolished to make way for wide arteries that cut through urban fabric (Graham, 2016). Squares and markets were transformed into parking lots, and pedestrian crossings were designated underground or overhead. By the end of the 20th century, the view of the city was and still is different; there has been a shift away from cars towards rail and bicycle infrastructure. Not only are regular bike paths being built, but also so-called velostrades, which are highways for bicycles, making cycling a much faster and more efficient mode

of transport. Moreover, excessive urban sprawl threatens the environment and reduces anthropogenic areas (Cujba, 2013). The countermeasure is the development of cities inward (compact city, New Urbanism), which limits further suburban growth while focusing on planned densification of existing buildings and the revitalization and utilization of existing infrastructure and urban fabric. This makes it possible to reduce the costs of city functioning and improve the quality of life and environmental condition. Many small and medium-sized cities worldwide have faced the problem of increased rainfall intensity and climate change (Sueng Eun, 2018), and the introduction of eco-friendly solutions impacts the protection of natural resources. Therefore, addressing the issue of transforming the historical centre aligns with contemporary urban trends, creating multifunctionality, biodiversity, rain gardens, reclaiming undeveloped plots for green spaces, and introducing 'actively' utilized ground-floor spaces of buildings located on streets and squares (Sim, 2021, pp. 79–81). The proposed green areas fulfil not only a natural or ecological role but primarily a social one related to health, recreation, and shaping social relationships (Abusaada et al., 2020, pp. 417–427; Capolongo et al., 2020, p. 13). The article proposes transformations for the historical centre of Góra Kalwaria, but no deeper social or economic research was conducted to create not just one scenario for remedial actions but several. Additionally, local wind conditions (intensity and wind direction) should be studied, which need to be considered when planning adaptive programs for future climate scenarios (Silva et al., 2022). To reduce the urban heat island phenomenon, the introduction of appropriate plantings in new green areas has been proposed (Haaland et al., 2023). The conducted research shows that small towns and their historical centres can be repaired

towards sustainable urbanism, aiming to improve the quality of life for residents and direct the city's future development towards a pro-climate approach.

6. CONCLUSIONS

Góra Kalwaria, a small town of twelve thousand inhabitants in the suburban zone of Warsaw, with an interesting spatial layout and history, faces problems typical for contemporary towns. The intensity of negative social phenomena, poor technical condition of buildings, lack of representative spaces, and a low proportion of green areas are just some of the developmental barriers affecting the city. The transformation proposal contains universal solutions aimed at young, middle-aged, and elderly residents. The actions aim to improve the aesthetic and image values of the centre, utilize its potential, while preserving the existing character of the place. The suggested transformations of the historic centre allow for preserving the identity of the place while applying contemporary urban trends. Residents gain public spaces with a large share of greenery, friendly social places that activate the community, while respecting the environment through the introduction of eco-friendly materials, solutions to reduce heat islands, and user-friendly designs. The proposed transformations aim to highlight all the good sides and opportunities of this city.

Proposed changes in the existing buildings, new service facilities, and the creation of attractive public spaces are key directions for transformations that can improve the image of the historical zone.

Revitalizing the decayed historic centre, which involves efforts to stimulate socio-economic revitalization of the area, can increase its tourist and cultural potential and may be a lifeline for the city, creating its new image.



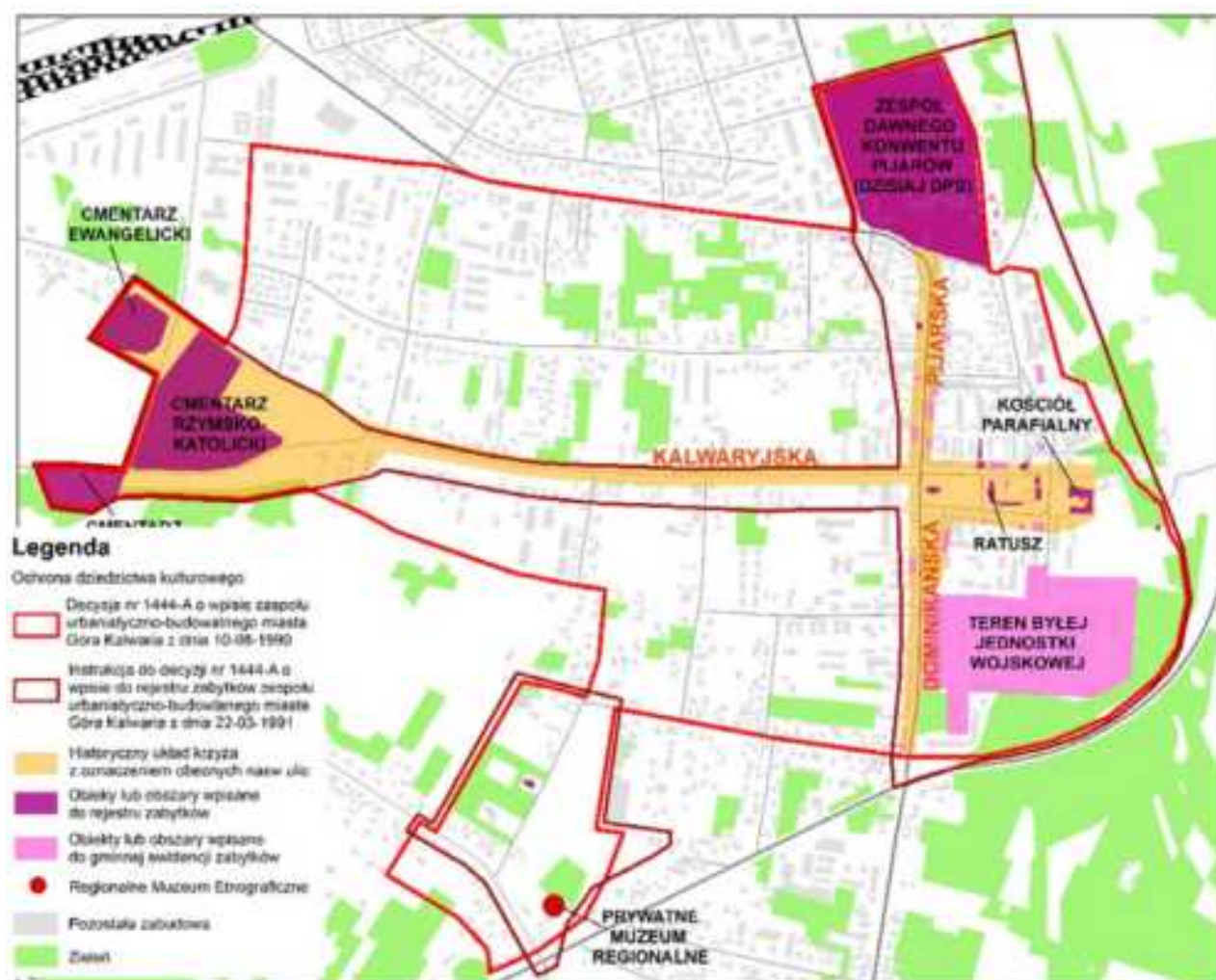
III. 1. Plac Wolności in Kutno after the construction of parking during the Festival of Roses in 2022. Source: Archive of the City Office in Kutno,

II. 1. Plac Wolności w Kutnie po wybudowaniu parkingu podczas Świąta Róż w 2022 roku. Źródło: Archiwum Urzędu Miasta w Kutnie.



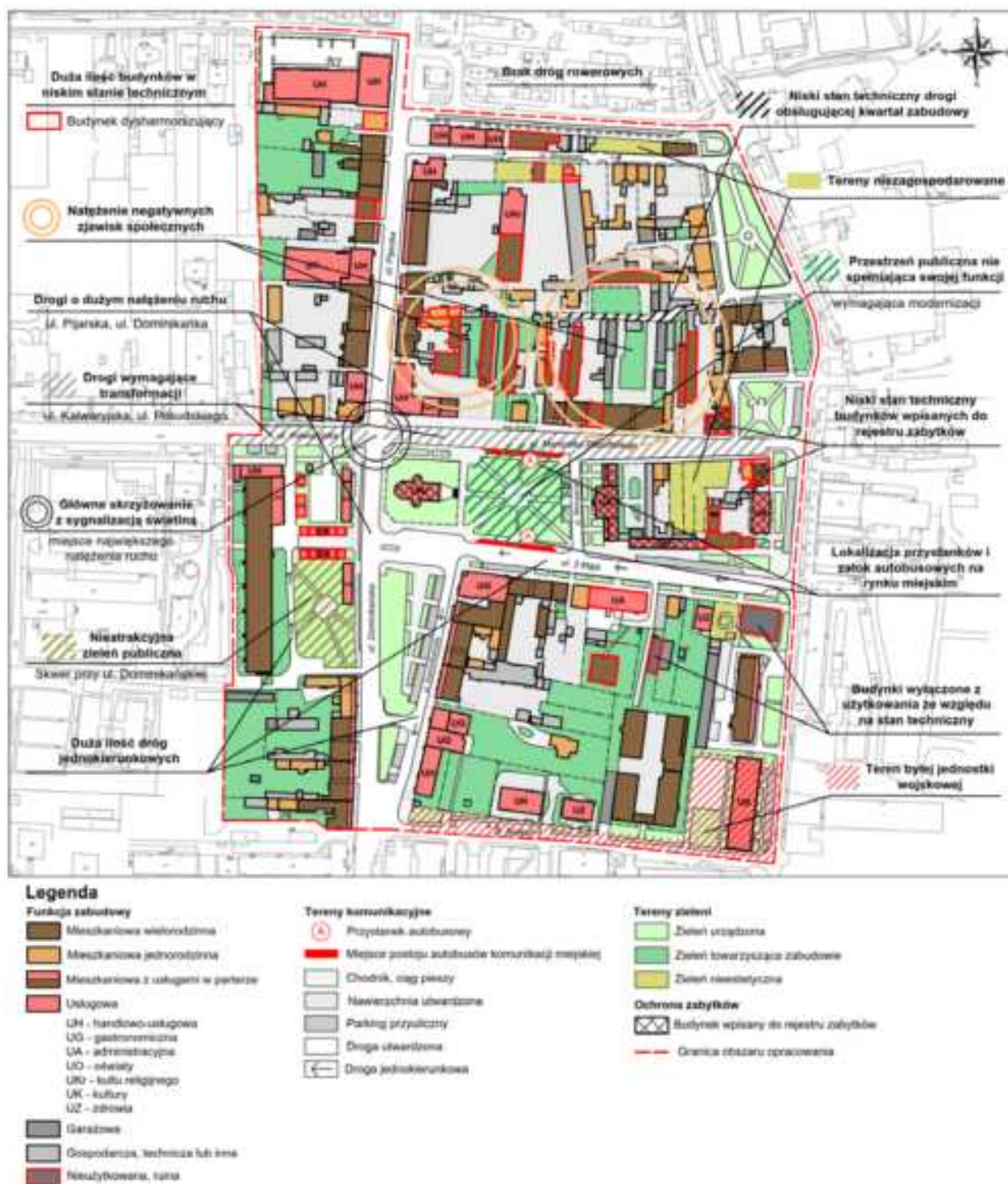
III. 2. IBA Stadtumbau Sachsen-Anhalt 2010 towns, A. Lutherstadt Eisleben — the whispering garden. Photos by the author, 2019

II. 2. Miasteczka IBA Stadtumbau Sachsen-Anhalt 2010, A. Lutherstadt Eisleben — szepczący ogród. Fot. Autorki, 2019.



III. 3. Sites listed in the register of monuments and the presentation of the historical cross layout. Source: original work.

II. 3. Obiekty wpisane do ewidencji zabytków oraz przedstawienie historycznego układu krzyża. Źródło: opracowanie własne.



III. 4. Diagnosed spatial conflicts of the historical centre of Góra Kalwaria. Source: original work.

II. 4. Zdiagnozowane konflikty przestrzenne historycznego centrum Góry Kalwarii. Źródło: opracowanie własne.



Ill. 5. The city market in Góra Kalwaria. Photos by the author, 2021.

Il. 5. Rynek miejski w Górze Kalwarii. Fot. Autorki, 2021.



Ill. 6. The Jewish House of Prayer in Góra Kalwaria — located in the courtyard at Pijarska Street 10/12. Photos by the author, 2021.

Il. 6. Żydowski Dom Modlitwy w Górze Kalwarii znajdujący się w podwórzu przy ulicy Pijarskiej 10/12. Fot. Autorki, 2021.



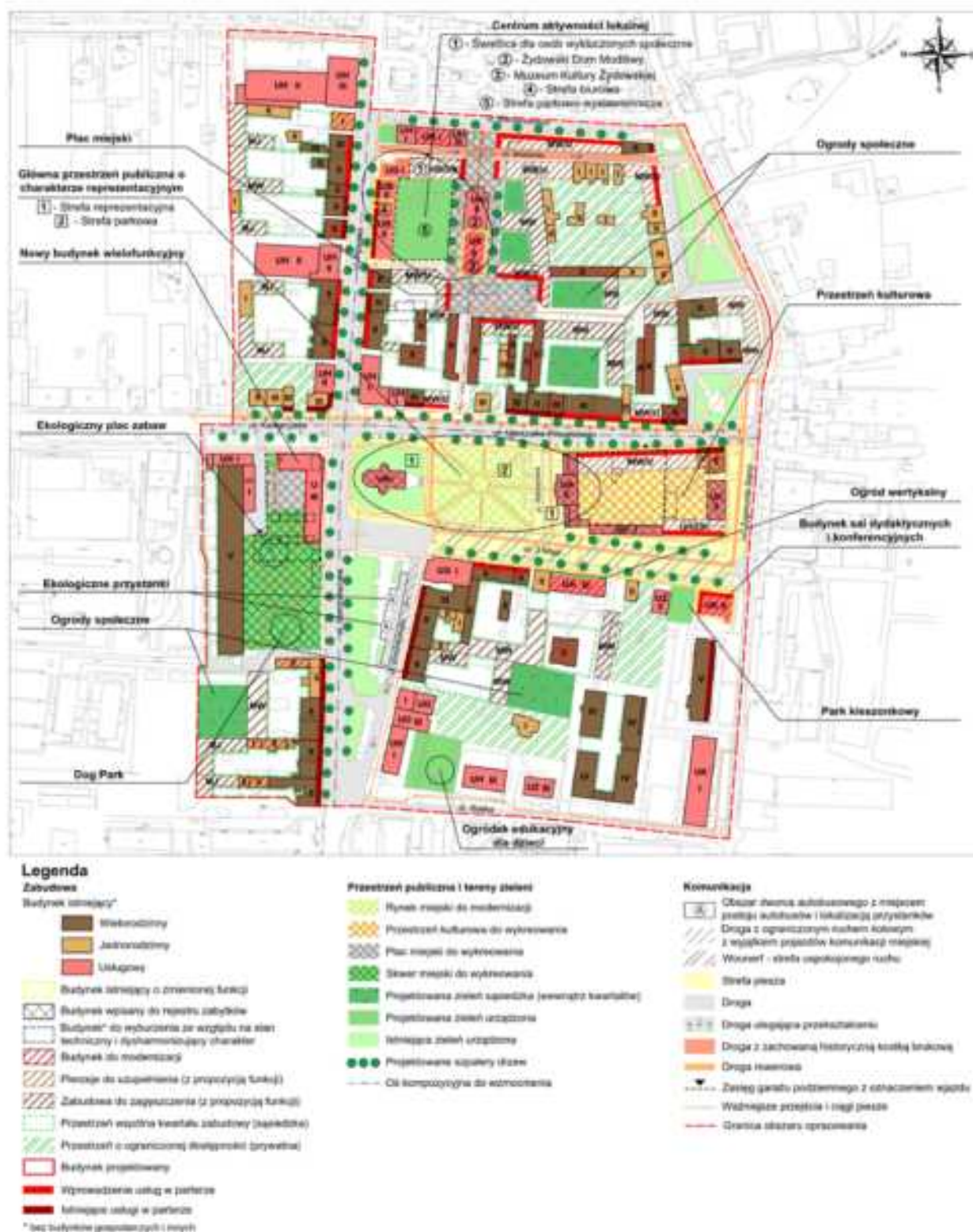
Il. 7. An example of the lack of order in the building facades in terms of height, Dominikańska Street. Photos by the author, 2021.

Il. 7. Przykład braku uporządkowania pierzei zabudowy pod względem wysokości, ul. Dominikańska. Fot. Autorki, 2021.



Il. 8. Car traffic on Piłsudskiego Street. Photos by the author, 2021.

Il. 8. Ruch samochodowy przy ulicy Piłsudskiego. Fot. Autorki, 2021.



III. 9. Proposal for functional and spatial transformations in the historical centre of Góra Kalwaria in the era of climate change. Source: original work.

II. 9. Propozycja przekształceń funkcjonalno-przestrzennych w historycznym centrum Góry Kalwarii w dobie zmian klimatycznych. Źródło: opracowanie własne.

1. WSTĘP

Przestrzeń zurbanizowana miasta powstaje w sposób nierównomierny w czasie i ulega procesom rozwoju, przekształceń i degradacji, co stanowi wyraz przestrzenny zrealizowanych idei i podjętych decyzji w zakresie urbanistycznym i społecznym (Paszowski, 2010, s. 16–17). Pomimo procesów globalizacji, które wpływają na ujednolicenie wizerunku miast, w ich cechach przestrzenno-społecznych można dostrzec odrębności ich procesów rozwojowych (Chmielewski, 2016, s. 49), choć większość miast posiada cechy, które są nośnikiem pewnego wspólnego obrazu, charakterystycznego dla tzw. „miasta europejskiego”.

Do negatywnych zjawisk, stanowiących zagrożenie dla zrównoważonego rozwoju miast, należy degradacja techniczna i funkcjonalna, zwłaszcza historycznego centrum, co powoduje zanikanie tradycyjnych funkcji miasta. Miasta poszukują sposobów na podkreślenie odrębnej tożsamości, często zwracając się do swoich korzeni i historycznego centrum (Pluta, 2012, s. 19–27). W obliczu zmian klimatycznych i ochrony środowiska, od lat 80. XX wieku nasilono debatę nad przyszłością miast w kontekście zużycia zasobów planety i racjonalnego ich wykorzystania. Przestrzenie miejskie w związku z występowaniem zjawiska miejskich wysp ciepła narażone są w największym stopniu na negatywne zjawiska związane z ocieplaniem klimatu (Przesmycka, 2023, s. 230). Postulaty miasta kompaktowego, 15-minutowego, krótkich odległości, skierowały uwagę planistów i potencjalnych mieszkańców w kierunku mniejszych ośrodków, o własnej zdefiniowanej tożsamości i historycznych korzeniach.

Zawarte w literaturze hasła na temat kształtowania miast, takie jak: *miasto dla ludzi*, *miasto szczęśliwe*, *miasto well-being*, *miasto życiowe* (Gehl, 2010; Montgomery, 2013; Barton, 2017; Sim, 2020), pokazują tęsknotę i chęć mieszkańców, aby „ich miasto” stało się takim miejscem, jakim było jeszcze na początku XX wieku — o zwartej strukturze, dostępne w zakresie pieszego dystansu, o spójnej, nieprzysłaczającej architekturze, gdzie życie publiczne toczy się na ulicach i placach, umożliwiając integrację aktywności (pracy, zakupów, rozrywki) i zapewniając zróżnicowane, bogate życie miejskie (Carmona i in., 2010, s. 39; Gehl, 2010, s. 63–64).

Charles Montgomery (2013, s. 55–62) zauważa nawet, że miejsce zamieszkania ma znaczny wpływ na poziom zadowolenia z życia i to właśnie mieszkańcy małych miast są na ogół szczęśliwsi niż ludzie żyjący w większych ośrodkach. Mathew Carmony z zespołem twierdzą, że popularny staje się trend *powrotu do lokalności* (Carmona i in., 2010, s. 38).

Wiele programów odnowy miast w Unii Europejskiej skierowanych jest zwłaszcza do mniejszych ośrodków. W czasach pocovidowych, gdy wiele aktywności zawodowych realizowanych jest za pomocą łączności internetowej, wzrasta ranga małych ośrodków jako miejsc zamieszkania. Atrakcyjność małych miast wynika m.in. z większego poczucia bezpieczeństwa w oparciu o lokalne społeczności oraz sąsiedztwa środowiska przyrodniczego, co często jest kwintesencją pragnień wielu potencjalnych mieszkańców.

1.1. Cel pracy

Celem pracy jest analiza możliwości przekształceń historycznego centrum małego miasta Góry Kalwarii zgodnie z zasadami zrównoważonego rozwoju, tak aby stało się przyjazną strefą dla mieszkańców, bez chaosu przestrzennego.

1.2. Metody badawcze

Pracę rozpoczęto od analizy **źródeł literaturowych i archiwalnych**, dotyczących stanu badań związanych z małymi miastami, ich historycznymi centrami. Przeanalizowano wybrane, aktualne, najważniejsze trendy związane z przekształceniami historycznych centrów małych miast, przestrzeni publicznych. Uwzględniono następujące czynniki: społeczny, kulturowy, funkcjonalny, lokalizacyjny, przyrodniczy oraz architektoniczny. W dalszej kolejności dokonano **badania jakościowych** oraz **analizy przykładu studialnego** (Niezabitowska, s. 206–212), podczas których wykorzystano badania retrospektywne zagospodarowania miasta Góry Kalwarii poprzez analizę archiwalnych i współczesnych opracowań kartograficznych, opracowań planistycznych, danych Głównego Urzędu Statystycznego Polski, map topograficznych.

Przeprowadzono również obserwacje badawcze strefy historycznej o różnych porach roku, porach dnia i w zróżnicowanych okolicznościach oraz sporządzono inwentaryzację urbanistyczną i fotograficzną. Do opracowań graficznych wykorzystano program ArcGIS ESRI oraz AutoCad, a także bazę danych BDOT10k. Ponadto w pracy badawczej dokonano syntezy formułowania nowych idei, wizji rozwojowych związanych z działaniami naprawczymi strefy historycznej. Prezentowane analizy mają charakter kompleksowy i obejmują podstawowe badania poznawcze oraz stosowane badania empiryczne i diagnostyczne, których celem jest ustalenie faktów, od których zależy tworzenie wytycznych do przekształceń strefy historycznej małego miasta na podstawie zasad zrównoważonego rozwoju. Na końcu pracy przeprowadzono **krytyczne ustosunkowanie się do przebiegu własnych badań**.

1.3. Zakres

Badania terenowe związane z przeprowadzeniem inwentaryzacji urbanistycznej Góry Kalwarii sporządzone były w okresie od 2020 roku do czerwca 2021 roku.

2. PRZEGLĄD LITERATURY — WSPÓŁCZESNE KIERUNKI PRZEKSZTAŁCEN HISTORYCZNYCH STREF CENTRALNYCH MAŁYCH MIAST

2.1. Miasta i ich historyczna strefa centralna — uwarunkowania rozwoju i konflikty przestrzenne

Historia urbanistyki to nie tylko historia budowy miast w ich sensie fizycznym, lecz przede wszystkim historia idei wspólnego zamieszkiwania i pracy na określonym, zwartym obszarze miejskim (Paskowski, 2012, s. 147). Miasta europejskie, należąc do „miast dojrzałych”, borykają się z wieloma problemami społecznymi, wolniejszym wzrostem ekonomicznym, najwyższym poziomem zużycia energii, przestrzeni i innych zasobów. W mieście takim korzystne przemiany powinny połączyć zadania ekonomiczne z ochroną przestrzennych wartości, dbałością o ład przestrzenny oraz dziedzictwo kulturowe i tożsamość (Gzell, 2011, s. 6–7; Chmielewski, 2016, s. 49).

Po transformacji ustrojowej powrót do gospodarki rynkowej i wzrost cen nieruchomości w miastach nasilił skalę nadużyć i konfliktów przestrzennych. Wiele problemów dotyka w szczególności miast małych lub średnich⁵, które choć zwiększyły liczbę mieszkańców, zazwyczaj poprzez rozwój przedmieść, to ich pierwotne centra zachowały cechy małych miast. Współczesne małe miasto to często historycznie wykształcona jego część, z zachowanym układem urbanistycznym i zabytkową zabudową, otoczona modernistycznymi osiedlami. W jego historycznym układzie przestrzennym powiązanym z topografią terenu, definiowane były zazwyczaj trzy charakterystyczne elementy: rynek wraz przylegającymi do niego blokami zabudowy, bloki uliczne o mniej intensywnej zabudowie i bloki podmiejskie (Adamczewska-Wejchert, 1986, s. 18–33). W sieci ulic, w zarysach dawnych parcelacji, w rozmieszczeniu głównych placów zapisana została pamięć dawnego wykorzystania terenów miejskich (Penerai,

Depaule, 2012, s. 86). W miastach lokowanych status wielofunkcyjnych przestrzeni publicznych pełniły rynki i place powiązane z kościołami oraz główne ulice. Dzięki stosowaniu barier fizycznych i prawnych nie były one zdominowane przez transport (Gawlikowski, 1989, s. 16).

Rynek, usytuowany w centralnym punkcie historycznego centrum, stanowił pulsujące życiem serce miasteczka i element krystalizujący plan. Skupiał on funkcję usługową, kulturalną i społeczną wraz z najważniejszymi obiektami usługowymi (kościół, ratusz, jatki itp.), które stawały się dominantami układu przestrzennego i ważnymi elementami miejskiej kompozycji. Pierwotnie obszar ten był najintensywniej zabudowany i stanowił największy ośrodek pracy i aktywności oraz kluczowy i atrakcyjny obszar przestrzeni miejskiej, pozwalający na zaspokojenie szeregu potrzeb społeczności lokalnych (Maliszowa, 1974; Nowakowski, 1990; Wolaniuk, 2012). Obecnie jest to strefa kumulująca występowanie różnorodnych konfliktów: społecznych, demograficznych, ekonomicznych, która staje się coraz bardziej uciążliwa jako miejsce do zamieszkania i wypoczynku (Heczko-Hyłowa, 2005, s. 11), wyludniająca się i stanowiącą często enklawę biedy i przestępczości. Wśród licznych konfliktów przestrzennych w centrum można wymienić te związane z komunikacją, w tym drogi tranzytowe o dużym natężeniu ruchu (drogi prowadzone w miejscu dawnych szlaków handlowych były często załącznikiem historycznego miasta) defragmentujące historyczne przestrzenie oraz trudno rozwiązywalny problem parkowania samochodów, które blokują ulice i place.

2.2. Kierunki przekształceń miast według urbanistyki zrównoważonej

Po okresie powojennej odbudowy, „wielkiego przyspieszenia” oraz modernistycznego kształtowania struktur miejskich według Karty Ateńskiej z 1933 roku, zauważono w Europie potrzebę *naprawy miasta europejskiego*. W 1978 roku w tzw. deklaracji brukselskiej⁶ zapisano, że naprawę tę należy prowadzić na podstawie ochrony dziedzictwa, a wszystkie interwencje powinny skupiać się *na tym, czym miasto było zawsze, na: ulicach, placach, blokach i dzielnicach, eliminując miejskie drogi szybkiego ruchu, jednofunkcyjność zagospodarowania i szczątkowość przestrzeni zielonych* (za: Jencks, Kropf, 2013, s. 207).

Za pierwsze opracowanie Komisji ONZ przyjmuje się Raport Brundtland — „Nasza wspólna przyszłość”

⁵ W badaniach naukowych najczęściej zakładaną górną granicą ludności małego miasta jest poziom 20 tys. mieszkańców (Kachniarz, 1973, s. 10, Runge, 2012, s. 85).

⁶ Deklaracja Brukselska — Międzynarodowe kolokwium w Brukseli, 15–17.11.1978.

z 1987 roku oraz Agendę 21: globalny program działań na rzecz zrównoważonego rozwoju⁷.

W ramach Europejskiego Funduszu Rozwoju podjęto też programy badawcze, jak URBAN I (1994–1999) i URBAN II (2000–2006) oraz projekt ReURBAN (2002–2005), w którym podjęto zadania „reurbanizacji” rozumianej jako proces optymalizacji warunków: ekonomicznych, społecznych, środowiskowych, prawnych, a także budowlanych, aby zapewnić witalną przestrzeń do życia w centrum miasta — przy zachowaniu jego tożsamości i dziedzictwa kulturowego.

Głównym dokumentem, który dotyczył ochrony miast historycznych *wielkich lub małych, ośrodków miejskich i dzielnic zabytkowych, razem z ich otoczeniem naturalnym*, była tzw. karta waszyngtońska (Waszyngton, 1987). W karcie za wartości podlegające ochronie uznano zabytkowy charakter miasta oraz zespół elementów materialnych i duchowych będących ich odzwierciedleniem, a w szczególności: plan miasta określony przez ulice i działki, współzależność między zabudową, zielenią i otwartą przestrzenią, wygląd wewnętrzny i zewnętrzny budowli itp. (Szymgin, 2015, pp. 90–93).

Krajobraz kulturowy i zasady jego ochrony były również przedmiotem wielu deklaracji, z których najważniejsza wydaje się Europejska Konwencja Krajobrazowa (Florencja, 2000). Definicje przyjęte na potrzeby konwencji i wytyczne dobrze odnoszą się właśnie do małych i „pospolitych” ośrodków, jakimi są często małe miasta.

Na wygląd przestrzenny miast w Polsce wpływ mają z pewnością ramy ustrojowe i kolejne ustawy planistyczne, które mają stać na straży ładu przestrzennego, ale także poziom rozwoju cywilizacyj-

nego i kultura (lub jej brak) oraz kodeks etyczny społeczeństw lokalnych.

Skutecznymi nowymi narzędziami rewitalizacji małych miast powinny stać się: Ustawa z dnia 9 października 2015 r. o rewitalizacji, miejscowy plan rewitalizacji oraz tzw. ustawa krajobrazowa, co niestety nie funkcjonuje obecnie prawidłowo, niemniej jednak są to narzędzia prawne.

2.3. Jak przekształcać centra miast według urbanistyki zrównoważonej — dobre praktyki

Obecnie filozofia projektowania proekologicznego z lat 70. XX wieku, skierowana na środowisko naturalne, została zastąpiona filozofią zrównoważoną obejmującą dodatkowo ukierunkowanie na społeczeństwo i ekonomię (Bać, 2023, s. 38). Konstruowanie miejskiej zielonej infrastruktury w planowaniu przestrzennym i urbanistyce krajów UE wynika bezpośrednio z rekomendacji unijnych (Szulczewska, 2020, s. 267–268). Według Allana Jacobsa i Donalda Appleyarda (1987, s. 115–116) najważniejsze cechy urbanistyki zrównoważonej to: zdolność do życia, tożsamość i kontrola, dostęp do możliwości rozwoju, autentyczność i znaczenie, społeczność i życie publiczne, samowystarczalność miast i środowisko dla wszystkich⁸.

Podstawową zasadą przekształceń tkanki urbanistycznej w centrum jest zagospodarowanie ulic (za pomocą zieleni, atrakcyjnych witryn i wejść, polityki parkingowej) w taki sposób, by przemieszczanie się po nich było nie tylko funkcjonalnie uzasadnione, ale i przyjemne. Autor koncepcji *City of well-being* (Barton, 2017) podkreśla, że warto wprowadzać priorytet pieszego, ograniczając jednocześnie ruch samochodowy. W kształtowaniu ulic, zwłaszcza w historycznym centrum miasta, coraz bardziej zwraca się uwagę na różnorodny system transportu publicznego, priorytet pieszych i jednośladów, uspokojenie ruchu kołowego oraz poszerzanie chodników kosztem jezdni (Glass i in., 2006; Ahsan, 2020, s. 281–285), tak aby każdy z członków ruchu ulicznego mógł czuć się bezpiecznie (Marshall, 2015, pp. 148–172). Ograniczenie ruchu samochodowego poprawi też stan powietrza w mieście, gdyż to właśnie transport odpowiada za bardzo duże zużycie energii i produkcję zanieczyszczeń i szkodliwych substancji (Gehl 2014, s. 105; Wiszniowski, 2017). Wiele miast w celu ograniczenia i uspokojenia ruchu stosuje różne rozwiązania, takie jak zmiana istniejących ulic w trasy piesze, pieszo-rowerowe czy piesze z dopuszczeniem niewielkiego ruchu samo-

⁷ Pierwszy raport (1969) przedstawił zagrożenia, jakie niesie za sobą destrukcyjny wpływ człowieka; Światowa Komisja do Spraw Środowiska i Rozwoju ONZ (1987), definicja zrównoważonego rozwoju (ang. *sustainable development*); przyjęcie protokołu z Kioto (1997), który zobowiązał sygnatariuszy do redukcji gazów powodujących efekt cieplarniany. Jednym z dokumentów dotyczących *stricte* rozwoju miast była tzw. Zielona Karta Środowiska Miejskiego (1990), w której ogłoszono odejście od zasad Karty Ateńskiej z 1933 roku i postulowano *odnowę miast istniejących* poprzez m.in. rehabilitację historycznej tożsamości miast. Środowisko urbanistów przygotowało też dokument zwany Nową Kartą Ateńską: Kartę Miast Europejskich w XXI wieku (2003). W tzw. karcie lipskiej (2007) na rzecz zrównoważonego rozwoju miast europejskich podkreślono konieczność zintegrowanego podejścia do rozwoju miast i zwrócenia uwagi na najuboższe dzielnice, znaczenie edukacji i innowacyjności, lokalną politykę rynku pracy, promowanie zrównoważonego transportu miejskiego. Karta ta wraz z deklaracją z Toledo składa się na strategię „Europa 2020”, co doprowadziło do przyjęcia Agendy Terytorialnej Unii Europejskiej 2020 (AT 2020).

⁸ Tłumaczenie według Autorek.

chodowego. Jedną z najstarszych form uspokojenia ruchu są wprowadzone jako pierwsze w osiedlach mieszkaniowych w Holandii tzw. strefy zamieszkania (nl. *woonerf*). Na obszarach śródmiejskich najczęściej stosowana jest natomiast strefa „Tempo 30” wprowadzająca ograniczenie prędkości do 30 km/h, powszechnie stosowana w Europie Zachodniej. Inną formą uspokojenia ruchu jest idea przestrzeni współużytkowanej (ang. *shared space*), gdzie różni uczestnicy ruchu korzystają z tych samych obszarów, a rozgraniczenia na jezdnie, chodniki i ścieżki rowerowe są osłabione lub zupełnie zlikwidowane (Stangel, 2013). Jednym z miast, które podjęło decyzję o uwolnieniu rynku od samochodów jest Sanok. Przestrzeń rynku zagospodarowano jako miejsce konsumpcji i rekreacji, a samochody skierowano do parkingu podziemnego w sąsiedztwie. Podobne rozwiązanie zastosowano w Kutnie. Rynek miasta w większości został zagospodarowany jako przestrzeń rekreacyjna (ruch jednokierunkowy odbywa się jednak na ulicach otaczających), a parking (częściowo podziemny, wykorzystując spadek terenu) z przestrzenią publiczną na dachu, zaprojektowano na najstarszym placu miasta (pl. Wolności) koło kościoła pw. św. Wawrzyńca. Lokalizacja i kształt parkingu wzbudziły wiele kontrowersyjnych opinii. Zdaniem autorek artykułu, nowa inwestycja zdała egzamin pod względem funkcjonalności i dopasowała się do historycznej tkanki tworząc zespół dwóch atrakcyjnych placów, połączonych — przekształconą w trakt pieszy z licznymi usługami w parterach — ulicą Królewską (il. 1).

Ważnym działaniem podczas przekształceń centrów miast jest wprowadzanie roślinności przyulicznej i na placach, połączonej dalej z prywatnymi ogrodami, parkami kieszonkowymi czy placami zabaw. Coraz więcej miast stara się więc wprowadzać rozwiązania proekologiczne oparte na błękitno-zielonej infrastrukturze, takie jak: zielone dachy i fasady budynków czy systemy zrównoważonego zarządzania wodą deszczową, które pozwalają zmniejszyć negatywne skutki zmian klimatycznych oraz ograniczyć emisję gazów cieplarnianych (Iwaszuk i in., 2019). Dobrym przykładem mogą być tutaj ogrody deszczowe w pojemnikach, używane do gromadzenia i odprowadzania wody deszczowej. Cechą przemawiającą na korzyść takiego rozwiązania jest to, że można je z łatwością adaptować do różnych lokalizacji, takich jak: tereny zieleni, parkingi, place, dziedzińce oraz inne przestrzenie miejskie.

W literaturze naukowej szeroko opisywane jest zjawisko występowania miejskich wysp ciepła oraz metody ich redukcji (Sun i in., 2019), takie jak wprowadzanie nowych terenów zieleni (Fernández i in.,

2015) oraz wodoprzepuszczalnych nawierzchni (Kousis, Pisello, 2023).

Biorąc pod uwagę dobre praktyki naprawy miast europejskich, wzorcem mogą być działania realizowane w ramach IBA Stadtumbau Sachsen-Anhalt 2010, skierowane do 19 miast byłej NRD⁹, które w wyniku załamania produkcji przemysłowej i wysokiej migracji mieszkańców do bogatszych rejonów, podlegały procesom „kurczenia”. Każde miasto opracowało specjalną strategię odtworzenia tożsamości miasta. Działania prowadzone były w oparciu o małe projekty, wpływające na całą społeczność, aby pomóc tym miastom odzyskać poczucie własnej wartości i sformułować nową strategię marketingową w celu wzmocnienia ich unikalnego potencjału. Wiele miast IBA odwołało się do swojej średniowiecznej struktury miejskiej jako ważnego potencjału rozwojowego i swoje działania koncentrowało na wzmocnieniu walorów kulturowych miast, w tym rewaloryzacji historycznych centrów oraz tworzeniu „zielonych stref” przenikających tkankę miasta, parków kieszonkowych (np. Dessau-Roßlau) (il.2).

3. CHARAKTERYSTYKA PRZEKSZTAŁCEN HISTORYCZNEGO CENTRUM MIASTA GÓRY KALWARII

3.1. Uwarunkowania historyczne

Początki dzisiejszego miasta Góra Kalwaria sięgają wsi rycerskiej Góra i osady targowej z XII wieku. Osada (jako Nowe Jeruzalem) uzyskała prawa miejskie (magdeburskie) w 1670 roku. Została ukształtowana na wzór ośrodków pielgrzymkowych powstających licznie w Europie w XVII wieku, miała stać się sanktuarium poświęconym kultowi Męki Pańskiej i umożliwiającym pielgrzymom odprawianie drogi krzyżowej. Miasto otrzymało bardzo ciekawy układ urbanistyczny w kształcie krzyża¹⁰ (il. 3), a ulice zostały podporządkowane trasom pielgrzymkowym. Pożar w 1794 roku (w którym spłonęły m.in.

⁹ IBA Stadtumbau Sachsen-Anhalt 2010 objęła 19 miast: Aschersleben, Bernburg, Bitterfeld-Wolfen, Dessau, Halberstadt, Halle, Stendal, Köthen, Lutherstadt Eisleben, Lutherstadt Wittenberg, Naumburg, Quedlinburg, Sangerhausen, Schönebeck, Staßfurt, Wanzleben. Miasta IBA mają średnio 25–30 tys. mieszkańców, największe Halle ma 300 tys., a najmniejsze Wanzleben — 5 tys.). Szerzej na ten temat: *International Building Exhibition Urban Redevelopment Saxony-Anhalt. Less Is Future 19 Cities — 19 Themes* (2010), Berlin: Jovis.

¹⁰ Układ przestrzenny wzorowany był na planie Jerozolimy z XI wieku. Zabudowę sakralną Kalwarii tworzyło 5 kościołów wraz z klasztorami (zgromadzenia Bernardynów, Dominikanów i Dominikanek, Pijarów) oraz 15 kaplic Męki Pańskiej z figurami naturalnej wielkości.

kościół Dominikanów i Dominikanek) oraz sekularyzacja dóbr kościelnych przeprowadzona przez zaborców pruskich w 1795 roku spowodowały ostateczny upadek miasta i przejęcie go na własność rządu. Z obiektów sakralnych zachował się tylko kościół pobernardyński Niepokalanego Poczęcia NMP (do 1864 roku), a pozostałe klasztory były w ruinach. Pozostały tylko kaplice kalwaryjskie: tzw. Ratusz Piłata (dziś kościół parafialny pw. Świętego Krzyża), kaplica zwiastowania, dawny kościół Marianów, tzw. Wieczernik. Dawne kolegium zakonu pijarów przebudowano w XIX wieku na szpital i przytułek (obecnie Dom Pomocy Społecznej). W 1819 roku wojsko wybudowało koszarę przy ulicy Dominikańskiej oraz przejęło część klasztoru bernardynów. Około 1830 roku, w wyniku prac regulacyjnych, nastąpiły pierwsze deformacje układu przestrzennego, jak zwężenie ulicy Kalwaryjskiej stanowiącej szeroki trzon „krzyża” (Borkowska, 2018). Do dalszego rozwoju miasta na początku XX wieku (mimo pożaru w 1901 roku) przyczyniła się budowa wąskotorowej kolejki grójeckiej, która połączyła Górę Kalwarię z Warszawą. Dworzec kolejowy znajdował się przy ulicy Pijarskiej, w rejonie szpitala (dawny konwent pijarów) (Zagrodzki, 1967). Ważnym faktem w rozwoju Góry Kalwarii było też to, że do 1939 roku była znana jako silny ośrodek chasydyzmu i siedziba Alterów, jednej z najważniejszych chasydzkich dynastii. W okresie Polski Ludowej zmiany układu przestrzennego nasiliły się, a ulice w wyniku natężenia ruchu zostały zdegradowane. Barokowy układ przestrzenny miasta, pomimo dziewiętnastowiecznych regulacji, jest jednak nadal dobrze czytelny w planie współczesnym, choć kompozycja jest zubożona poprzez brak zabytkowych budowli sakralnych, które tworzyły zamknięcia ulic.

3.2. Diagnoza stanu istniejącego

Historyczne centrum Góry Kalwarii obejmuje obszar ok. 14,5 hektara. W programie rewitalizacji centrum zdiagnozowano jako **obszar zdegradowany, ze względu na skupisko negatywnych zjawisk społecznych i przestrzennych** (il. 4). W obszarze znajduje się wiele obiektów objętych ochroną prawną, ze względu na wartość artystyczną i historyczną dla miasta. Do gminnej ewidencji zabytków wpisanych zostało 27 obiektów, do wojewódzkiej — tylko 1 budynek oraz 4 obiekty wpisane do rejestru zabytków (Uchwała nr LXV/601/2022 Rady Miejskiej Góry Kalwarii z dnia 23 lutego 2022 roku...). Niestety wiele z nich pozostaje w zaniedbanym i zdewastowanym stanie (il. 6). W obszarze **zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna nieznacznie dominuje nad mieszkaniową jednorodzinną**,

która występuje w rozproszeniu, natomiast budynki wielorodzinne zlokalizowane są wzdłuż głównych ulic miasta. Bloki mieszkalne cztero- i pięciokondygnacyjne (wybudowane w latach PRL-u), zaburzają historyczny układ przestrzenny. W historycznym centrum zlokalizowane są 44 budynki w złym stanie technicznym, 70 obiektów ma stan zadowalający, 36 — dobry. Ponadto występują obiekty usługowe z zakresu handlu, gastronomii, administracji, oświaty, kultury, a także zdrowia. W parterach zabudowy mieszkaniowej mieszczą się liczne drobne usługi z zakresu handlu. Pomimo przeprowadzenia kilku procesów rewitalizacji na tym terenie, nadal wiele budynków jest zniszczonych i zdewastowanych. Ponadto można zauważyć chaos przestrzenny, reklamowy, zaniedbaną zabudowę oraz wymieszanie funkcji zabudowy. W pojedynczym kwartale zabudowy potrafią być rozmieszczone budynki mieszkalne, jedno- i wielorodzinne, usługowe oraz garaże i budynki gospodarcze. Problemem widocznym w centrum jest brak uporządkowania pierzei pod względem wysokości zabudowy (il. 7), a także „pustki miejskie”. Do dnia dzisiejszego nie została uchwalona uchwała krajobrazowa, jest ona natomiast w trakcie sporządzania.

Obszar historycznego centrum miasta przeanalizowano również pod względem występujących przestrzeni, które podzielono na publiczne, społeczne, sąsiedzkie oraz prywatne. Główne przestrzenie o charakterze publicznym to place, skwery miejskie oraz trasy komunikacyjne. Te właśnie obszary stanowią podstawowe generatory ruchu w strukturze przestrzennej miasta. Pierwszą z **głównych przestrzeni publicznych** jest rynek miejski, który obecnie traktowany jest jako skwer z niewielką ilością zieleni. Pozostałe to trzy skwery (zaznaczone kolorem zielonym na il. 4) oraz jeden plac miejski. W historycznym centrum występują również przestrzenie publiczne o charakterze technicznym. Są to przede wszystkim ulice ukształtowane już w XVII wieku, takie jak: Kalwaryjska, Pijarska i Dominikańska oraz Piłsudskiego, które są częścią miejskich osi kompozycyjnych. Wzdłuż nich występują najważniejsze budynki usługowe w mieście. W obszarze centralnym miasta zauważono **problem z parkowaniem**. W szczególności jest to widoczne przy ulicach Kalwaryjskiej oraz Piłsudskiego, które są zdominowane przez chaotyczną infrastrukturę transportową, wielokierunkowe poruszanie się i parkowanie samochodów oraz wąskie chodniki dla pieszych i brak ścieżek rowerowych.

Przez obszar będący przedmiotem opracowania przechodzi droga wojewódzka o dużym natężeniu ruchu (il. 8).

Kolejną grupą są **przestrzenie o charakterze społecznym**. Należą do nich tereny zabudowy usługowej wraz z przylegającymi terenami zieleni. Są to usługi: handlu, administracji, oświaty, religii, kultury oraz zdrowia. Przestrzenie półpubliczne są często bardziej zaniedbane od publicznych. Niestety nadal występują duże wybetonowane powierzchnie, obniżające estetykę i funkcjonalność miejsca.

Przestrzenie społeczne mogą także mieć charakter sąsiedzki. Do tej grupy należą tereny wewnątrz kwartałów zabudowy mieszkaniowej, szczególnie wielorodzinnej. Tereny zieleni i obszary utwardzone są rozproszone i pomieszczone, co utrudnia prawidłowe kreowanie przestrzeni sąsiedzkiej dobrej jakości. Występują liczne obszary zieleni, które w dużym stopniu są zaniedbane lub nieuporządkowane. Pozostałe tereny to posesje prywatne z ograniczoną dostępnością, są to tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej.

W analizie przestrzeni uwzględnione zostały również **tereny niezagospodarowane, tzw „pustki miejskie”**. Są to tereny puste z nieurządzoną zielenią, które stanowią potencjał do ich uporządkowania i zmiany funkcji na tereny rekreacyjne.

4. POŻĄDANE KIERUNKI PRZEKSZTAŁCEŃ CENTRUM GÓRY KALWARII ZGODNIE Z ZASADAMI URBANISTYKI ZRÓWNOWAŻONEJ

Na podstawie przeprowadzonych analiz oraz zdiagnozowanych problemów w strefie historycznej opracowano pożądane kierunki przekształceń (il. 9). Głównym założeniem jest **aktywizacja rozwoju historycznego centrum**, poprzez wprowadzenie przekształceń przestrzennych i stworzenie funkcjonalnego, spójnego oraz uporządkowanego centrum miejscowości. Historyczne centrum znajduje się w strefie ścisłej ochrony konserwatorskiej. Kluczową wytyczną są więc działania, których celem jest ochrona zabytków i obiektów o dużej wartości historycznej i kulturowej. Konieczna jest ochrona i wykorzystanie zasobów dziedzictwa kulturowego poprzez wspieranie prac konserwatorskich.

Najważniejszą przestrzenią publiczną, która wymaga przekształceń jest **rynek miejski**. W celu poprawy jego funkcjonowania podzielono go na dwie główne strefy: reprezentacyjną oraz parkową. Pierwsza strefa jest bezpośrednio połączona z obiektami centrotwórczymi (ratusz miejski oraz kościół Podwyższenia Krzyża Świętego). W strefie parkowej jednym z głównych zabiegów uporządkowania przestrzeni jest przeniesienie przystanków autobusowych oraz utworzenie dworca autobusowego przy

skwerze Dominikańska. Dzięki takim zabiegom przestrzeń rynku zostanie odzyskana i będzie mogła pełnić funkcję wyłącznie reprezentacyjno-parkowo-wypoczynkową. Na lokalizację dworca wybrano teren w pobliżu skweru Dominikańska, ponieważ jest on otoczony drogami. W obszarze dworca autobusowego proponuje się zastosowanie rozwiązań proekologicznych w formie **zielonej infrastruktury**. Ekologiczna wiata przystankowa to dodatkowa zielen w mieście, a jej główną zaletą jest łagodzenie zmian klimatu poprzez obniżanie temperatury oraz gromadzenie opadów deszczu. Ekologiczne wiaty są też prostym sposobem na walkę z zanieczyszczeniem powietrza oraz „nagrzewania się” terenu zurbanizowanego.

W kwartale pomiędzy ulicami Pijarską, Piłsudskiego, Sajny oraz Strażacką uzyskano przestrzeń, którą w koncepcji przekształceń zagospodarowano na nowy **plac miejski**. Zaprojektowana przestrzeń publiczna o kształcie zbliżonym do prostokąta powstała wewnątrz ścisłej zabudowy, w której planowane jest wprowadzenie usług w parterze. Na potrzeby zlokalizowanych tam lokali gastronomicznych, na placu powstanie strefa ogródków kawiarnianych i gastronomicznych. Nowa przestrzeń miejska pozwalałaby latem na organizację małych koncertów, spektakli oraz występów. Niewielki plac zaprojektowano również przed Żydowskim Domem Modlitwy. Elementem spajającym zmodernizowany rynek miejski, nowy plac miejski oraz plac przed domem modlitwy jest ciąg pieszy wzdłuż budynków, który jednocześnie stanowi oś kompozycyjną (podkreśloną również przez szpalery drzew). Powyższe propozycje pozwolą na ożywienie zaniedbanych terenów zabudowy oraz zaktywizują społeczeństwo. Kolejną propozycją przekształceń jest stworzenie **przestrzeni kulturowej** w obszarze pomiędzy ratuszem miejskim a gminną biblioteką publiczną. Projektowana przestrzeń publiczna zostałaby całkowicie odizolowana od ulicy poprzez uzupełnienie brakujących pierzei zabudową mieszkaniową. Plac składałby się z nasadzeń zieleni, ogrodów deszczowych w formie donic oraz mobilnych mebli, które umożliwiają szybkie i łatwe aranżowanie przestrzeni w zależności od aktualnych potrzeb. W związku z tym miejsce stanie się **wielofunkcyjne**, z możliwością wykorzystania zarówno przez osoby młode, jak i starsze. Pod terenem zaprojektowano parking podziemny, który obsługiwałby użytkowników danej przestrzeni.

Propozycje przekształceń dotyczą też zmian w układzie komunikacyjnym, czyli stworzenie deptaka dla mieszkańców poprzez wyłączenie z ruchu samochodowego ulicy 3 Maja z dopuszczeniem

ruchu jedynie dla pojazdów uprzywilejowanych, dostawców do obiektów usługowych oraz osób pracujących i mieszkańców. Proponowane przekształcenie zakłada **stworzenie woonerfu**. Lokalizacja strefy uspokojonego ruchu związana jest z ilością usług, które się przy niej znajdują (Urząd Miasta i Gminy Góra Kalwaria, ratusz miejski, kościół parafialny), w związku z czym przestrzeń zachęci mieszkańców i przyjezdnych do spędzania czasu w centrum, pomiędzy najważniejszymi budynkami miasta. W związku z tym, że w obszarze historycznego centrum Góry Kalwarii występuje problem parkowania zaproponowano lokalizację trzech garaży podziemnych. Przy wybieraniu miejsc usytuowania parkingów szczególnie ważne było obecne zagospodarowanie terenów oraz potencjalne połączenie obiektów z nowymi przestrzeniami publicznymi. Tereny, pod którymi zaprojektowano garaże podziemne to obszary nowej zabudowy wielofunkcyjnej.

Kolejną zmianą jest utworzenie **ciągu pieszych uliczek**, które obejmują zaprojektowany *woonerf*, rynek miejski oraz ciągi pieszce pomiędzy kościołem „na górcie” a biblioteką publiczną. Ulica Ratuszowa, przy której wcześniej usytuowane były miejsca parkingowe dla pracowników ratusza, została również zaliczona do strefy pieszej, ze względu na zaprojektowanie garażu podziemnego obsługującego urząd.

Aktualnie widoczny jest deficyt wyznaczonych ścieżek rowerowych. Zaproponowany układ zakłada dogodne połączenie usługi gastronomicznej z nową trasą rowerową. Przewiduje się także realizację dużego parkingu rowerowego przy obiekcie gastronomicznym.

W celu wspierania zdrowia psychicznego i fizycznego mieszkańców stworzono tereny zieleni, które spełniają nie tylko rolę przyrodniczą czy ekologiczną, ale przede wszystkim społeczną, związaną ze zdrowiem, rekreacją i kształtowaniem relacji społecznych (Geng, 2020, s. 1–15). W ramach propozycji przekształceń zaproponowano uporządkowanie terenów zieleni przy jednoczesnym wkomponowaniu ich w otoczenie. Strefa historyczna charakteryzuje się niewielką powierzchnią obszarów zieleni urządzonej. Przewidziano do modernizacji skwer Dominikańska, w obrębie którego, pomimo dobrej lokalizacji, zielen jest zaniedbana, przez co skwer staje się zapomniany przez mieszkańców. Proponuje się modernizację skweru, w ramach której powstanie nowe miejsce wypoczynku dla mieszkańców i turystów. Planowane jest powiększenie zasięgu parku o wolny teren powstały z wyburzenia obiektów dysharmonizujących — drewnianych budek handlowych. Nowa przestrzeń zielona objęłaby także jednokierunkową drogę dojazdową, która oddziela blok mieszkalny od skweru.

Planowana modernizacja kładzie nacisk na rozwiązania ekologiczne, a cały obszar ma pełnić funkcje rekreacyjno-wypoczynkową. Proponuje się umiejscowienie latarni zasilanych energią solarną, placu zabaw wykonanego z naturalnych materiałów (drewnianych, przyjaznych środowisku elementów) oraz niecki na wodę deszczową, która wykorzystywana byłaby do nawadniania roślin. Przy zagospodarowaniu nowego parku ważne jest zachowanie istniejących drzew i zapewnienie maksymalnego ograniczenia kolizji projektowanych elementów zagospodarowania ze starymi drzewostanami. Rozwiązaniem ekologicznym jest także propozycja wprowadzenia ścieżek o naturalnej nawierzchni.

Obecnie w obszarze strefy centralnej brakuje terenów przeznaczonych dla spacerów i rekreacji z psami (jedynie tereny zieleni nieurządzonej pomiędzy budynkami). W związku z tym, w obszarze parku miejskiego zaprojektowano przestrzeń dla czworonogów — *dog park*, w którym planowany jest wybieg dla psów oraz ekologiczny tor przeszkód z drewna. Dodatkowo zaproponowano wprowadzenie **ogrodów społecznych** (tzw. *community gardens*), które zostałyby zaprojektowane wewnątrz kwartałów zabudowy. Takie usytuowanie wpływa na zacieśnienie sąsiedzkich więzi i integruje zarówno osoby starsze, jak i młodsze. Przestrzeń ta może też pełnić rolę miejsca spotkań, w której organizowane będą sąsiedzkie wydarzenia, warsztaty ogrodnicze czy miejsca zabaw dla dzieci. Wyznaczono cztery ogrody społeczne. Jeden z nich zaprojektowano w obszarze prywatnej działki, która mogłaby zostać udostępniona na ten cel przez właścicieli. Przy ulicy Dominikańskiej obecnie funkcjonuje przedszkole publiczne. Koncepcja zakłada utworzenie na tym terenie ogródka warzywnego i owocowego w formie ogrodu edukacyjnego dla dzieci. Dla maluchów może to być forma obserwacji przyrody i nauki ogrodnictwa. Funkcjonowanie zielonej przestrzeni do zabawy i nauki pomaga również w kształtowaniu odpowiednich postaw wobec środowiska naturalnego.

Obecny Urząd Miasta i Gminy Góra Kalwaria to budynek o trzech kondygnacjach, który charakteryzuje się niskim stanem technicznym elewacji. Obiekt zlokalizowany jest przy ratuszu miejskim, przy projektowanej strefie ograniczonego ruchu, w miejscu najbardziej reprezentatywnym dla miasta. Waloryzacja zabudowy wykazała, że obecny wygląd budynku sprawia, że jest obiektem dysharmonizującym. W ramach koncepcji przekształceń zakłada się utworzenie **zielonej ściany na elewacji obiektu** od strony ulicy 3 Maja. Powstały ogród wertykalny może poprawić walory estetyczne budynku, podkreślając przy okazji „zielony” wizerunek miasta.

5. DYSKUSJA

Do fundamentalnych celów, jakie zakładają współcześni urbanisci należy bezpieczeństwo, komfort i jakość życia mieszkańców. Jednym z najbardziej znaczących trendów jest odzyskiwanie przestrzeni miejskiej dla pieszych. Na początku XX wieku w wyniku dynamicznego rozwoju motoryzacji i przyjętej polityki przestrzennej wiele europejskich i amerykańskich miast zostało przebudowanych — nierzadko burzone były całe kwartały zabudowy, które ustępowały miejsca szerokim arteriom rozcinającym tkankę miejską (Graham, 2016). Place i rynki zamieniano w parkingi, a przejścia dla pieszych wyznaczano pod lub nad ziemią. Pod koniec XX wieku spojrzenie na miasto było, i nadal jest, odmienne. Rozpoczęto odchodzenie od transportu samochodowego na rzecz infrastruktury szynowej oraz rowerowej. Buduje się już nie tylko zwykłe ścieżki rowerowe, ale też tzw. велоstrady, czyli autostrady dla rowerów, dzięki którym rower staje się znacznie szybszym i efektywniejszym sposobem przemieszczania się.

Ponadto zauważono nadmierny rozrost miast na tereny podmiejskie (*urban sprawl*), który zagraża środowisku, zmniejsza obszary antropogeniczne (Cujba, 2013). Przeciwwagą jest rozwój miast do wewnątrz (miasto zwarte, Nowy Urbanizm), który ogranicza dalszy rozrost przedmieść, stawiając za to na planowe dogęszczanie istniejącej zabudowy oraz rewitalizację i wykorzystywanie istniejącej infrastruktury oraz tkanki miejskiej. Dzięki temu możliwe jest obniżenie kosztów funkcjonowania miasta oraz poprawa jakości życia i stanu środowiska.

Wiele małych i średnich miast na świecie stało przed problemem wzrostu intensywności opadów oraz zmian klimatycznych (Sung Eun, 2018). Wprowadzanie proekologicznych rozwiązań wpływa na ochronę zasobów naturalnych. Dlatego też podjęcie się tematu związanego z przekształcaniami historycznego centrum wpisuje się we współczesne trendy urbanistyczne, takie jak: tworzenie wielofunkcyjności, bioróżnorodności, ogrodów deszczowych, odzyskiwanie niezagospodarowanych działek na tereny zieleni, wprowadzanie „aktywnie” zagospodarowanych parterowych przestrzeni budynków zlokalizowanych przy ulicach i placach (Sim, 2021, s. 79–81). Zaproponowane tereny zieleni spełniają nie tylko rolę przyrodniczą czy ekologiczną, ale przede wszystkim społeczną, związaną ze zdrowiem, rekreacją i kształtowaniem relacji społecznych (Abusaada et.al., 2020, s. 417–427; Capolongo et.al., 2020, s. 13).

W artykule zaproponowano przekształcenia centrum historycznego Góry Kalwarii, ale nie przeprowa-

dzono głębszych badań społecznych, ekonomicznych, tak aby stworzyć nie tylko jeden scenariusz działań naprawczych, ale kilka. Ponadto należałoby zbadać lokalne warunki wiatrowe (intensywność i kierunek wiatru), które należy uwzględnić przy planowaniu programów adaptacyjnych dla przyszłych scenariuszów klimatycznych (Silva i in., 2022). W celu redukcji zjawiska miejskiej wyspy ciepła zaproponowano wprowadzenie odpowiednich nasadzeń nowych terenów zieleni (Haaland i in., 2023).

Wykonane badania pokazują, że historyczne centra małych miast są możliwe do naprawy w kierunku urbanistyki zrównoważonej, tak aby poprawić jakość życia mieszkańców oraz ukierunkować przyszły rozwój miasta w nurcie proklimatycznym.

6. WNIOSKI

Góra Kalwaria jest niewielkim, dwunastotysięcznym miastem w strefie podmiejskiej Warszawy, o interesującej historii, które boryka się z problemami charakterystycznymi dla współczesnych miasteczek. Natężenie negatywnych zjawisk społecznych, zły stan techniczny zabudowy, brak przestrzeni reprezentacyjnej oraz niski udział terenów zieleni — to tylko niektóre bariery rozwojowe dotyczące miasta. Propozycja przekształceń zawiera rozwiązania uniwersalne, które skierowane są do odbiorców w różnym wieku. Działania mają na celu poprawę walorów estetycznych i wizerunkowych centrum, wykorzystanie jego potencjału, przy jednoczesnym zachowaniu istniejącego charakteru miejsca. Sugerowane przekształcenia historycznego centrum pozwalają na zachowanie tożsamości miejsca przy zastosowaniu współczesnych trendów urbanistycznych. Mieszkańcy zyskują przestrzenie publiczne z dużym udziałem zieleni, przyjazne miejsca społeczne aktywizujące użytkowników, przy jednoczesnym poszanowaniu środowiska poprzez wprowadzenie materiałów proekologicznych, rozwiązań zmniejszających wyspy ciepła, a przy tym przyjaznych dla odbiorcy. Zaproponowane przekształcenia mają na celu wydobyć wszystkich dobrych stron oraz szans tego miasta.

Proponowane zmiany w istniejącej zabudowie, nowe obiekty usługowe, wykreowanie atrakcyjnych przestrzeni publicznych — to kluczowe kierunki przekształceń, dzięki którym wizerunek strefy historycznej może ulec poprawie.

Rewitalizacja zdegradowanego historycznego centrum, obejmująca działania zmierzające do ożywienia społeczno-gospodarczego danego obszaru służy zwiększeniu jego potencjału turystycznego i kulturalnego, który może być ratunkiem dla miasta, tworząc jego nowy wizerunek.

REFERENCES

- Abusaada, H., Elshater, A. (2020), 'COVID-19 Challenge, Information Technologies, and Smart Cities: Considerations for Well-Being', *International Journal of Community Well-Being*, 3, pp. 417–424. Available at: <https://doi.org/10.1007/s42413-020-00068-5> (accessed: 20.09.2024).
- Adamczewska-Wejchert, H., Wejchert, K. (1986), *Małe miasta — problemy urbanistyczne stale aktualne*, Warszawa: Arkady, pp. 18–33.
- Ahsan, M.M. (2020), 'Strategic decisions on urban built environment to pandemics in Turkey: Lessons from COVID-19', *Journal of Urban Management*, 9(3), pp. 281–285. Available at: <https://doi.org/10.1016/j.jum.2020.07.001> (accessed: 31.10.2024).
- Bać, A. (2023), 'Od ekologii do regeneracji — niewiedza czy obojętność', *Zawód: Architekt*, 90, pp. 38–43.
- Barton, H. (2017), *City of Well-being. A radical guide to planning*, London–New York: Routledge.
- Borkowska, M. (2018), *Dzieje Góry Kalwarii*, Kraków: Wydawnictwo Instytutu Teologicznego Księży Misjonarzy.
- Capolongo, S. et al. (2020), 'COVID-19 and Cities: from Urban Health strategies to the pandemic challenge. A Decalogue of Public Health opportunities', *Acta Biomedica*, 91(2), pp. 13–22. Available at: <https://doi.org/10.23750/abm.v91i2.9615> (accessed: 22.09.2024).
- Carmona, M. et al. (2010), *Public Places. Urban Spaces. The Dimension of Urban Design*, London–New York: Routledge.
- Cujba, V. (2013), 'The land fund characteristics of small and medium cities from Republic of Moldova', *GEOREVIEW: Scientific Annals of Stefan cel Mare University of Suceava*, 23(2), pp. 15–21.
- Charter for the conservation of historical towns and urban (Washington charter (1987). Available at: https://www.icomos.org/images/DOCUMENTS/Charters/towns_e.pdf (accessed: 15.01.24).
- Chmielewski, J.M. (2016), *Teoria i praktyka planowania przestrzennego*, Warszawa: Oficyna Wydawnicza Politechniki Warszawskiej.
- Fabris, L.M.F. et al. (2020), 'New Healthy Settlements Responding to Pandemic Outbreaks: Approaches from (and for) the Global City', *The Plan Journal*, 5(2). Available at: <https://www.doi.org/10.15274/tpj.2020.05.02.4> (accessed: 31.10.2024).
- Fernández, F.J. et al. (2015), 'Optimal location of green zones in metropolitan areas to control the urban heat island', *Journal of Computational and Applied Mathematics*, 289, pp. 412–425. Available at: <https://doi.org/10.1016/j.cam.2014.10.023> (accessed: 23.09.2024).
- Gawlikowski, A. (1989), *Ulica w strukturze miasta*, Warszawa: Oficyna Wydawnicza Politechniki Warszawskiej.
- Gehl, J. (2010), *Cities for People*, Washington: Island Press, Polish edition (2014), *Miasta dla ludzi*, Kraków: Wydawnictwo RAM.
- Geng, D.C. et al., (2020), 'Impacts of COVID-19 pandemic on urban park visitation: a global analysis', *Journal of Forestry Research*, 32(1), pp. 1–15. Available at: <http://dx.doi.org/10.1007/s11676-020-01249-w> (accessed: 31.10.2024).
- Glass, R.J. et al. (2006), 'Targeted Social Distancing Designs for Pandemic Influenza', *Emerging Infectious Diseases*, 12(11), pp. 1671–1681. Available at: <https://doi.org/10.3201/eid1211.060255> (accessed: 31.10.2024).
- Graham, W. (2016), *Miasta wyśnione. Siedem wizji urbanistycznych, które kształtują nasz świat*, Kraków: Karakter.
- Gzell, S. (2010), 'Miasto jako przedmiot badań' [in:] *Reurbanizacja: Uwarunkowania*, Warszawa: Urbanista.
- Gzell, S. (2011), *Suburbanizacja a projektowe strategie urbanistyczne*, Warszawa.
- Haaland, C., van den Bosch, C.K. (2015), 'Challenges and strategies for urban green-space planning in cities undergoing densification: A review', *Urban Forestry & Urban Greening*, 14(4), pp. 760–771. Available at: <https://doi.org/10.1016/j.ufug.2015.07.009> (accessed: 12.09.2024).
- Heczko-Hyłowa, E. (ed.) (2005), *Koncepcja ReUrbanizacji*, Kraków: Instytut Rozwoju Miast.
- International Building Exhibition Urban Redevelopment Saxony-Anhalt. Less Is Future 19 Cities — 19 Themes* (2010), Berlin: Jovis.
- Iwaszuk, E. et al. (2019), *Błękitno-zielona infrastruktura dla łagodzenia zmian klimatu — katalog techniczny*, Berlin–Kraków: Ecologic Institute & Fundacja Sendzimira.
- Jacobs, A., Appleyard, D. (1987), 'Towards an Urban design manifesto: A prologue', *Journal of the American Planning Association*, 53(1), pp. 115–116.
- Jencks, Ch., Kropf, K. (2013), *Teorie i Manifesty Architektury współczesnej*, Warszawa: Bęc Zmiana.
- Kachniarz, T. (1973), *Zmiany struktury przestrzennej miast w Polsce w latach 1950–1965*, Warszawa.
- Kousis, I., Pisello, A.L. (2023), 'Evaluating the performance of cool pavements for urban heat island mitigation under realistic conditions: A systematic review and meta-analysis', *Urban Climate*, 49, 101470. Available at: <https://doi.org/10.1016/j.uclim.2023.101470> (accessed: 3.10.2023).
- Lorens, P. (2007), 'Znaczenie procesów rewitalizacyjnych we współczesnym rozwoju polskich miast' [in:] *Rewitalizacja miast w Polsce. Pierwsze doświadczenia*, Lorens, P. (ed.), Warszawa: Urbanista.
- Maliszowa, B. (1974), *Śródmieście. Wybrane zagadnienia planowania*, Warszawa: Arkady.
- Marshall, W.E. (2015), 'Understanding the Impacts of Integrating New Urbanist Neighborhood and Street Design Ideals with Conventional Traffic Engineering Standards: The Case of Stapleton', *Journal of Urbanism: International Research on Placemaking and Urban Sustainability*, 8(2), pp. 148–172. Available at: <http://dx.doi.org/10.1080/17549175.2014.896826> (accessed: 31.10.2024).
- Montgomery, Ch. (2013), *Happy City: Transforming Our Lives Through Urban Design*, New York: Farrar, Straus and Giroux.
- Niezabitowska, E. (2014), *Metody i techniki badawcze w architekturze*, Gliwice: Wydawnictwo Politechniki Śląskiej.
- Nowakowski, M. (1990), *Centrum miasta. Teoria, projekty, realizacje*, Warszawa: Arkady.

- Nowakowski, M. (2006), *Intensyfikacja zagospodarowania Metropolii Warszawskiej*, Warszawa: Instytut Gospodarki Przestrzennej i Mieszkalnictwa.
- Paszkowski, Z. (2012), 'Idea Miast', *Przestrzeń i Forma*, 17, pp. 145–164.
- Paszkowski, Z. (2010), *Miasto idealne*, Kraków: TAIWPN Universitas, pp. 16–17.
- Penerai, P., Depaule, J.-Ch. (2012). *Analyse Urbanie*, Edition Parentheses.
- Przesmycka, N. (2023), 'Climate change adaptation as an element of urban policy and the shaping of public space: the case of Lisbon', *Teka Komisji Urbanistyki i Architektury Oddziału PAN w Krakowie*, LI, pp. 215–247. Available at: <http://dx.doi.org/10.24425/tkuia.2023.148977> (accessed: 31.10.2024).
- Skalski, K. (2006), 'Programy rewitalizacji w Polsce. Bilans, Analiza porównawcza, perspektywy' [in:] *Projekty i programy Rewitalizacji w latach 2000–2006. Studium przypadków*, Skalski, K. (ed.), Kraków: Stowarzyszenie Forum Rewitalizacji.
- Pluta, K. (2012), *Przestrzenie publiczne miast europejskich. Projektowanie urbanistyczne*, Warszawa: Oficyna Wydawnicza Politechniki Warszawskiej, pp. 19–27.
- Runge, A. (2012), 'Metodologiczne problemy badania miast średnich w Polsce', *Prace Geograficzne*, 129, pp. 83–101. Available at: <https://doi.org/10.4467/20833113PG.12.015.0523> (accessed: 31.10.2024).
- Silva, R. et al. (2022), 'Lisbon urban heat island in future urban and climate scenarios', *Urban Climate*, 44, 101218. Available at: <https://doi.org/10.1016/j.uc-lim.2022.101218> (accessed: 23.09.2024).
- Sim, D. (2020), *Miasto życzliwe. Jak kształtować miasto z troską o wszystkich*, Kraków: Wysoki Zamek.
- Stangel, M. (2013), *Kształtowanie współczesnych obszarów miejskich w kontekście zrównoważonego rozwoju*, Gliwice: Wydawnictwo Politechniki Śląskiej.
- Sun, R. et al. (2019), 'Understanding the variability of urban heat islands from local background climate and urbanization', *Journal of Cleaner Production*, 208, pp. 743–752. Available at: <https://doi.org/10.1016/j.jclepro.2018.10.178> (accessed: 23.09.2024).
- Sung Eun, K. et al. (2018), 'Stormwater Inundation Analysis in Small and Medium Cities for the Climate Change Using EPA-SWMM and HDM-2D', *Journal of Coastal Research*, 85, pp. 991–995. Available at: <https://doi.org/10.2112/SI85-199.1> (accessed: 31.10.2024).
- Szmygin, B. (2015), *Vademecum Konserwatora Zabytków*, Warszawa: Wydawnictwo ICOMOS POLSKA.
- Szulcewska, B. (2020), 'Zielona infrastruktura w polskiej praktyce planistycznej — trzy studia przypadku', *Teka Komisji Urbanistyki i Architektury Oddziału PAN w Krakowie*, XLVIII, pp. 267–279. Available at: <https://doi.org/10.24425/tkuia.2020.135418> (accessed: 17.09.2024).
- Talen, E., Koschinsky, J. (2014), 'Compact, Walkable, Diverse Neighborhoods: Assessing Effects on Residents', *Housing Policy Debate*, 24(4), pp. 717–750.
- Uchwała nr LXV/601/2022 Rady Miejskiej Góry Kalwarii z dnia 23 lutego 2022 roku w sprawie przyjęcia Gminnego Programu Opieki Nad Zabytkami na lata 2022–2025.
- Ustawa z dnia 24 kwietnia 2015 r. o zmianie niektórych ustaw w związku ze wzmocnieniem narzędzi ochrony krajobrazu, Dz.U. 2015 poz. 774. Available at: <https://isap.sejm.gov.pl/isap.nsf/DocDetails.xsp?id=WDU20150000774> (accessed: 31.10.2024).
- Ustawa z dnia 9 października 2015 r. o rewitalizacji, Dz.U. 2015 poz. 1777. Available at: <https://isap.sejm.gov.pl/isap.nsf/DocDetails.xsp?id=wdu20150001777> (accessed: 31.10.2024).
- Wiszniowski, J. (2019), *Kształtowanie ulicy jako przestrzeni publicznej*, Wrocław: Oficyna Wydawnicza Politechniki Wrocławskiej.
- Wolaniuk, A. (2012), 'Centra Miast' [in:] Liszewski, S. (ed.) *Geografia Urbanistyczna*, Warszawa: Wydawnictwo Naukowe PWN.
- Zagrodzki, T. (1967), *Góra Kalwaria. Studium urbanistyczno-konserwatorskie*, typescript in a headquarter of Towarzystwo Przyjaciół Góry Kalwarii.