URBAN DESIGN

URBANISTYKA

TEKA KOMISJI URBANISTYKI I ARCHITEKTURY
O/PAN W KRAKOWIE
URBANISM AND ARCHITECTURE FILES
OF THE POLISH ACADEMY OF SCIENCES
KRAKÓW BRANCH
TOM LII/2/2024 PL e-ISSN 2450-0038
pp. 145–167 PL ISSN 0079-3450
DOI: https://doi.org/10.24425/tkuia.2024.152968

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. DSc PhD Eng. Arch.
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 PRZEKSZTAŁCEŃ 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

© 2024. The Authors. This is an open-access article distributed under the terms of the Creative Commons Attribution-NonCommercial-NoDerivatives License (CC BY-NC-ND 3.0 PL) https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/3.0/pl), which permits use, distribution, and reproduction in any medium, provided that the article is properly cited, the use is non-commercial, and no modifications or adaptations are made.

STRESZCZENIE

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 (Paszkowski, 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 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

[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).

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 routes[4] (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 multifunctional, 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.

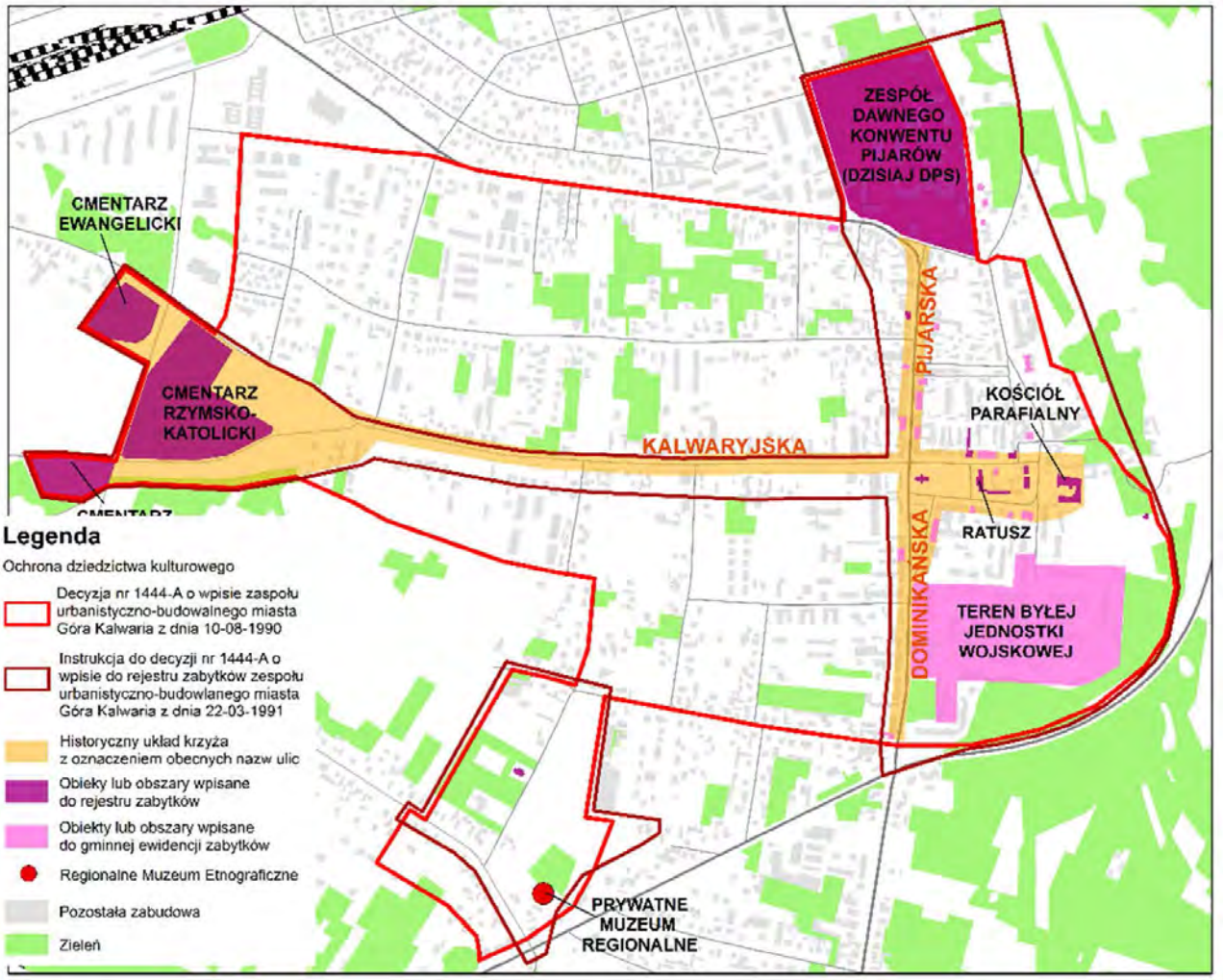
Revitalizing the decayed historic centre, which involves efforts to stimulate socio-economic revitalization of the area, can increase its tourist and cultural potential and may be a lifeline for the city, creating its new image.

Ill. 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,

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

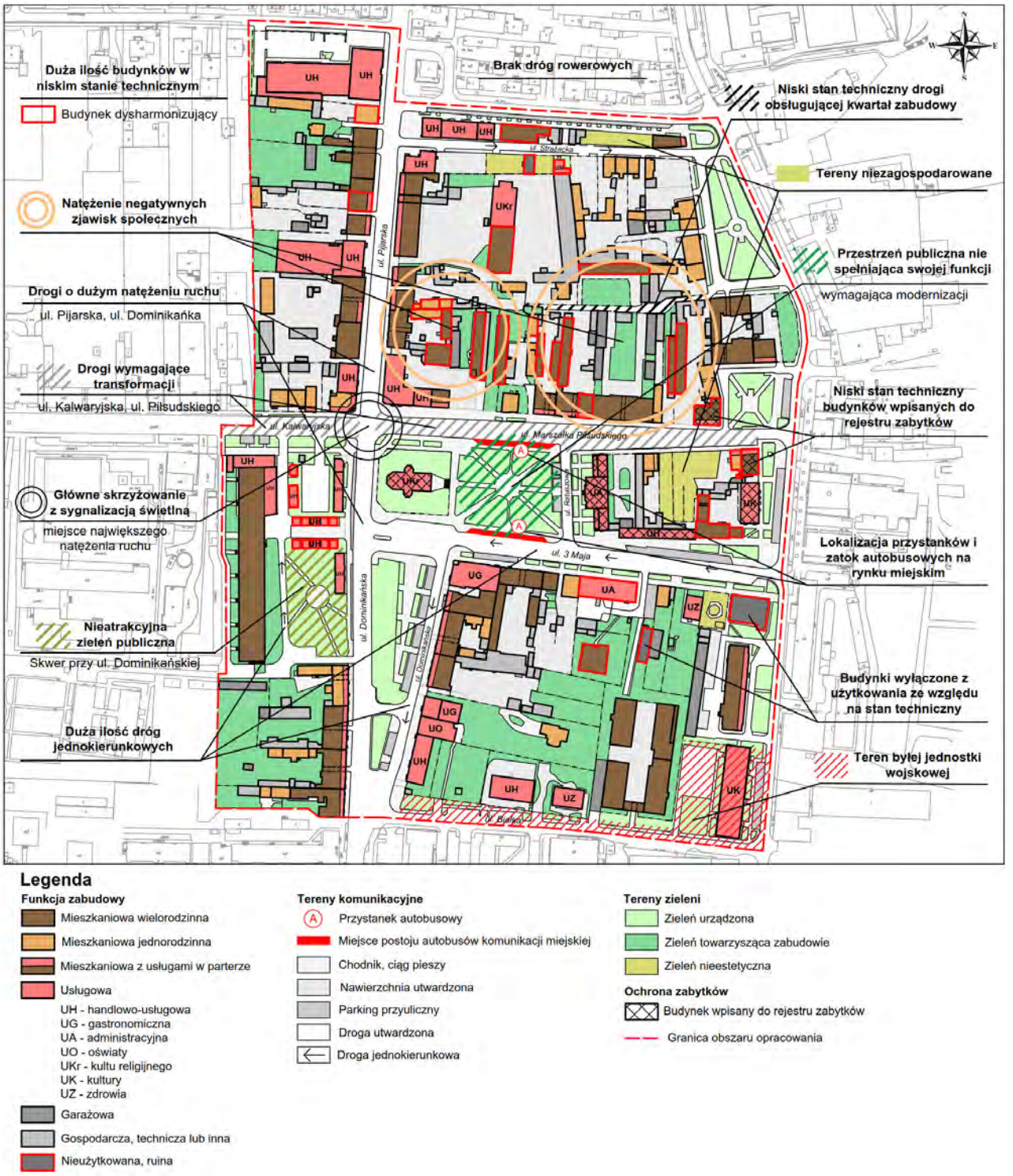
Ill. 2. IBA Stadtumbau Sachsen-Anhalt 2010 towns, A. Lutherstadt Eisleben — the whispering garden. Photos by the author, 2019

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



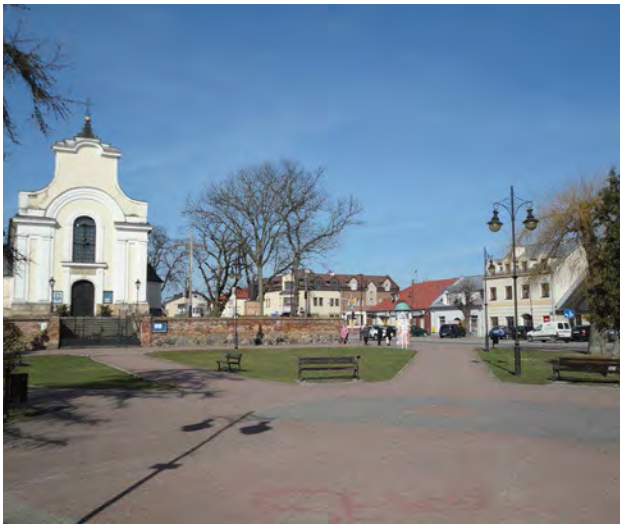
Ill. 3. Góra Kalwaria. Sites listed in the register of monuments and the presentation of the historical cross layout. Source: original work.

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



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

Il. 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.

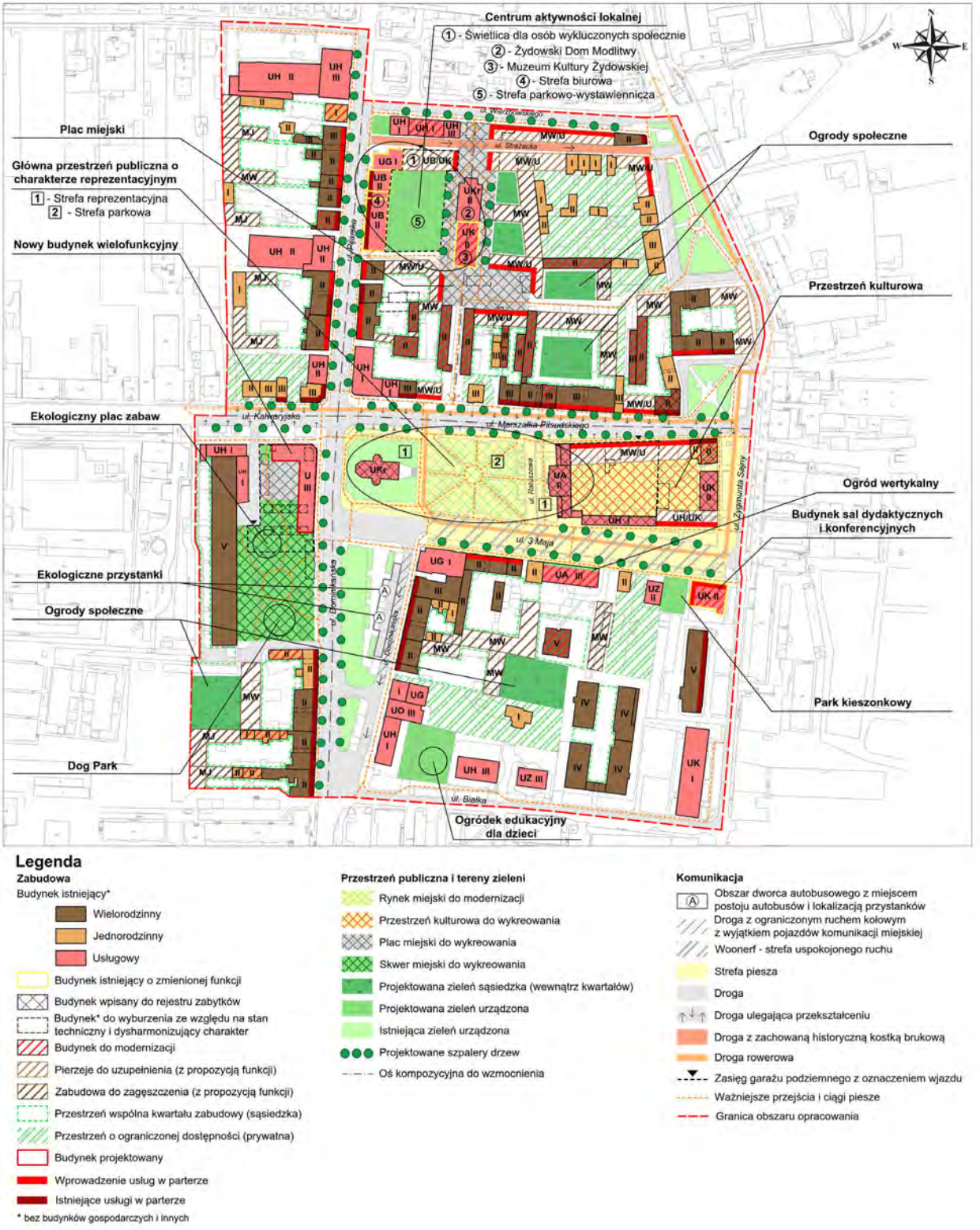
Il. 6. Żydowski Dom Modlitwy w Górze Kalwarii znajdujący się w podwórzu przy ulicy Pijarskiej 10/12. Fot. Autorki, 2021.

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.



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

Il. 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 (Paszkowski, 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-beeing, miasto życzliwe* (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, nieprzytłaczającej 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 **badań 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 PRZEKSZTAŁCEŃ 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 (Paszkowski, 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 średnich[5], 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, 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 zalążkiem 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 brukselskiej[6] 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 rozwoju[7].

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. (Szmygin, 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 cywilizacyjnego 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 zrównowanej to: zdolność do życia, tożsamość i kontrola, dostęp do możliwości rozwoju, autentyczność i znaczenie, społeczność i życie publiczne, samowystarczalność miast i środowisko dla wszystkich[8].

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 decyzje 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 rożnych 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 NRD[9], 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-Roβlau) (il.2).

3. CHARAKTERYSTYKA PRZEKSZTAŁCEŃ 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 krzyża[10] (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.

kościoły 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 koszary 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 pomieszane, 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 zieleń 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 organizacje małych koncertów, spektakli oraz wystąpień. 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 piesze pomiędzy kościołem „na górce" 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 realizacje 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, zieleń 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 urbaniści 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. velostrady, 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 stanęło 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 przekształceniami 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 przeprowadzono 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 scenariuszach 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 dotykające miasto. 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 wydobycie 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: Ferrar, 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.uclim.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.

Szulczewska, 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 headquater of Towarzystwo Przyjaciół Góry Kalwarii.