

## SPÓJNOŚĆ I ZWARTOŚĆ STRUKTURY MIEJSKIEJ WROCŁAWIA I JEJ ZNACZENIE DLA JAKOŚCI ŻYCIA UŻYTKOWNIKÓW MIASTA

Alicja Zakrzewska-Półtorak<sup>✉</sup>, Agata Pluta<sup>✉</sup>

Katedra Gospodarki Przestrzennej i Administracji Samorządowej, Uniwersytet Ekonomiczny  
we Wrocławiu  
ul. Komandorska 118/120, 53-345 Wrocław, Polska

### ABSTRAKT

Celem artykułu jest omówienie i ocena znaczenia spójności i zwartości struktury miejskiej dla rozwoju miasta oraz wskazanie związanych z tym działań, które mogą wpływać pozytywnie na jakość życia mieszkańców i innych użytkowników miasta, na przykładzie Wrocławia. W artykule zastosowano metodę opisową, proste metody statystyczne oraz studium przypadku. Wrocław w niewielkim stopniu posiada zwartą strukturę funkcjonalno-przestrzenną. Tymczasem może ona przyczynić się do poprawy jakości życia mieszkańców i innych użytkowników miasta. W nowych dokumentach strategicznych, tj. projekcie „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia” oraz projekcie „Strategii Wrocław 2030” dużą wagę przywiązuje się do spójności i zwartości miasta. Szczególnie ważnymi działaniami są: przestrzeganie zasady dopełnienia urbanistycznego, wzmacnianie roli przestrzeni publicznych lub kreowanie tętniących życiem przestrzeni publicznych, dbanie o wielofunkcyjność centrum miasta, ożywienie i zapewnienie większej samowystarczalności osiedlom położonym poza centrum, a także utrzymanie odrębności poszczególnych dzielnic i jednostek urbanistycznych z jednoczesnym wzmacnianiem powiązań funkcjonalnych między nimi.

**Słowa kluczowe:** miasto zwarte, polityka przestrzenna, struktura funkcjonalno-przestrzenna, studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego, strategia rozwoju, mieszkańcy

### WSTĘP

W artykule przeprowadzono analizę wybranych aspektów rozwoju struktury funkcjonalno-przestrzennej Wrocławia z punktu widzenia jej spójności i zwartości. Po ogólnym przeglądzie teorii odniesiono się do obecnej struktury oraz planowanych jej zmian wynikających z założeń projektu „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia” (2017), a także projektu „Strategii Wrocław 2030” (2017). Specjalną uwagę poświęcono związkowi między spójnością i zwartością struk-

tury funkcjonalno-przestrzennej a jakością życia mieszkańców i innych użytkowników miasta. Celem artykułu jest omówienie i ocena znaczenia spójności i zwartości struktury miejskiej dla rozwoju miasta oraz wskazanie związanych z ich wykorzystaniem działań, które mogą wpływać pozytywnie na jakość życia mieszkańców i innych użytkowników miasta, na przykładzie Wrocławia. W artykule zastosowano metodę opisową, proste metody statystyczne oraz studium przypadku.

Zgodnie z klasyfikacją stworzoną na potrzeby programu CORINE Land Cover zabudowę miejską

<sup>✉</sup>alicja.zakrzewska-poltorak@ue.wroc.pl, <sup>✉</sup>agata.pluta@ue.wroc.pl

(rozumianą jako obszary zabudowane) dzieli się na zwartą i luźną. Zabudowa zwarta dotyczy terenów gęsto zabudowanych, pokrytych trwałą nawierzchnią, między którymi tereny zielone lub inne niezabudowane stanowią niewielki odsetek (nie więcej niż 20% powierzchni). Zgodnie z tą klasyfikacją, aby teren został uznany za zabudowę zwartą, jego powierzchnia musi ponadto przekraczać  $0,25 \text{ km}^{-2}$ . W przeciwieństwie do zabudowy zwartej, zabudowa luźna to taka, w przypadku której tereny pokryte trwałą nawierzchnią stanowią od 30 do 80% powierzchni (CORINE Land Cover... 2017). Oprócz obszarów zieleni miejskiej w obszarze zabudowy luźnej mogą występować grunty rolne, łąki czy tereny leśne.

Struktura przestrzeni miejskiej obejmuje: zespoły zabudowy, układy komunikacyjne, układy infrastrukturalne, układy przestrzeni publicznych, kompleksy i przestrzenie zielone (Wprowadzenie do projektowania... 2014). Na potrzeby artykułu przyjęto, iż oddziaływanie na zwartość struktury miejskiej polega na takim kształtowaniu zabudowy i zagospodarowania przestrzennego, aby w konsekwencji uzyskać całościowe, spójne i kompletne zespoły urbanistyczne. Przy czym kompletność oznacza odpowiednie (pełne) wyposażenie obszaru, adekwatnie do jego przeznaczenia (Gzell 2010). Analizując problem zwartości struktury funkcjonalno-przestrzennej miast, wyodrębniono dwie jej kategorie: zwartość przestrzeni oraz zwartość funkcji. Pierwsza dotyczy przede wszystkim wymiaru logistyczno-transportowego, a druga – społeczno-ekonomicznego. Pomocniczo można także uwzględnić zwartość własnościową terenów. Zwartą strukturą miejską tworzy tkankę miejską, którą można rozpatrywać w wymiarach: materialnym, ekonomicznym i kulturowym (Wprowadzenie do projektowania... 2014).

## SPÓJNOŚĆ I ZWARTOŚĆ STRUKTURY MIEJSKIEJ W TEORII

W wielu publikacjach podkreśla się, iż spójność oraz zwartość struktury funkcjonalno-przestrzennej jest ważnym elementem zrównoważonego i trwałego rozwoju, jak również determinantą jakości życia mieszkańców i innych użytkowników miast czy

szerzej, obszarów zurbanizowanych (zob. np. Gzell i in. 2011, Bradecki 2012, Heffner 2016). Stanowi ona także jedno z podstawowych kryteriów ładu przestrzennego. Uważa się, że wpływa pozytywnie na ład przestrzenny, pod warunkiem zachowania odpowiednich proporcji między terenami zabudowanymi a terenami otwartymi (Gzell 2010). Przy tym warto zaznaczyć, że w przypadku dużych i wielkich miast chodzi nie tyle o zwartość jednostki osadniczej jako całości, co o zwartość wewnętrzną poszczególnych wydzielonych zespołów urbanistycznych np. dzielnic.

Problematyka spójności i zwartości struktur funkcjonalno-przestrzennych pojawia się m.in. w „Karcie lipskiej...” (2007). Znajdujemy w tym dokumencie tezę, że zwarta struktura miejska (zasiedlenia) jest ważnym czynnikiem decydującym o efektywnym i zrównoważonym wykorzystaniu zasobów. Wśród narzędzi służących utrzymaniu i zwiększaniu stopnia spójności i zwartości wymienia się odpowiednie planowanie przestrzenne. Powinno ono zapobiegać bezładnemu zagospodarowaniu, tj. obejmować takie działania, jak: przeciwdziałanie spekulacyjnym inwestycjom, kontrolę zagospodarowania poszczególnych działek, łączenie funkcji gospodarczych, rekreacyjnych, społecznych etc. z funkcją mieszkaniową (np. tworzenie miejsc pracy) oraz rozwój infrastruktury społecznej i instytucjonalnej na poszczególnych osiedlach i w dzielnicach miasta. W „Karcie lipskiej” zwraca się uwagę na możliwości, jakie daje (w kontekście poprawy jakości życia i zwiększenia atrakcyjności inwestycyjnej) wykorzystanie w polityce przestrzennej i zagospodarowaniu przestrzennym nowoczesnych technologii informacyjnych i komunikacyjnych (Karta lipska... 2007).

Idea miasta zwartego (ang. *compact city*) pojawiła się w latach 70. XX w. Przy czym zwartość struktury miejskiej nie była czymś nowym. Już w średniowieczu większość miast miała charakter zwarty, z kolei na początku XX w. zwartość jako jedną z podstawowych cech miasta podkreślał Max Weber (Weber 1958). Za twórców podwalin idei miasta zwartego uważa się amerykańskich matematyków G. Dantziga i T.L. Saaty'ego (Ogrodnik 2015). W opracowaniu z 1973 r. pt. „Compact city. A plan for a livable urban environment” wskazani autorzy skupiają się

na przedstawieniu zasad budowy miasta, które byłoby efektywniejsze, dzięki lepszemu wykorzystaniu możliwości rozwoju w pionie (intensyfikacji zabudowy i podniesieniu gęstości zaludnienia) oraz lepszemu wykorzystaniu czasu (eksploatacji budynków przez całą dobę) (Dantzig i Saaty 1973).

Następnie koncepcja ta była rozwijana i modyfikowana w latach 80. i 90. XX w. Na początku XXI w. jest wciąż popularna, a nawet zyskuje na znaczeniu w kontekście tworzenia miasta zrównoważonego (The compact city... 2003, Boelens i in. 2011, Saaty 2013). Przy czym współcześnie zwraca się większą uwagę na znaczenie zieleni w zwartych strukturach miejskich. Pożądany stopień gęstości zaludnienia i intensywności zabudowy należy określać indywidualnie, a zależy on m.in. od: przeznaczenia terenów, istniejącego układu zabudowy, rozwoju infrastruktury technicznej, dostępnych technologii, atrakcyjności inwestycyjnej obszaru.

Zwolennicy idei miasta zwartego podkreślają zalety związane przede wszystkim ze zmniejszaniem kosztów ekonomicznych, ale także społecznych i środowiskowych rozwoju miasta, co – jak udowadniają – przyczynia się do poprawy jakości życia. Krytycy tej koncepcji wskazują natomiast przede wszystkim na ograniczanie swobody w decyzjach lokalizacyjnych oraz – paradoksalnie – pogarszanie jakości życia części mieszkańców m.in. z uwagi na preferowanie gęstej zabudowy kosztem zabudowy jednorodzinnej np. na peryferiach, a także ograniczanie możliwości rozwoju tzw. miasta zielonego.

Definiując miasto zwarte, zwraca się uwagę przede wszystkim na (por. Polit 2010, Węclawowicz-Bilska 2012, Stangel 2013):

- wysoką gęstość terenów zabudowanych,
- wielofunkcyjne ich wykorzystanie,
- lokalny dostęp do miejsc pracy, usług, obszarów rekreacyjnych itp.,
- rozwinięty transport publiczny,
- rozbudowaną infrastrukturę dostosowaną do przemierzania się pieszo i rowerem.

Miasto zwarte zdefiniowano m.in. w raporcie OECD (Compact city... 2012), poprzez następujące cechy (2012):

- intensywność zagospodarowania i bliskość (sąsiedztwo) funkcji,
- dostępność i wygodę korzystania z transportu publicznego,
- lokalną dostępność usług i miejsc pracy.

Wdrażanie koncepcji miasta zwartego jest jednym z założeń „Krajowej Polityki Miejskiej 2023” (2015). W dokumencie tym podkreślono że władze lokalne powinny wprowadzać ją jako zgodną z ideą zrównoważonego rozwoju, a wśród cech (zalet) miasta zwartego wymienia się przede wszystkim jego policentryczną strukturę oraz ograniczenie korzystania z indywidualnego transportu samochodowego. Zapisy te znalazły odzwierciedlenie w zmienionej w październiku 2015 r. ustawie o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (w szczególności: art. 1 pkt. 4, art. 10 pkt. 5), zmiany weszły w życie w listopadzie 2015 r. (Ustawa z 27 marca 2003... Dz.U. 2003 nr 80 poz. 717 z późn. zm.).

W literaturze przedmiotu, obok terminu „miasto zwarte”, używa się także szerszego pojęcia – „miasto zintegrowane”. Jest to miasto charakteryzujące się spójną i zwartą strukturą funkcjonalno-przestrzenną, które ponadto cechuje spójność między zabudową i przestrzenią miejską a funkcjonowaniem i działalnością człowieka (Billert 2012).

## **KIERUNKI ROZWOJU W ZAKRESIE SPÓJNOŚCI I ZWARTOŚCI STRUKTURY MIEJSKIEJ WROCŁAWIA**

Problem spójności i zwartości struktury funkcjonalno-przestrzennej Wrocławia zauważono zarówno w projekcie „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia” (2017), jak i w projekcie strategii rozwoju miasta „Strategia Wrocław 2030” (2017). Zwiększaniu spójności i zwartości ma służyć ponadto wdrażanie „Wrocławskiej polityki mobilności” (2013) oraz „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego Wrocławia” (2016). Poszczególne typy tkanki miejskiej (rozumianej jako regularna struktura zabudowy przestrzeni miejskich: śródmiejskiej, mieszkaniowej wysoko intensywnej, mieszkaniowej nisko

intensywnej, przemysłowej) można klasyfikować i oceniać m.in. ze względu na następujące kryteria (Wprowadzenie do projektowania... 2014):

- regularność układu,
- stopień i jakość zagospodarowania,
- lokalizację w strukturze miejskiej,
- rodzaj i skalę zabudowy.

W strukturze przestrzennej Wrocławia wyróżnia się dawne dzielnice, ten podział administracyjny obowiązywał w latach 1952–1990. Współcześnie podział ten jest wykorzystywany do celów statystycznych. Jednostki terytorialne odpowiadające dawnym dzielnicom, tzw. delegatury to: Stare Miasto, Śródmieście, Fabryczna, Krzyki oraz Psie Pole. W ich skład wchodzi poszczególne osiedla. Dawne dzielnice różnią się pod względem powierzchni, liczby ludności, gęstości zaludnienia, gęstości zabudowy i liczby podmiotów gospodarczych. Największa pod względem powierzchni (ponad 118 km<sup>-2</sup>) i liczby ludności (ponad 202 tys. osób) jest położona na zachodzie dawna dzielnica Fabryczna. Jednak pod względem gęstości zaludnienia zajmuje ona przedostatnie miejsce, po drugiej pod względem wielkości, najsłabiej zaludnionej dawnej dzielnicy Psie Pole, położonej na północy miasta. Pod względem gęstości zabudowy, poza Starym Miastem (dawną dzielnicą centralną), które jest także najgęściej zaludnionym obszarem miasta, wyróżnia się zachodnia część położonej na wschodzie miasta dawnej dzielnicy Śródmieście oraz położona na południu jednostka Wrocław Krzyki. Drugim obszarem pod względem gęstości zaludnienia jest dawna dzielnica Wrocław Śródmieście. Jest to jednostka, w której w ostatnich latach najszybciej zmniejszała się liczba ludności, a jednocześnie utrzymywała się na stałym poziomie liczba podmiotów gospodarczych. Biorąc pod uwagę liczbę podmiotów gospodarczych, w czołówce plasują się Wrocław Fabryczna i Wrocław Krzyki, natomiast odnosząc liczbę podmiotów gospodarczych do liczby ludności, przodują Stare Miasto i Krzyki (Bank Danych... 2017). Pod względem działalności przemysłowej najbardziej rozwinięte są Wrocław Fabryczna i Wrocław Psie Pole, natomiast usługowej – Wrocław Krzyki i Wrocław Stare Miasto.

W projekcie *Studium* zastosowano jako podstawowy nieco inny, częściowo pokrywający się,

podział – na dzielnice urbanistyczne. Wyróżniono ich także pięć: Śródmieście (A), Północ (B), Wschód (C), Południe (D), Zachód (E), a następnie w ich ramach wyodrębniono 101 jednostek urbanistycznych. W poszczególnych dzielnicach wydzielono odpowiednio: 14 (A), 26 (B), 14 (C), 16 (D) i 31 (E) jednostek urbanistycznych.

Obydwa podziały: na dawne dzielnice (delegatury) – zaznaczono odcieniami szarości oraz na dzielnice urbanistyczne – oddzielone czarną linią ciągłą, przedstawiono na rysunku 1.

W projekcie *Studium* wyróżniono następujące elementy wchodzące w skład struktury funkcjonalno-przestrzennej miasta (2017):

a) pasma:

- mieszkalnictwo,
- aktywność gospodarczą (produkcja, budownictwo, handel hurtowy, gospodarka magazynowa, logistyka, obsługa transportu i telekomunikacja, gospodarka odpadami<sup>1</sup>),
- zieleń;

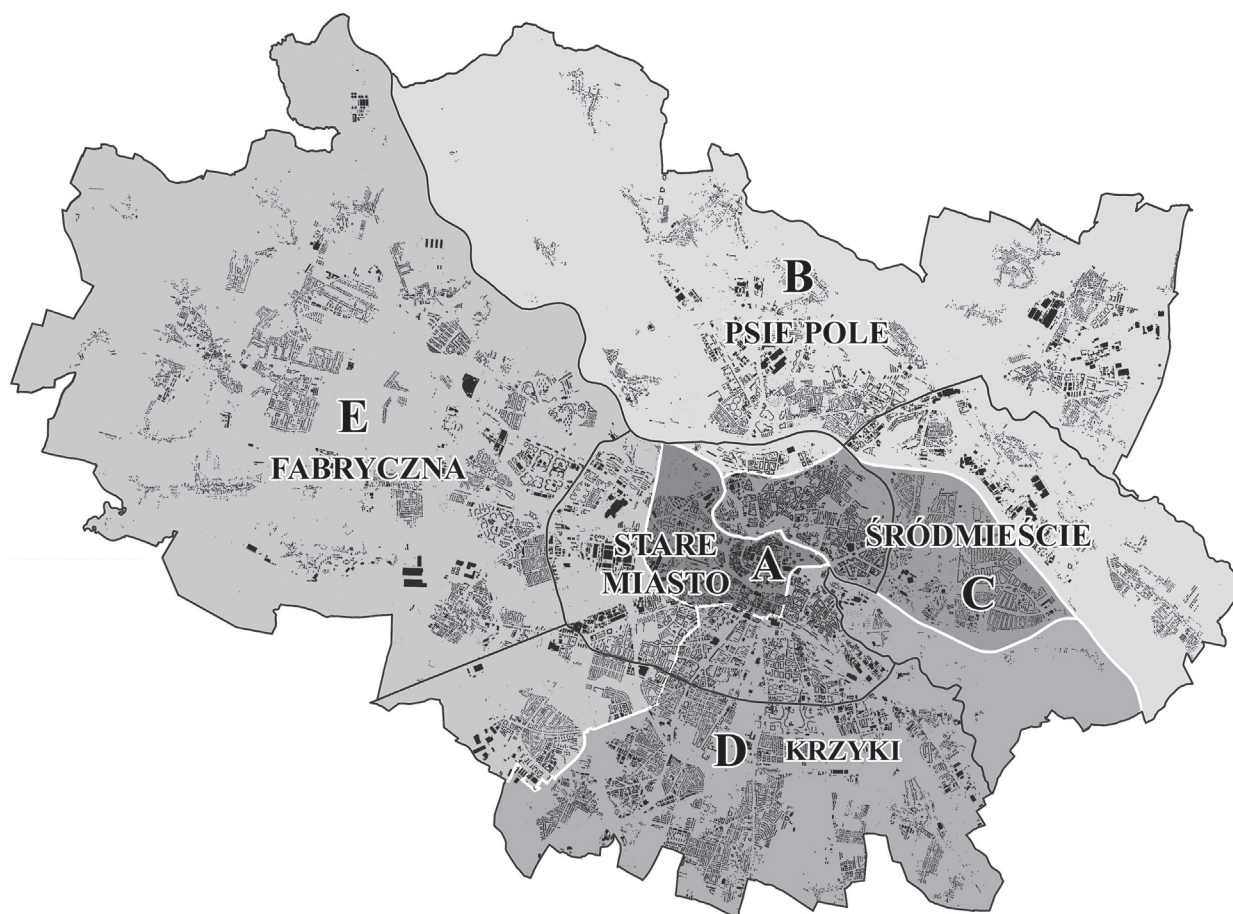
b) ośrodki usługowe (handel detaliczny, kultura, gastronomia, rozrywka, obsługa turystyki, opieka zdrowotna, opieka społeczna, edukacja, nauka i szkolnictwo wyższe, biura, bezpieczeństwo publiczne, usługi drobne, działalność targowo-wystawiennicza);

c) dzielnice urbanistyczne;

d) rzeki.

Obszar Wrocławia o w pełni wykształconej zwartej strukturze funkcjonalno-przestrzennej obliczono na ponad 120 km<sup>-2</sup>, co stanowi więcej niż 41% powierzchni miasta. Przy czym w obrębie tych terenów zdarzają się także działki niezabudowane, zaniedbane lub niekompletne, których znaczna część jest objęta miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego. Największa powierzchnia rezerw objętych miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego, znajdujących się w obszarze o zwartej zabudowie, występuje w dzielnicy Południowej

<sup>1</sup> Taki podział na sferę aktywności gospodarczej i usługowej (ośrodki usługowe) wprowadzono we wcześniejszym „Studium uwarunkowań...” (2010) i ma on zastosowanie w projekcie nowego „Studium uwarunkowań...” (2017)



**Rys. 1.** Dawne dzielnice (delegatury) i dzielnice urbanistyczne Wrocławia – porównanie

**Fig. 1.** Old districts (delegations) and urban districts of Wrocław – comparison

*Źródło:* opracowanie własne Agata Pluta na podstawie danych z „Systemu Informacji...” (2017), „Alfabetycznego wykazu nazw...” (2016)

*Source:* elaborated by Agata Pluta based on “System Informacji...” (2017), “Alfabetyczny wykaz nazw...” (2016)

oraz w dzielnicy Zachodniej. Do wyliczenia obszaru o w pełni wykształconej zwartej strukturze funkcjonalno-przestrzennej wzięto pod uwagę dane dotyczące (Studium uwarunkowań... 2017):

- wykorzystania (użytkowania) gruntów,
- dostępu do infrastruktury transportowej i społecznej,
- własności gruntów,
- przeznaczenia w planach miejscowych,
- lokalizacji budynków,
- przebiegu realizowanych inwestycji oraz wydanych pozwoleń na budowę.

Te same dzielnice: Zachodnia i Południowa, zajmują wiodące miejsca w kategorii powierzchni działek

poza zwartą zabudową ujętych w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego (z przewagą dzielnicy Zachodniej).

Jednocześnie stwierdzono, że wyznaczone w poprzednim „Studium uwarunkowań...” (2010) tereny rezerwowe są zbyt rozległe w stosunku do obecnego zapotrzebowania – ich powierzchnia to około 26,2 km<sup>2</sup> (9% powierzchni miasta). Jako rezerwę, w perspektywie 30 lat, wyznaczono tylko te tereny, których zainwestowanie uznano za najbardziej opłacalne z punktu widzenia rozbudowy i budowy infrastruktury technicznej i społecznej oraz te, które wykazują najniższą transportochłonność (Studium

uwarunkowań... 2017), czyli są usytuowane we względnej bliskości w pełni wykształconej zabudowy zwartej. Ich łączna powierzchnia to ponad 20,3 km<sup>-2</sup> (7% powierzchni miasta), z czego ponad 55% stanowią rezerwy na tereny mieszkaniowe (zob. tab. 1). Poza wyznaczoną rezerwę znalazły się tereny przeznaczone pod zabudowę mieszkaniową, położone zupełnie peryferyjnie w zachodniej, północnej i wschodniej części miasta. Warto zaznaczyć, że planowana liczba ludności Wrocławia w perspektywie 30 lat ma być zbliżona do obecnej liczby ludności (która według stanu na 30 czerwca 2017 r. wynosiła około 638 tys. osób) (Bank Danych... 2017) i wynosić około 636 tys. osób (Studium uwarunkowań... 2017).

**Tabela 1.** Rezerwy terenów w projekcie studium według ich przeznaczenia

**Table 1.** Land reserve in the study project according to their destination

Przeznaczenie terenu Land allocation	Powierzchnia [km <sup>2</sup> ] Area [km <sup>2</sup> ]	Udział [%] Share [%]
Zabudowa mieszkaniowa Housing development	11 222,7	55,15
Zabudowa produkcyjna i usługowa Production and service development	9 126	44,85
Łącznie Total	20 348,7	100

Źródło: opracowanie własne na podstawie „Studium uwarunkowań...” (2017)

Source: own study based on „Studium uwarunkowań...” (2017)

Do podstawowych zasad polityki przestrzennej, zapisanych w projekcie „Studium uwarunkowań...” (2017), należą:

- dbanie o miejską wielofunkcyjność,
- ograniczanie konfliktów przestrzennych i unikanie polaryzacji społecznej,
- rozwijanie funkcji społecznych przestrzeni ogólnodostępnych,
- uwzględnianie w szerokim stopniu partycypacji społecznej,
- stosowanie urbanistyki operacyjnej (kompleksowość działań, dopełnienie urbanistyczne).

Są one zbieżne z koncepcją miasta zwartego. Celem strategicznym jest harmonijne i zwarte miasto. W projekcie zawarto pięć celów operacyjnych, których osiągnięcie będzie prowadziło do wprowadzenia w życie wizji miasta zawartej w dokumencie. Te cele to:

1. Komfortowe zamieszkiwanie.
2. Zieleń bez granic.
3. Bogactwo dziedzictwa kulturowego.
4. Innowacyjna gospodarka.
5. Zrównoważona mobilność.

Cel strategicznym ma być osiągnięty poprzez dążenie do kompletności przestrzennie wyodrębnionych całości np. osiedli mieszkaniowych, obszarów przemysłowych czy terenów rekreacyjnych: zakończonych, w całości zagospodarowanych, odpowiednio wyposażonych w stosunku do pełnionych funkcji z jednoczesnym zachowaniem harmonii i różnorodności. Ma temu służyć m.in. zadbanie o obszary mieszkaniowe i przestrzenie publiczne oraz reurbanizacja. Dużą wagę przykładają się do podnoszenia atrakcyjności pod względem mieszkaniowym poszczególnych już zagospodarowanych osiedli, jak również centrum miasta oraz pod względem atrakcyjności inwestycyjnej osiedli położonych poza centrum (Studium uwarunkowań... 2017).

Komfortowe zamieszkiwanie rozumiane jest jako bogactwo ofert mieszkaniowych opartych na różnych stylach zamieszkania, dostosowane do potrzeb i możliwości obecnych i potencjalnych mieszkańców. W celu tym mieści się dbałość o kompletność zabudowy, zwłaszcza nowych osiedli, oraz o spójność nowej zabudowy z istniejącą w ramach już istniejących. Ważne jest rozwijanie atrakcyjnych przestrzeni publicznych i w ten sposób m.in. zapobieganie rozlewaniu się i rozpraszaniu zabudowy (Studium uwarunkowań... 2017).

Zieleń bez granic, jej utrzymanie i rozwój są ważne ze względów: rekreacyjnych, estetycznych, ekologicznych, ale także ochronnych. Obliczono, że blisko 40% powierzchni Wrocławia stanowią tereny zieleni, należące do tzw. podstawowego systemu, a kolejne około 11% składa się na pozostałe formy zieleni w mieście (Studium uwarunkowań... 2017). Przy czym ważna jest ocena jakości zieleni miejskiej,

część obszarów zaliczanych do zieleni powinna być ponownie zaktywizowana. Planuje się ponadto tworzenie nowych terenów zieleni.

Cel dotyczący wspierania bogactwa dziedzictwa kulturowego sprowadza się przede wszystkim do ochrony zabytków i dawnych układów urbanistycznych oraz do integrowania ich z nowo powstającą tkanką miejską. Działania te mają zmierzać do tworzenia harmonijnych kompleksów kulturowych (Studium uwarunkowań... 2017). Są one także zbieżne z ideą miasta zwarteo.

Innowacyjna gospodarka jest celem, który ma być osiągnięty poprzez realizację polityki przestrzennej stwarzającej podstawy do dynamicznego rozwoju społeczno-gospodarczego, ze szczególnym uwzględnieniem innowacyjnych rodzajów działalności (w tym zaawansowanych technologicznie i branż kreatywnych) z jednoczesnym stwarzaniem korzystnych warunków do reindustrializacji. Wśród działań przewiduje się m.in. uatrakcyjnienie osiedli poza centrum do tworzenia ośrodków usługowych, w tym powierzchni biurowych (szerzej: Korenik i in. 2016).

Wspomniana już „Wrocławska polityka mobilności” (2013) ma swoje odniesienie w celu 5. – zrównoważonej mobilności. Zakłada się dążenie do wzrostu znaczenia podróży innymi środkami transportu niż samochód, dążenie do tego, aby udział podróży transportem publicznym (priorytet ma transport szynowy), podróży rowerowych i pieszych wyniósł ponad 65% podróży ogółem. Na przełomie lat 2010/2011 udział podróży w inny sposób niż samochodem (wliczając ruch pieszy) wynosił około 58% (Studium uwarunkowań... 2017). Przy czym należy pamiętać, że znaczną część użytkowników miasta stanowią ludzie niebędący jego mieszkańcami. Dlatego wszelkie działania związane z rozwojem transportu publicznego, aby były skuteczne, muszą obejmować kompleksowe rozwiązania dla całego obszaru funkcjonalnego Wrocławia, a w szczególności połączeń Wrocławia z gminami z nim sąsiadującymi.

W nowej strategii rozwoju miasta, w projekcie „Strategii Wrocław 2030” (2017) jednym z elementów misji jest: „Miasto, które jednoczy”. Z rozwinięcia tego zapisu wynika, że przestrzeń i struktura funkcjonal-

no-przestrzenna Wrocławia powinny charakteryzować się spójnością, ogólną dostępnością i kompleksowym zagospodarowaniem. Inne elementy misji to „miasto mądre, piękne i zasobne”, „miasto, które inspiruje” (Strategia Wrocław... 2017). Jednym z celów jest budowa zwarteo i jednocześnie efektywnie zagospodarowanego miasta. Takie miasto, wykorzystując gospodarkę opartą na wiedzy i innowacjach, powinno zyskać stabilne podstawy rozwoju oraz charakteryzować się szeroko rozumianym bezpieczeństwem. Te cechy przede wszystkim powinny w perspektywie 2030 r. przyciągać do Wrocławia mieszkańców i innych użytkowników (Założenia Strategii... 2016).

Strategia rozwoju Wrocławia jest zintegrowana ze „Studium uwarunkowań...” (2017): wśród działań podejmowanych w strategii wymienia się m.in. likwidację wykluczenia komunikacyjnego peryferyjnych osiedli, planowanie rozwoju osiedli w sposób spójny, wzmacnianie powiązań z innymi jednostkami przestrzennymi. Podkreśla się zwartość poszczególnych osiedli i postuluje tworzenie w ich ramach lokalnych centrów usług i integracji społeczności. Zgodnie z założeniami Strategii, Wrocław ma być miastem pięknym, w pierwszej kolejności przyjaznym pieszym i rowerzystom. Mają go tworzyć zwarte układy urbanistyczne, zatopione w zieleni. Zwraca się także uwagę na wykorzystanie potencjału rzek – z punktu widzenia tematu prezentowanego opracowania należy zwrócić uwagę przede wszystkim na aspekt ekologiczny i rekreacyjno-sportowy wykorzystania rzek we Wrocławiu (Strategia Wrocław... 2017).

## **ZNACZENIE WDRAŻANIA KONCEPCJI MIASTA ZWARTEGO DLA JAKOŚCI ŻYCIA I UŻYTKOWANIA MIASTA – NA PRZYKŁADZIE WROCŁAWIA**

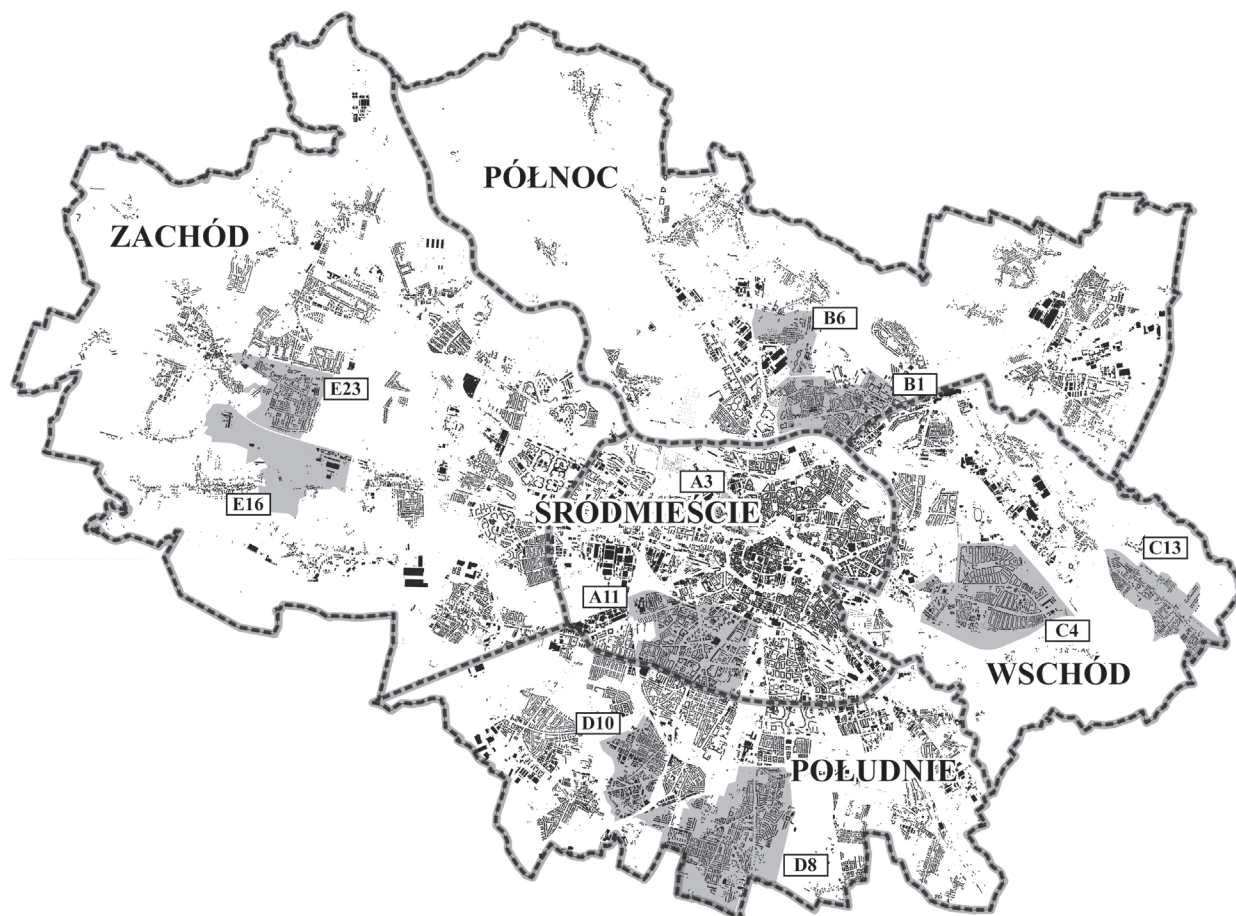
We Wrocławiu napotykamy znaczące różnice w stopniu spójności i zwartości struktury miejskiej, w zależności od zespołów urbanistycznych i osiedli. Największą zwartością i spójnością charakteryzują się tereny centrum (przede wszystkim w obrębie dzielnicy urbanistycznej Śródmieście) oraz tereny położone na południe od centrum (dzielnica Południe).

Jednak nawet na tych obszarach pozostają problemy wymagające rozwiązań, w tym dotyczące zwartości zabudowy i niewystarczającego rozwoju infrastruktury technicznej. Część problemów wynika ze zróżnicowanej struktury własnościowej m.in.: rozdrobnienia działek ewidencyjnych, występowania gruntów stanowiących współwłasność np. osób fizycznych i osób prawnych; gminy i osób fizycznych itp., a także występowania gruntów o niuregulowanym stanie prawnym.

Jak już zaznaczono, w projekcie *Studium* wyodrębniono 101 jednostek urbanistycznych, w ramach

pięciu dzielnic urbanistycznych. Dla każdej z nich sporządzono oddzielną kartę urbanistyczną, dodatkowo wydzielono kartę dla zieleni dominującej. Na potrzeby badania wybrano po dwie jednostki z każdej dzielnicy urbanistycznej. Ich lokalizację w przestrzeni miasta oraz układ urbanistyczny każdej z nich przedstawiono na rysunkach 2 i 3.

Przykładowe działania, dotyczące zwiększania spójności i zwartości struktury miejskiej, proponowane dla badanych jednostek urbanistycznych, przedstawiono w tabeli 2.



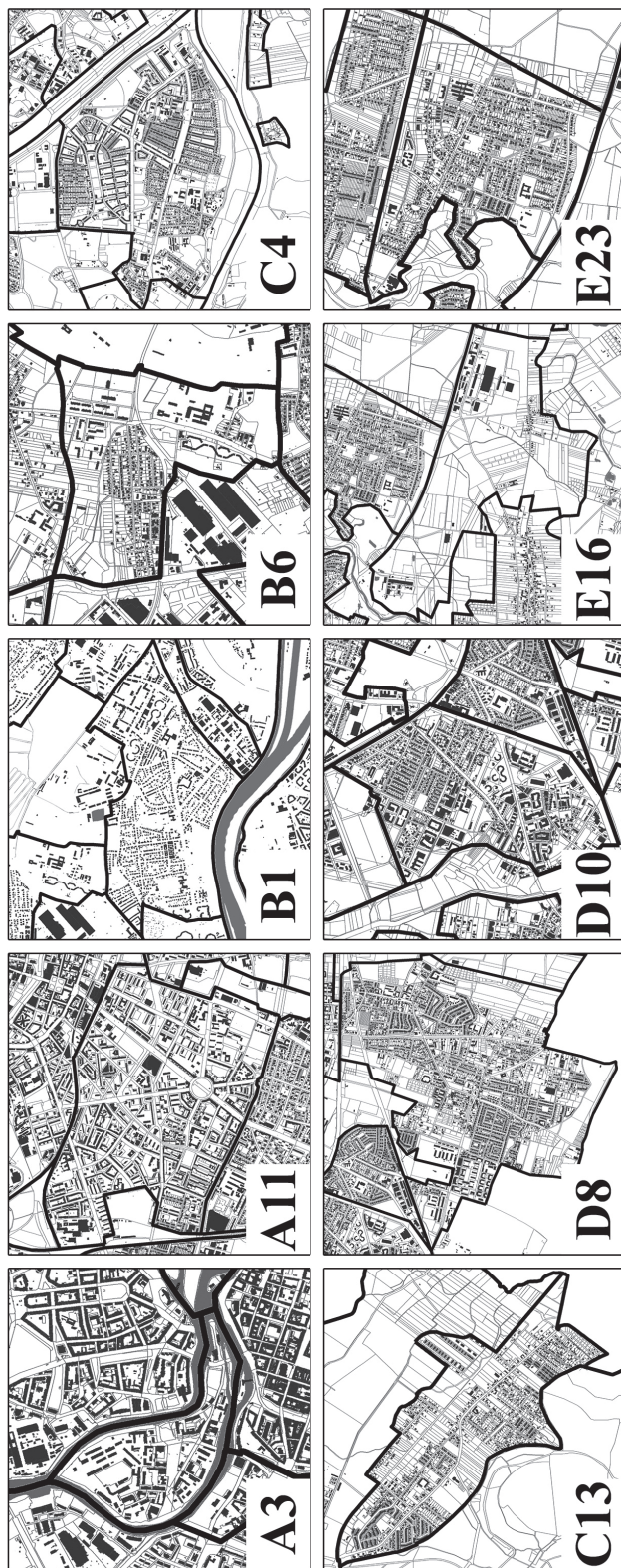
A3 – Kępa Mieszczańska, A11 – Śródmieście Południowe, B1 – Karłowice, B6 – Kamińskiego, C4 – Biskupin – Bartoszowice – Dąbie – Sępólno, C13 – Strachocin – Wojnów, D8 – Partynice – Ołtaszyn – Wojszyce, D10 – Krzyki Zachód (ulice: Krzycka, Skarbowców, Przyjaźni), E16 – Żerniki Przemysłowe, E23 – Złotniki

**Rys. 2.** Rozmieszczenie badanych jednostek urbanistycznych na tle dzielnic urbanistycznych Wrocławia

**Fig. 2.** Arrangement of surveyed urban units against the background of Wrocław's urban districts

*Źródło:* opracowanie własne Agata Pluta na podstawie danych z „Systemu Informacji...” (2017), „Studium uwarunkowań...” (2017)  
*Source:* elaborated by Agata Pluta based on “System Informacji...” (2017), „Studium uwarunkowań...” (2017)





**Rys. 3.** Układ urbanistyczny wybranych do badania jednostek urbanistycznych Wrocławia: A3 – Kępa Mieszczańska, A11 – Śródmieście Południowe, B1 – Karlówice, B6 – Kamińskiego, C4 – Biskupin – Bartoszewice – Dąbie – Sępólno, C13 – Strachocin – Wojnów, D8 – Partynice – Oltaszyn – Wojszyce, D10 – Krzyki Zachód (ulice: Krzycka, Skarbowców, Przyjaźni), E16 – Żerniki Przemysłowe, E23 – Złotniki

**Fig. 3.** Urban layout selected urban units in Wrocław: A3 – Kępa Mieszczańska, A11 – Śródmieście Południowe, B1 – Karlówice, B6 – Kamińskiego, C4 – Biskupin – Bartoszewice – Dąbie – Sępólno, C13 – Strachocin – Wojnów, D8 – Partynice – Oltaszyn – Wojszyce, D10 – Krzyki Zachód (ulice: Krzycka, Skarbowców, Przyjaźni), E16 – Żerniki Przemysłowe, E23 – Złotniki

Źródło: opracowanie własne Agata Pluta na podstawie danych ze „Studium uwarunkowań...” (2017), “Geoportal.gov.pl” (2017)

Source: elaborated by Agata Pluta based on: “Studium uwarunkowań...” (2017), “Geoportal.gov.pl” (2017)

**Tabela 2.** Przykłady planowanych działań w wybranych jednostkach urbanistycznych Wrocławia  
**Table 2.** Examples of planned actions in selected urban areas of Wrocław

Planowane działania Planned actions	A3	A11	B1	B6	C4	C13	D8	D10	E16	E23
Wzmacnianie spójności zabudowy Strengthening the coherence of development	X		X				X		X	X
Wspieranie wielofunkcyjności Promoting multifunctionality					X				X	
Rozwój nowych funkcji Development of new functions			X	X			X	X		
Rozwój transportu zbiorowego w oparciu o transport szynowy Development of collective transport based on tram transport	X	X	X	X	X	X	X	X		
Wprowadzanie nowych układów kompozycyjnych, zintegrowanych z istniejącymi Introducing new composite layouts, integrated with existing ones	X		X		X			X		X
Rozwój i zwiększanie atrakcyjności przestrzeni publicznych Development and increasing the attractiveness of public spaces	X	X	X	X	X	X	X	X	X	
Rozwój lokalnego centrum, tworzenie lokalnych miejsc integracji Development of the local center, creation of local integration sites	X	X	X	X	X	X	X	X		X
Rozwój i aktywizacja terenów zieleni Development and activation of green areas	X	X	X	X	X		X	X	X	X
Transformacja i rewitalizacja struktury Transformation and revitalization of structure		X								
Rozwój powiązań pieszych i rowerowych Development of pedestrian and bicycle links	X	X	X	X		X	X	X		X
Rozwój układu drogowego Development of the road system					X				X	
Wzmocnienie znaczenia transportu kolejowego Strengthening the importance of rail transport									X	X

Śródmieście – city centre: A3 – Kępa Mieszczańska, A11 – Śródmieście Południowe

Północ – North: B1 – Karłowice, B6 – Kamińskiego

Wschód – East: C4 – Biskupin – Bartoszowice – Dąbie – Sępólno, C13 – Strachocin – Wojnów

Południe – South: D8 – Partynice – Ołtaszyn – Wojszyce, D10 – Krzyki Zachód (ulice – streets: Krzycka, Skarbowców, Przyjaźni)

Zachód – West: E16 – Żerniki Przemysłowe, E23 – Złotniki

Źródło: opracowanie własne na podstawie „Kart jednostek urbanistycznych” (2017)

Source: own study based on „Kart jednostek urbanistycznych” (2017)

Planowane działania dotyczą przede wszystkim: rozwoju i zwiększania atrakcyjności przestrzeni publicznych, rozwoju i aktywizacji terenów zielonych, rozwoju powiązań pieszych i rowerowych, a także kreowania lokalnych centrów usługowych oraz miejsc integracji lokalnej.

Innym ważnym kierunkiem jest rozwój transportu zbiorowego, ze szczególnym uwzględnieniem transportu szynowego (tramwajowego). Stosunkowo rzadko pojawiają się działania dotyczące rozwoju układu drogowego czy wzmocnienia znaczenia transportu

kolejowego. W sposób bezpośredni z planowanych działań rzadko wynikają także te zmierzające do wspierania wielofunkcyjności obszaru lub transformacji struktury miejskiej. Zazwyczaj mają one być jednym z możliwych efektów zaplanowanych działań.

W tabeli 3 przedstawiono zróżnicowanie wybranych jednostek urbanistycznych pod względem powierzchni, liczby ludności, gęstości zaludnienia oraz udziału zwartej struktury miejskiej. Jednostki różniły się w tych kategoriach. Ich powierzchnia oscylowała od 0,36 km<sup>-2</sup> do ponad 5 km<sup>-2</sup>. Liczba

**Tabela 3.** Wybrane cechy badanych jednostek urbanistycznych Wrocławia w 2016 r.

**Table 3.** Selected features of the analyzed urban units in Wrocław (2016)

Jednostka urbanistyczna Urban unit	Powierzchnia (w tym powierzchnia terenów zamkniętych) [km <sup>-2</sup> ] Area (including closed areas) [km <sup>-2</sup> ]	Ludność [os.] Population [persons]	Gęstość zaludnienia, bez terenów zamkniętych [os.·km <sup>-2</sup> ] Population density, excluding closed areas [persons per km <sup>-2</sup> ]	Udział zwartej struktury miejskiej [%] Share of compact urban structure [%]
Kępa Mieszczańska (A3)	0,36 (w tym 0,002 terenów zamkniętych) (including 0.002 closed areas)	663	1 852	100
Śródmieście Południowe (A11)	3,81 (0,06)	52 789	14 077	100
Karłowice (B1)	2,26 (0,05)	11 035	4 993	95
Kamińskiego (B6)	1,27 (0,02)	4 389	3 511	78
Biskupin – Bartoszowice – Dąbie – Sępolno (C4)	3,85	20 572	5 343	97
Strachocin – Wojnow (C13)	2,15 (0,04)	4 770	2 261	81
Partynice – Ołtaszyn – Wojszyce (D8)	5,35 (0,02)	14 863	2 789	78
Krzyki Zachód (D10)	1,87	12 435	6 650	98
Żerniki Przemysłowe (E16)	3,06 (0,06)	197	66	21
Złotniki (E23)	2,09 (0,02)	5 156	2 491	78

Źródło: opracowanie własne na podstawie „Kart jednostek urbanistycznych” (2017)

Source: own study based on „Karty jednostek urbanistycznych” (2017)

ludności i gęstość zaludnienia także były różne. Najmniej ludności (około 200 osób) i jednocześnie najniższa gęstość zaludnienia przypadła na Żerniki Przemysłowe (udział zwartej zabudowy stanowił w tej jednostce zaledwie nieco powyżej 20%), najwięcej ludności (prawie 53 tys. osób) zamieszkiwało Śródmieście Południowe, gęstość zaludnienia wynosiła ponad 14 tys. osób na km<sup>-2</sup>, a udział zwartej struktury miejskiej oszacowano na 100%. Średnimi wartościami charakteryzowały się takie jednostki jak: Biskupin – Bartoszowice – Dąbie – Sępolno (historycznie ukształtowana zabudowa kameralna, przewaga funkcji mieszkaniowej, liczne tereny wykształconej zieleni wysokiej) czy Krzyki Zachód (zabudowa kameralna oraz nowe osiedla mieszkaniowe z niedorozwojem infrastruktury, przestrzeni publicznych i funkcji usługowej oraz postępującym zagospodarowaniem terenów zielonych).

Zwartość i spójność wpływa na jakość życia, a mieszkańcy w procesie rozwoju społeczeństwa obywatelskiego, m.in. poprzez narzędzia partycypacji

społecznej, chcą oddziaływać i oddziałują na te cechy miasta. Zwartość prowadzi ponadto do oszczędności: terenów, energii, czasu, konsumpcji, a także oszczędności funduszy przeznaczanych na ochronę zdrowia, ochronę środowiska i konserwację środków trwałych (Budowa miast... 2016). Wysoka gęstość zaludnienia i intensywność zabudowy sprawiają, że zyskuje na znaczeniu transport publiczny (szerzej np. Faron 2014).

Zakłada się, że wdrażanie idei miasta zwartego będzie miało w ostatecznej ocenie pozytywny wpływ na jakość życia mieszkańców i użytkowników Wrocławia. Wśród podstawowych zalet należy wymienić:

- większą dostępność terenów,
- rozwój dotychczasowych i nowych funkcji poza centrum,
- większą aktywizację i samodzielność (wielofunkcyjność) osiedli,
- poprawę stanu środowiska, w tym jakości powietrza,
- aktywizację przestrzeni publicznych i terenów zieleni.

## PODSUMOWANIE

Zwarta struktura miejska wpływa pozytywnie na spójność terytorialną i ład przestrzenny, a co za tym idzie, także na jakość życia mieszkańców i innych użytkowników miasta. Zwiększa wielofunkcyjność przestrzeni, pozwala na oszczędność środków finansowych, energii, czasu, a także na obniżenie kosztów społecznych i środowiskowych funkcjonowania obszaru zurbanizowanego. Tymczasem koncepcja miasta zwartej jest wdrażana zbyt wolno i w zbyt wąskim wymiarze. Problem ten dotyczy także Wrocławia. Jego rozwiązanie wymaga systematycznych i konsekwentnych działań podejmowanych w perspektywie najbliższych 30 lat.

Działania, które planowane są we Wrocławiu, w związku ze wdrażaniem idei miasta harmonijnego i zwartej przyczynią się do poprawy jakości życia w mieście. Chodzi przede wszystkim o:

1. Utrzymanie istniejącej zwartości zabudowy m.in. poprzez dopełnianie zespołów mieszkaniowych, wspieranie inwestycji na terenie 22 obszarów uznanych za szczególnie rozwojowe, utrzymanie dotychczasowych granic dzielnic jako konstelacji osiedli porozdzielanych obszarami zieleni.

2. Reaktywizację centrum miasta m.in. poprzez wspieranie różnorodności funkcyjnej centrum, wsparcie dla działalności kulturalnej, ale także innego rodzaju działalności, w tym biurowej, oraz rozwoju funkcji mieszkaniowej. Ważne jest podtrzymywanie niepowtarzalnego klimatu i urokliwości tej części miasta. Kolejnym kierunkiem jest łączenie centrum z obszarami przyległymi poprzez rozbudowę nowoczesnych przestrzeni publicznych (jest to wyjątek od zasady rozdzielania terenami zielonymi) oraz zapewnienie dostępności komunikacją zbiorową, rowerami i pieszo, a także łatwości poruszania się w ten sposób wewnątrz centrum.

3. Ożywienie i zapewnienie większej samowystarczalności osiedlom położonym poza centrum, w tym w zakresie tworzenia miejsc pracy m.in. poprzez tworzenie lokalnych centrów usług – zapewnienie samowystarczalności w zakresie szerokiej oferty usługowej, wzrost wewnętrznej, kompleksowej integracji osiedli i ich części oraz rozwijanie połączeń

komunikacyjnych wewnątrz, jak również między osiedlami (z naciskiem na komunikację publiczną oraz trasy dla pieszych i rowerzystów).

4. Utrzymanie odrębności poszczególnych dzielnic i jednostek urbanistycznych (tworzenie konstelacji jednostek w ramach dzielnic), z jednoczesnym wzmacnianiem powiązań funkcjonalnych między nimi poprzez rozwijanie tożsamości poszczególnych jednostek urbanistycznych oraz rozwijanie połączeń szynowych, drogowych, rowerowych i pieszych; w miarę możliwości oddzielanie tras rowerowych i pieszych od drogowych pozwalających na komunikację między osiedlami z pominięciem centrum.

5. Wzmacnianie roli przestrzeni publicznych, w niektórych przypadkach dopiero tworzenie przestrzeni publicznych, dbanie o ich jakość i funkcjonalność, a także akceptację społeczną. Łączenie przestrzeni publicznych z zagospodarowaniem terenów zielonych na cele rekreacyjno-sportowe.

6. Przestrzeganie zasady dopełnienia urbanistycznego poprzez kompleksowe diagnozowanie potrzeb, a następnie: uzupełnianie zabudowy, rozwój infrastruktury technicznej, uzupełnianie elementów małej architektury oraz zieleni oraz wspomniany już wielokrotnie rozwój przestrzeni publicznych i poprawę dostępności komunikacyjnej.

W konsekwencji powinna wzrosnąć wielofunkcyjność obszarów (poprzez wzmocnienie istniejących oraz rozwój nowych funkcji). Jednak jest to cecha, która w znacznym stopniu zależy od indywidualnych decyzji podmiotów gospodarczych. Osiągnięcie to można nie tylko poprzez ustalanie przeznaczenia poszczególnych terenów, ale także wzmocnienie ich atrakcyjności inwestycyjnej i (w niektórych przypadkach) mieszkaniowej. Ma temu służyć polityka przestrzenna skupiona na wzmacnianiu zwartości i spójności struktury miejskiej. W projekcie „Studium uwarunkowań...” (2017) i projekcie „Strategii Wrocław...” (2017) zaznacza się wagę kreowania przestrzeni publicznych. Bez atrakcyjnych dla mieszkańców i użytkowników Wrocławia przestrzeni publicznych, tj. postrzeganych, akceptowanych i tętniących życiem, nie będzie możliwe skuteczne oddziaływanie na spójność i zwartość poszczególnych dzielnic i jednostek urbanistycznych.

## PIŚMIENNICTWO

- Alfabetyczny wykaz nazw ulic, placów i innych ciągów komunikacyjnych Wrocławia (Alphabetical list of names of streets, squares and other communication routes of Wrocław). (2016). Urząd Statystyczny we Wrocławiu (Statistical Office in Wrocław), Wrocław.
- Billert, A. (2012). Kultura a rozwój społeczny i przestrzenny miast. Doświadczenia niemieckie, w: *Kultura, polityka, rozwój: o kulturze jako „dźwigni” rozwoju społecznego polskich metropolii i regionów* (Culture versus social and spatial development of cities. German experience, in: *Culture, politics, development: about culture as the “lever” of the social development of Polish metropolises and regions*). Red. (Eds.) S., Szultka, P., Zbieranek. Instytut Badań nad Gospodarką Rynkową, Gdańsk, ss. 20–28.
- Bradecki, T. (2012). Przyszłość miasta zwarteo. Przykłady projektów i realizacji. Koncepcja zagospodarowania terenu Praga Południe w Warszawie (Future of the compact city. Case study of urban design for Southern Praga in Warsaw). *Czasopismo Techniczne. Architektura* 1(1), 109–116.
- Budowa miast zwartych i przeciwdziałanie rozlewaniu się zabudowy (Creating compact cities and prevention of urban sprawl). (2016) Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa, Instytut Rozwoju Miast w Krakowie, (prezentacja), <http://mib.gov.pl/files/0/1797727/AIBudowamiastzwartychiprzeciwdziaanierozlewaniuszabudowy.pdf>, dostęp (access): 20.06.2017.
- Compact city extended. Outline for future policy. Research and design. (2011). (Eds.) L., Boelens, H., Ovink, H.L., Palsdottir, E., Wierenga, 010 Publishers, Rotterdam.
- Compact city policies. A comparative assessment. (2012). OECD Green Growth Studies. OECD Publishing.
- Dantzig, G.B., Saaty, T.L. (1973). *Compact city. A plan for a livable urban environment*. W.H. Freeman, San Francisco, CA.
- Faron, A. (2014). Wybrane czynniki struktury funkcjonalno-przestrzennej miasta, których kształtowanie może wpływać na zachowania transportowe mieszkańców (Impact of land use indicators on transport behaviors of citizens). *Logistyka* 3, 1666–1675.
- Gzell, S., Wośko-Czeranowska, A., Majewska, A., Świeżewska, K. (2011). Miasto zwarte. Problem terenów granicznych (Compact city. The issue of border areas). *Urbanistyka, Międzyuczelniane Zeszyty Naukowe*.
- Gzell, S. (2010). Reurbanizacja: uwarunkowania (Reurbanization: determinants). *Urbanistyka, Międzyuczelniane Zeszyty Naukowe*.
- Heffner K., (2016). Proces suburbanizacji a polityka miejska w Polsce, w: *Miasto – region – gospodarka w badaniach geograficznych. W stulecie urodzin Profesora Ludwika Straszewicza* (Suburbanization and urban policy in Poland, in: *City – region – economy in geographic research. On the centenary of the birth of Professor Ludwik Straszewicz*). Red. (Ed.) T., Marszał. Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź, ss. 75–110.
- Karta lipska na rzecz zrównoważonego rozwoju miast europejskich (Leipzig charter on sustainable European cities). (2007), [http://www.sarp.org.pl/pliki/karta\\_lipska\\_pl.pdf](http://www.sarp.org.pl/pliki/karta_lipska_pl.pdf), dostęp (access): 20.06.2017.
- Karty jednostek urbanistycznych (Cards of urban units). Biuro Rozwoju Wrocławia, <http://geoportal.wroclaw.pl/studium/>, dostęp (access): 14.04.2017.
- Korenik, S., Pięta-Kanurska, M., Zakrzewska-Półtorak, A., (2016). Analiza ekonomiczna na potrzeby nowej edycji Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia (Economic analysis for the needs of the new edition of the Study of conditions and directions of urban development in Wrocław). Wrocław.
- Krajowa Polityka Miejska 2023 (National urban policy 2023). (2015) Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju, Warszawa.
- Ogrodnik, K. (2015). Idea miasta zwarteo – definicja, główne założenia, aktualne praktyki (Compact city – definition, main assumptions, current practices). *Architecturae et Artibus* 4, 35–42.
- Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego Wrocławia. Załącznik do Uchwały nr XXXIV/713/16 Rady Miejskiej Wrocławia z 22 grudnia 2016 r. w sprawie Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Wrocławia na lata 2016–2022 (Plan of sustainable development of collective public transport in Wrocław. Annex to the Resolution No. XXXIV/713/16 of the City Council of Wrocław of 22 December 2016 on the Public sustainable transport plan for Wrocław in years 2016–2022).
- Polit, A. (2010). Idea miasta zwarteo a rzeczywistość (The idea of a compact city and the reality). *Czasopismo Techniczne. Architektura* 14, 85–91.
- Saaty, T.L. (2013). *Compact city. The next urban evolution in response to climate change*. RWS Publications, Pittsburgh, PA.

- Stangel, M. (2013). Kształtowanie współczesnych obszarów miejskich w kontekście zrównoważonego rozwoju (Shaping contemporary urban areas in the context of sustainable development). Wydawnictwo Politechniki Śląskiej, Gliwice.
- Strategia Wrocław 2030 – projekt (Strategy for Wrocław 2030 – first draft), <https://www.wroclaw.pl/rozmawia/strategia-wroclaw-2030>, dostęp (access): 28.06.2017.
- Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia. Tekst jednolity przyjęty Uchwałą nr L/1467/10 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 20 maja 2010 r. (Study of conditions and directions of urban development in Wrocław. Uniform text adopted by Resolution No. L/1467/10 of the Wrocław City Council of 20 May 2010).
- Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia – projekt. (2017) (Study of conditions and directions of urban development in Wrocław – project), Wrocław.
- The compact city. A sustainable urban form? (2003). Red. (Eds.) E., Burton, M., Jenks, K., Williams, Routledge.
- Ustawa z 27 marca 2003 roku o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Spatial planning and land development Act of 27 March 2003). Dz.U. 2003 nr 80 poz. 717 z późn. zm.
- Weber, M. (1958). *The city*. Free Press, New York.
- Węclawowicz-Bilska, E. (2012). *Miasto przyszłości – tendencje, koncepcje, realizacje* (The city of the future – trends, concepts, implementations). *Czasopismo Techniczne. Architektura* 1(2), 323–342.
- Wprowadzenie do projektowania urbanistycznego (Introduction to city planning). (2014) Red. (Eds.) P., Lorens, J., Martyniuk-Pęczek. Politechnika Gdańska, Akapit-DTP, Gdańsk.
- Wrocławska Polityka Mobilności. Załącznik do Uchwały nr XLVIII/1169/13 Rady Miejskiej Wrocławia z 19 września 2013 r. (Wrocław Mobility Policy. Annex to Resolution No. XLVIII / 1169/13 of Wrocław City Council of 19 September 2013).
- Założenia Strategii rozwoju Wrocławia 2030. (2016) (Assumptions of the Wrocław Development Strategy 2030). Wersja przygotowana przez zespół pod kierunkiem prof. Stanisława Korenika.
- CORINE Land Cover – CLC. Klasyfikacja CLC (CORINE Land Cover – CLC. CLC Classification), [http://clc.gios.gov.pl/index.php?option=com\\_content&view=article&id=29&Itemid=311](http://clc.gios.gov.pl/index.php?option=com_content&view=article&id=29&Itemid=311), dostęp (access): 25.06.2017.
- Bank Danych Lokalnych (Local Data Bank), <https://bdl.stat.gov.pl>, dostęp (access): 27.11.2017.
- System Informacji Przestrzennej Wrocławia (Wrocław Spatial Information System), <http://geoportal.wroclaw.pl/>, dostęp (access): 24.11.2017.
- Geoportal.gov.pl, <http://www.geoportal.gov.pl/>, dostęp: 24.11.2017.

## COHERENT AND COMPACT URBAN STRUCTURE AND ITS IMPORTANCE FOR THE QUALITY OF LIFE OF CITY USERS ON THE EXAMPLE OF WROCLAW

### ABSTRACT

The aim of the article is to discuss and evaluate the significance of the coherent and compact urban structure for the development of the city and the indication of their use of activities that may have a positive impact on the quality of residents' and other city users' life, on the example of Wrocław. Methods used in the article are descriptive, simple statistical methods and case studies. There is a lack of cohesion and coherence in functional spatial structure in Wrocław. Meanwhile, compact urban structure can help improve the quality of life of residents and other city users. In the new strategic documents: the project of the Study of conditions and directions of Wrocław spatial planning and the Strategy for Wrocław 2030, attach great importance to the coherent and compact urban structure. Particularly important actions are: adherence to the principle of urban fulfillment, strengthening the role or creating bustling public spaces, taking care of the multifunctionality of the city center, revitalizing and ensuring more self-sufficiency of outlying settlements, and maintaining the distinctness of individual districts and urban units, while strengthening the functional links between them.

**Key words:** compact city, spatial policy, functional spatial structure, study of conditions and directions of urban development, development strategy, citizens