

Kamil Roman

Uniwersytet Marii Curie-Skłodowskiej w Lublinie
Wydział Ekonomiczny
ORCID: 0000-0002-1543-1343

Eksurbanizacja jako wiodący problem w zarządzaniu polityką transportową polskich miast

Exurbanization as a leading problem in transport policy management of Polish cities

Streszczenie

Niniejszy rozdział koncentruje się na analizie zjawiska eksurbanizacji w kontekście rozwoju transportu publicznego i został stworzony w oparciu o studium literatury przedmiotu. W publikacji przybliżona została definicja i istota zjawiska „rozlewania się miast” oraz terminów pochodnych. W rozdziale przedstawione zostały także skutki rozlewania się miast w Polsce i na świecie oraz sposoby przeciwdziałania temu zjawisku. W rozdziale przedstawiono także szereg inicjatyw stosowanych w Polsce celem ograniczenia „rozlewania się miast” (ang. Urban sprawl). W szczególności skupiono się tu na inicjatywach podejmowanych przez polskie miasta służących ograniczeniu zjawiska urban sprawl.

Słowa kluczowe: eksurbanizacja, urban sprawl, transport miejski, transport publiczny, Polska

Summary

This chapter focuses on the analysis of the phenomenon of urban sprawl in the context of the development of public transport and was created based on a study of the subject literature. The publication presents the definition and the essence of the phenomenon of "city sprawl" and related terms. The chapter also presents the effects of the sprawl of cities in Poland and around the world, and ways to counteract this phenomenon. The chapter also presents a number of initiatives used in Poland to limit the "sprawl of cities". In particular, the focus here was on initiatives undertaken by Polish cities to reduce urban sprawl.

Keywords: urban sprawl, urban transport, public transport, Poland

Wstęp

Niekontrolowany rozwój miast, który wiąże się ze stopniowym rozprzestrzenianiem się urbanizacji na całym świecie, stał się zjawiskiem po-

wszechnym szczególnie w krajach rozwiniętych¹. Rosnący popyt na ziemię oraz rozbudowa sieci autostrad to czynniki, które zachęciły ludność do osiedlania się poza aglomeracją. Intensywne osiedlanie się ludności na terenach podmiejskich spowodowało, że tysiące osób codziennie przemieszcza się z miejsca zamieszkania (przedmieścia) do pracy (miasta). Konsekwencją tego procesu jest wzrost kosztów związanych z utrzymaniem infrastruktury transportowej, zwiększone natężenie ruchu powodujące zatory transportowe oraz większa emisja spalin przez pojazdy stojące „w korku”. Sytuacja ta jest także wyzwaniem dla osób zarządzających publicznym transportem drogowym. Wymaga ona zapewnienia mieszkańcom terenów objętych zjawiskiem *urban sprawl* dostępu do niezbędnej infrastruktury kulturalno-rozrywkowej, a także doprowadzenia infrastruktury transportu publicznego, w celu umożliwienia mieszkańcom dojazdu do centrum miasta.

Jak wynika z prognoz Głównego Urzędu Statystycznego, sytuacja związana z przemieszczaniem się ludności z biegiem lat będzie się stopniowo pogłębiać. Prognozy GUS wskazują na wysoki rozwój aglomeracji miejskich wraz z przyległymi jej obszarami. Równocześnie postępować będzie proces eksurbanizacji poprzez gwałtowne zwiększanie się liczby mieszkańców w przyległych do miasta gminach². W Polsce obecnie mamy do czynienia z niżem demograficznym, którego konsekwencją jest spadek liczby ludności. Zmniejszanie się liczby mieszkańców prowadzi także do wyludniania się w szczególności obszarów wiejskich, które są słabo skomunikowane z większymi aglomeracjami. W przypadku dużych miast i terenów przyległych, pomimo niżu demograficznego, zwiększa się liczba ich mieszkańców, co związane jest z postępującą eksurbanizacją³.

Celem niniejszego rozdziału jest omówienie zjawiska eksurbanizacji w kontekście planowania i rozwoju transportu publicznego. Rozdział ma charakter przeglądowy i został przygotowany na podstawie studium literatury z uwzględnieniem baz Google Scholar, Ebsco, Elsevier i Emerald.

¹ B. Arellano, J. Roca, *The urban sprawl: a planetary growth process? An overview of USA, Mexico and Spain*, http://www-cpsv.upc.es/documents/01_Arellano_Roca.pdf [dostęp: 15.04.2019].

² J. Hryniewicz, J. Witkowski, A. Potrykowska, *Sytuacja demograficzna Polski jako wyzwanie dla polityki społecznej i gospodarczej*, Rządowa Rada Ludnościowa, Warszawa 2018, s. 12.

³ Parlament Europejski, *Regiony wyludniające się: nowy paradygmat demograficzny i terytorialny*, [http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/etudes/join/2008/408928/IPOL-REGI_ET\(2008\)408928\(SUM01\)_PL.pdf](http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/etudes/join/2008/408928/IPOL-REGI_ET(2008)408928(SUM01)_PL.pdf) [dostęp: 17.04.2019].

Istota eksurbanizacji

W celu przybliżenia istoty tego, czym jest zjawisko eksurbanizacji należy wyjść od terminu bardziej ogólnego, jakim jest urbanizacja. Urbanizacja to zarówno procesy związane ze wzrostem liczby ludności miejskiej, którym towarzyszą procesy związane z formowaniem nowych struktur osadnictwa w mieście, a także rozpowszechnianie się miejskiego stylu życia na cały obszar osadnictwa w aglomeracji⁴. Urbanizacja zawiera w sobie procesy związane zarówno z koncentracją, jak i dekoncentracją przestrzeni miejskiej⁵. Wśród autorów zajmujących się problematyką urbanizacji dominuje pogląd, iż współczesna urbanizacja przejawia się w postaci suburbanizacji i eksurbanizacji. Eksurbanizacja polega na rozlewaniu się dużych miast, poprzez rozwój rozległych przedmieść, które rozrastają się, tworząc rozbudowaną infrastrukturę mieszkaniową i usługową, wkraczając w typowe tereny wiejskie, dotychczas wykorzystywane rolniczo⁶. Eksurbanizacja to także proces, w którym zamożni mieszkańcy miast przenoszą się na wieś, utrzymując związek z miastem poprzez codzienne dojazdy do pracy⁷. Odległość ta determinuje konieczność dostarczania tym mieszkańcom niezbędnych usług, takich jak dostęp do sieci wodociągowo-kanalizacyjnej, sieci elektrycznej czy też komunikacji publicznej. Pojęcie eksurbanizacji jest także często zamiennie używane z takimi pojęciami jak: suburbanizacja (*suburbanization*), dezurbanizacja (*desurbanization*), reurbanizacja (*reurbanization*), kontrurbanizacja, rozlewanie się miast (*urban sprawl*), degromeracja (*deglomeration*), dekoncentracja (*decontration*).

Eksurbanizacja w literaturze światowej jest najczęściej definiowana jako rozlewanie się miast (*urban sprawl*). Rozlewanie się miast to zjawisko polegające na rozwoju miasta poza jego formalnymi granicami, gdzie powstaje obszar gęsto zaludniony, zamieszkały przez ludność odznaczającą się miejskim stylem życia i mentalnością⁸. Osoby te odznaczają się zazwyczaj dużą

⁴ D. Szymańska, *Niektóre zagadnienia urbanizacji w Polsce w drugiej połowie XX wieku* [w:] J. Słodczyk (red.), *Przemiany bazy ekonomicznej i struktury przestrzennej miast*, Wydawnictwo Uniwersytetu Opolskiego, Opole 2002, s. 53-54.

⁵ J. Pieriegud, *Aglomeracje przyszłości: koncepcje i wyzwania w erze cyfrowej* [w:] W. Paprocki, J. Pieriegud (red.), *Mobilność w aglomeracjach przyszłości*, Centrum Myśli Strategicznych, Sopot 2018, s. 10-11.

⁶ D. Szymańska, J. Biegańska, *Fenomen urbanizacji i procesy z nim związane*, „Studia Miejskie” 2011, t. 4, s. 24-26.

⁷ Tamże, s. 33.

⁸ P. Szukalski, *Depopulacja dużych miast w Polsce*, „Demografia i Gerontologia Społeczna – Biuletyn Informacyjny” 2014, nr 7, s. 1-5.

mobilnością, przemieszczając się między miejscem zamieszkania (przedmieściami) a pracą (metropolią). Rozlewanie się miasta to także nieregularny i pozbawiony planu rozwój miasta, prowadzący do nieciągłego zagospodarowania terenów, dotąd nieobjętych inwestycjami infrastrukturalnymi⁹.

Tabela 1. Czynniki wpływające na występowanie eksurbanizacji

Czynniki makroekonomiczne	Wzrost gospodarczy Globalizacja Integracja europejska
Czynniki mikroekonomiczne	Rosnący standard życia Ceny gruntów Dostępność tanich gruntów rolnych Konkurencja pomiędzy miastami
Czynniki demograficzne	Wzrost populacji Zwiększenie liczby gospodarstw domowych
Preferencje mieszkaniowe	Preferencje mieszkaniowe Więcej miejsca na osobę
Transport	Ilość samochodów osobowych Dostępność infrastruktury drogowej Koszty paliw Dostępność do komunikacji publicznej
Regulacje prawne	Słabe planowanie przestrzenne Słabe egzekwowanie istniejących planów zagospodarowania przestrzennego Brak koordynacji poziomej i pionowej oraz współpracy
Inne problemy w mieście	Niska jakość powietrza Hałas Małe mieszkania Niskie bezpieczeństwo Problemy społeczne Brak terenów zielonych Niska jakość nauczania

Źródło: Z. Karakayaci, *The Concept Of Urban Sprawl And Its Causes*, „Journal of International Social Research” 2016, nr 9, s. 816.

⁹ D. Celińska-Janowicz, *Ocena wpływu polityki spójności 2004-2006 na przeciwdziałanie negatywnym skutkom suburbanizacji*, „Studia Regionalne i Lokalne” 2011, numer specjalny, s. 99.

Z danych umieszczonych w tabeli 1 wynika, że na proces eksurbanizacji wpływa wiele czynników. Możemy tu wyróżnić czynniki makroekonomiczne i mikroekonomiczne, które związane są z rozwojem gospodarki. Wzrost dochodów mieszkańca prowadzi bowiem do wzrostu wydatków, także na cele mieszkaniowe. Do przeprowadzki na tereny mniej zurbanizowane wpływać mogą także własne preferencje mieszkaniowe, chęć posiadania większego metrażu czy domku z własnym ogródkiem. Do przeniesienia się poza teren miasta skłaniać mogą także takie problemy jak hałas, niska jakość powietrza czy też brak terenów zielonych.

Eksurbanizacja w Polsce i na świecie

Następstwa eksurbanizacji widoczne są szczególnie w Stanach Zjednoczonych. W USA zjawisko *urban sprawl* charakteryzuje się długimi pasami zabudowy ciągnącymi się na odległość kilkudziesięciu kilometrów od centrum aglomeracji. W budownictwie przeważa zabudowa jednorodzinna na dużych działkach, a wszelkie punkty kulturowe, usługowe czy też szkoły położone są w znacznej odległości od zabudowy jednorodzinnej. Sytuacja taka występuje między innymi w Phoenix, które liczy 1,6 mln mieszkańców, a położone jest na powierzchni 1338 km kwadratowych, czyli prawie trzykrotnie większej niż podobna ludnościowo Warszawa (1,75 mln, 517,2 km kwadratowych). Według Baringtona i Millarda eksurbanizację w Stanach Zjednoczonych można uznać za trwałe zjawisko. Wynika ona z decyzji dotyczących strategii rozwoju danego miasta oraz jest ściśle skorelowana z jego historycznym rozwojem¹⁰. Oznacza to, iż aglomeracje, które od wielu lat rozwijały się w sposób niekontrolowany, będą dalej w ten sposób się rozwijać.

Eksurbanizacja przebiega szczególnie intensywnie w krajach rozwiniętych. W ostatnich latach układ zarówno europejskich, jak i amerykańskich miast zmierzał w stronę rozlewania się miast, gdzie ruch drogowy był zdominowany przez samochody¹¹. W przypadku rozszerzania się granic administracyjnych miasta własny samochód stawał się koniecznością, a człowiek niezmotoryzowany miał ograniczony dostęp do usług kulturalnych.

¹⁰ Ch. Barrington-Leigh, A. Millard-Ball, A century of sprawl in the United States, "Proceedings of the National Academy of Sciences" 2015, nr 112(27), s. 2.

¹¹ A. Fajczak-Kowalska, P. Ziemiński, P. Rudowska, *Zrównoważony transport publiczny jako podstawa logistyki miejskiej przyjaznej społeczeństwu*, „Gospodarka w praktyce i teorii” 2017, t. 1, z. 46, s. 28.

W Polsce zjawisko migracji ludności wewnątrz obszarów miejskich o ukształtowanej strukturze przebiega zazwyczaj z rdzenia obszaru funkcjonalnego (centrum miasta) do przedmieść. Według danych Głównego Urzędu Statystycznego w latach 2012-2016 ogólna liczba osób, które migrowały do przedmieść wyniosła 229,1 tys., a największe przepływy ludności zanotowała Warszawa (36,3 tys. osób), Poznań (25,3 tys.) oraz obszar Trójmiasta (20,7 tys.)¹². Z kolei najmniejszy był w przypadku Jeleniej Góry (1,9 tys.), Zielonej Góry (2,1 tys.) oraz Wałbrzycha (2,2 tys.)¹³.

Polskie miasta podejmują działania służące ograniczeniu zjawiska eksurbanizacji. W Żyrardowie w celu przeciwdziałania procesom *urban sprawl*, planuje się wdrożenie nowej polityki urbanistycznej ukierunkowanej na wielofunkcyjność zabudowy poprzez efektywne wykorzystanie przestrzeni gminy, wyznaczenie nowych funkcji wymagających rewitalizacji oraz obszarów całkowicie lub częściowo wyłączonych z ruchu¹⁴.

Konin, podobnie jak wiele innych polskich miast, boryka się ze spadkiem zagęszczenia ludności w mieście przy jednoczesnym rozwoju terenów przyległych do miasta, bez dostępu do niezbędnej infrastruktury i mediów. Konieczność doprowadzenia odpowiednich przyłączy i zbudowanie infrastruktury drogowej wiąże się z ogromnymi kosztami dla gminy i przyczynia się także do wzmożonego ruchu drogowego, gdyż wielu mieszkańców ościennych miejscowości podróżuje w relacji przedmieścia – centrum miasta¹⁵.

Zjawisko „rozlewania się miast” można ograniczyć poprzez zmniejszenie ruchu kołowego w centrum miasta. W przypadku polskich miast najczęściej stosuje się podział na 3 strefy komunikacyjne:

- 1) strefę wyłączoną z ruchu kołowego – w tym obszarze dozwolony jest jedynie ruch pieszych, czasem także dopuszczalny jest ruch rowerowy;
- 2) strefę wolną od pojazdów samochodowych – jest to strefa poruszania się pieszych oraz rowerzystów, a samochody wpuszczane są tam jako goście. W obszarze tym mogą poruszać się także pojazdy komunikacji miejskiej;

¹² Główny Urząd Statystyczny, *Opracowanie i wdrożenie metodologii pogłębionych badań ruchu budowlanego na poziomie gmin oraz na obszarach funkcjonalnych objętych ZIT – raport końcowy z pracy badawczej*, Warszawa 2018, s. 88.

¹³ Tamże, s. 88-89

¹⁴ *Plan Gospodarki Niskoemisyjnej dla Miasta Żyrardowa*, Żyrardów 2015, s. 103.

¹⁵ *Plan zrównoważonej mobilności miejskiej dla miasta Konina*, Konin 2016, s. 36.

- 3) pozostałe strefy – miejsca, gdzie ruch drogowy nie jest w żaden sposób ograniczany¹⁶.

Tworzenie sfer wyłączonych z ruchu ma na celu zmniejszenie atrakcyjności komunikacji indywidualnej jako środka przemieszczania się w obrębie miasta. Działania te mogą się stać czynnikiem skłaniającym do mieszkania w centrum miasta. Obecnie ludzkość cechuje mobilność, czyli zdolność do przemieszczania się za określonymi potrzebami. Mobilność zawodowa związana jest z przemieszczaniem się w poszukiwaniu upragnionej i satysfakcjonującej pracy. Wpływa ona na postrzeganie miasta i ocenę jego atrakcyjności. Zapewnienie ludności dogodnych warunków do przemieszczania się pieszo oraz ograniczenie liczby samochodów to zadanie trudne i czasochłonne, lecz może stać się czynnikiem przyciągającym nowych mieszkańców¹⁷.

W Koninie planuje się podział miasta na trzy strefy komunikacyjne:

1. Strefę centralną (śródmiejską), w której dominuje ruch pieszych i ruch rowerzystów z dopuszczalnym udziałem transportu publicznego, a ruch samochodów osobowych ograniczony jest do minimum poprzez restrykcyjne narzędzia zniechęcające do korzystania z samochodów. Stworzenie tego typu obszaru wynika z ograniczonej pojemności ulic w śródmieściu oraz wagi aspektu estetycznych i atrakcyjnych miejsc reprezentacyjnych, co stymuluje także rozwój gospodarczy;
2. Obszar śródmieścia – to strefa przylegająca do centrum Konina, a także obszar leżący blisko innych dzielnic miasta. Dominującym środkiem transportu jest tu komunikacja zbiorowa. W strefie tej funkcjonuje duża liczba punktów przesiadkowych. Ważnym elementem infrastruktury transportowej jest sieć ścieżek rowerowych dostosowanych do potrzeb i oczekiwań mieszkańców. Ruch samochodowy nie jest tak mocno ograniczany jak w strefie centralnej, natomiast głównym środkiem przemieszczania się jest komunikacja miejska;
3. Obrzeża miasta – strefa obejmująca dzielnice zlokalizowane przy granicach administracyjnych miasta. Zlokalizowane są tam osiedla mieszkaniowe, obiekty przemysłowe i tereny rekreacyjne. Koszty

¹⁶ J. Szoltysek, *Logistyka miasta*, Polskie Wydawnictwo Ekonomiczne, Warszawa 2016, s. 195.

¹⁷ Tamże, s. 196-197.

organizacji transportu zbiorowego na tych obszarach są wyższe niż w pierwszej i drugiej strefie¹⁸. Wynika to w dużej mierze z braku ograniczeń dla ruchu samochodów osobowych.

Wiodącym przykładem miasta, w którym występuje zjawisko *urban sprawl* jest Warszawa. Stolicę Polski można uznać za miasto, które szczególnie narażone jest na eksurbanizację. Jest to związane z pełnieniem funkcji stolicy oraz dużo wyższym potencjałem i możliwościami, jeśli chodzi o znalezienie dobrze płatnej pracy. Z tego powodu do Warszawy przybywają głównie osoby w wieku produkcyjnym, które osiedlają się w dzielnicach granicznych, takich jak Białołęka, Wilanów lub rzadziej Ursus czy Włochy¹⁹. Nowi mieszkańcy migrują do stolicy zarówno z województwa mazowieckiego, jak i ościennych województw czy też z innych krajów, takich jak Ukraina czy Białoruś.

Wśród osób przybywających do miasta przeważają osoby w wieku przedprodukcyjnym, co wskazuje na trend przenoszenia się rodzin z dziećmi poza granicę Warszawy²⁰.

Rozwój dzielnic peryferyjnych objętych procesem eksurbanizacji oddziałuje na rozwój terenów centralnych Warszawy. Duże rozproszenie zabudowy i odległości od centrum wpływa, że inwestycje prowadzone w Warszawie stają się coraz droższe i mniej efektywne²¹. Wpływa to na ciągle niedoinwestowanie centralnych obszarów Warszawy. W rejonach peryferyjnych nieposiadających odpowiedniej infrastruktury transportowej samochód osobowy staje się optymalnym środkiem umożliwiającym poruszanie się po mieście.

Metody przeciwdziałania eksurbanizacji

W literaturze możemy odnaleźć wiele sposobów na ograniczenie zjawiska eksurbanizacji. Jednym z nich jest inteligentny wzrost (*Smart Growth*), który jest metodą planowania przestrzennego oraz sieci transportowych w oparciu

¹⁸ Plan zrównoważonej mobilności miejskiej..., op. cit., s. 37.

¹⁹ Urząd m.st. Warszawy, *Demografia. Analiza na potrzeby opracowania diagnozy strategicznej*, sierpień 2016, s. 4, <http://2030.um.warszawa.pl/wp-content/uploads/2017/04/1.-Demografia.pdf> [dostęp: 15.05.2019].

²⁰ Tamże, s. 4-5.

²¹ J. Urbaniak, *Warszawa rozlana, czyli urban sprawl po polsku*, <https://www.transport-publiczny.pl/wiadomosci/warszawa-rozlana-czyli-urban-sprawl-po-polsku-905.html> [dostęp: 10.05.2019].

o redukcję kosztów²². Miasta, wykorzystując narzędzia z zakresu koncepcji *Smart City*, dążą do optymalnego wykorzystania posiadanych zasobów.

Szansą na zrównoważony rozwój miast i przeciwdziałanie zjawisku eksurbanizacji jest także koncepcja miasta zielonego (*Green City*). Celem koncepcji *Green City* jest zwiększenie stopnia zrównoważenia obszarów miejskich. Jest to koncepcja planowania urbanistycznego, która oparta jest na tworzeniu zielonej infrastruktury. Podejście to obejmuje działanie, takie jak²³:

- rozwój miasta w zgodzie z naturą;
- przywracanie wartości miejskiego ekosystemu;
- minimalizację zużycia zasobów i energii;
- korzystanie z usług ekosystemowych;
- niebiesko-zielone naturalne składniki.

Pojęcie miasta zielonego wiąże się także z poprawą jakości życia mieszkańców i przekształceniem miasta w przestrzeń bardziej zieloną, a zatem ekologiczną. W ramach tego podejścia, miasta mogą podejmować działania na rzecz większego wykorzystania energii odnawialnej, ograniczenia hałasu, inwestycji w zielone tereny wewnątrz aglomeracji czy też budowy oczyszczalni ścieków²⁴. *Green City* to także koncentracja na ograniczeniu zanieczyszczenia powietrza poprzez różne inicjatywy proekologiczne. W ramach tego podejścia premiuje się rozwój transportu w sposób zrównoważony, czyli taki, który uwzględni także aspekt środowiskowy. Koncepcja *Green City* w swoich założeniach nawiązuje do koncepcji miasta zwarteo, którego istotą jest optymalne gospodarowanie zasobami miejskimi, ograniczenie ruchu kołowego oraz procesu „rozlewania się” miasta²⁵.

Inne podejście zakłada obciążenie użytkowników infrastruktury drogowej kosztami jej budowy oraz eksploatacji²⁶. Rozwiązanie to miałoby, poprzez wzrost kosztów dla przeciętnego użytkownika samochodu osobo-

²² D. Stawasz, D. Sikora-Fernandez, M. Turała, *Koncepcja Smart City jako wyznacznik podejmowania decyzji związanych z funkcjonowaniem i rozwojem miasta*, „Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego. Studia Informatica” 2012, nr 721, s. 98.

²³ G. Manea. *Green Cities – Urban Planning Models Of The Future*, https://www.researchgate.net/publication/271587798_green_cities_-_urban_planning_models_of_the_future [dostęp: 10.05.2019].

²⁴ A. Hulicka, *Miasto zielone – miasto zrównoważone. Sposoby kształtowania miejskich terenów zieleni w nawiązaniu do idei Green City*, „Prace Geograficzne” 2015, z. 141, s. 75.

²⁵ Tamże, s. 76.

²⁶ A. Fularz, *Rozwój podmiejskich centrów dystrybucji detalicznej w ujęciu ekonomiki transportu*, „Studia Regionalne i Lokalne” 2004, nr 4(18), s. 153.

wego, zniechęcić go do podróżowania tym środkiem transportu na rzecz komunikacji zbiorowej.

Kolejnym sposobem na ograniczenie zjawiska rozlewania się miast jest wdrożenie koncepcji miasta zwartej. Promowanie idei miasta zwartej znajduje swoje uzasadnienie szczególnie w Polsce. Podejście to wydaje się odpowiednie w celu ukierunkowania wielu odbywających się w mieście procesów, takich jak rozlewanie się zabudowy w strefach podmiejskich, degradacja przestrzeni miejskiej, nieczytelność przestrzeni publicznych, zanikanie wyrazistych struktur miejskich więzi sąsiedzkich czy aktywności obywatelskich²⁷. Wszystkie powyższe metody ograniczenia eksurbanizacji są w pewnym stopniu z sobą powiązane. Można więc przyjąć że nie istnieje obecnie jedna właściwa metoda na ograniczenie zjawiska rozlewania się miast. Optymalne podejście powinno skupić się na rozsądnym i odpowiedzialnym planowaniu przestrzennym w celu optymalnego wykorzystania posiadanych zasobów oraz uwzględnieniu obecności miejsc zielonych.

Eksurbanizacja w kontekście rozwoju transportu publicznego

Procesy związane z niekontrolowanym rozwojem miast oraz przemieszczaniem się ludności z aglomeracji na jej przedmieścia doprowadziły do powstania terenów znacząco oddalonych od centrum miast, nieposiadających odpowiedniej infrastruktury transportowej. Brak atrakcyjnej alternatywy w postaci dobrze funkcjonującej komunikacji miejskiej zmusza mieszkańców peryferii do odbywania podróży własnym samochodem, co wpływa na powstawanie kongestii w centrum miasta.

Według danych Komisji Europejskiej zatory komunikacyjne w miastach wiążą się z następującymi konsekwencjami²⁸:

- generują koszty wynoszące około 100 miliardów euro każdego roku;
- są jedną z istotniejszych przyczyn wypadków, z których ponad 30% ma miejsce na obszarach zurbanizowanych;
- są odpowiedzialne za ponad 40% emisji CO₂ pochodzących z transportu drogowego;
- generują hałas ze względu na natężony ruch drogowy.

²⁷ K. Solarek, *Współczesne koncepcje rozwoju miasta*, „Kwartalnik Architektury i Urbanistyki PAN” 2011, t. 56, z. 4, s. 61.

²⁸ Commission's Green Paper 'Towards a new culture for urban mobility', COM(2007) 551 final of 25 September 2007.

W wyniku procesów eksurbanizacji polskie miasta coraz częściej borykają się z problemem zatorów transportowych. Zjawisko to wynika z rosnącej liczby samochodów osobowych i zwiększonej mobilności mieszkańców. Niekontrolowany rozwój przedmieść zwiększa ilość samochodów osobowych poruszających się w obrębie miasta, co w dużym stopniu wpływa na poziom zatłoczenia na drogach²⁹. Istotnymi następstwami występowania kongestii jest dłuższy czas podróży oraz zwiększona emisja spalin samochodowych przez pojazdy stojące „w korku”. Sytuacja ta wynika częściowo z nieoptymalnego sposobu funkcjonowania systemów transportowych w miastach oraz niedostatecznej dostępności dla mieszkańców obszarów funkcjonalnych tych miast. Powodem występowania takiej sytuacji jest brak zintegrowanej przestrzennie oferty transportu publicznego, niskie wykorzystanie Inteligentnych Systemów Transportowych, niewystarczająco rozwinięta infrastruktura oraz brak nowoczesnych niskoemisyjnych środków transportowych³⁰. W przypadku oceny efektywności funkcjonowania komunikacji miejskiej poziom zjawiska kongestii można określić poprzez dokonanie pomiaru średniej prędkości pojazdów, która wpływa znacząco na czas trwania całej podróży³¹. Poziom i skalę zatłoczenia polskich miast dobrze obrazuje międzynarodowy ranking TomTom Traffic Index. W zestawieniu miast do 800 tysięcy mieszkańców z 2016 roku na pierwszym miejscu znalazła się Łódź, na szóstym Lublin, a na ósmej pozycji Kraków. Wyniki te świadczą o wysokim poziomie zatłoczenia polskich miast³². Obecnie na przedmieściach i w słabo skomunikowanych dzielnicach miast mamy do czynienia z błędnym kołem transportowym. Poprzez wzrost wykorzystania transportu indywidualnego spadła liczba podróży komunikacją miejską, co doprowadziło do zwiększenia się zatorów drogowych oraz spadku inwestycji w transport publiczny³³. Niedoinwestowany – stopniowo stawał się coraz mniej atrakcyjną alternatywą dla transportu indywidualnego.

²⁹ Rozlewanie się miast powoduje korki, <http://www.transport-publiczny.pl/wiadomosci/radoslaw-gajda-rozlewanie-sie-miast-powoduje-korki-53557.html> [dostęp: 15.05.2019].

³⁰ *Strategia na rzecz odpowiedzialnego rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.)*, Warszawa 2017, s. 305.

³¹ K.B. Wydro, *Telematyka – znaczenie i definicje terminu*, „Telekomunikacja i Techniki Informacyjne” 2005, nr 1-2, s. 117-120.

³² *TomTom Traffic Index*: https://www.tomtom.com/pl_pl/trafficindex/list [dostęp: 12.05.2019].

³³ S. Kauf, *Logistyka miasta jako podstawa kształtowania zachowań komunikacyjnych*, „Studia Miejskie”, t. 10, 2013, s. 58-59.

Zakończenie

Powszechność zjawiska eksurbanizacji i związane z tym następstwa stanowią duże wyzwanie dla osób odpowiedzialnych za planowanie i organizację przestrzeni w mieście. Rozlewanie się miast wpływa także na efektywność i sposób funkcjonowania transportu miejskiego. W niniejszym artykule przybliżono istotę zjawiska eksurbanizacji oraz skutki jego występowania. Rozlewanie się miast prowadzi do wielu poważnych konsekwencji takich jak znaczne wydłużenie czasu podróży komunikacją miejską.

W celu ograniczenia negatywnych następstw związanych z eksurbanizacją konieczne wydają się inwestycje w transport zbiorowy, który będzie atrakcyjną alternatywą dla transportu indywidualnego. Zwiększenie roli transportu publicznego może pomóc ograniczyć zatory transportowe i inne następstwa procesu rozlewania się miast. Niniejszy rozdział nie wyczerpuje problematyki, jaką jest proces rozlewania się miast w Polsce. W celu głębszej analizy tej problematyki istotne wydaje się przeprowadzenia badań empirycznych, które pozwolą lepiej poznać uwarunkowania oraz powody występowania eksurbanizacji w Polsce.

Bibliografia

- Arellano B., Roca J., *The urban sprawl: a planetary growth process? An overview of USA, Mexico and Spain*, http://www-cpsv.upc.es/documents/01_Arellano_Roca.pdf [dostęp: 15.04.2019].
- Barrington-Leigh Ch., Millard-Ball A., A century of sprawl in the United States, "Proceedings of the National Academy of Sciences" 2015, nr 112(27).
- Celińska-Janowicz D., *Ocena wpływu polityki spójności 2004-2006 na przeciwdziałanie negatywnym skutkom suburbanizacji*, „Studia Regionalne i Lokalne” 2011, numer specjalny.
- Commission's Green Paper 'Towards a new culture for urban mobility', COM(2007) 551 final of 25 September 2007.
- Fajczak-Kowalska A., Ziemiński, P., Rudowska P., *Zrównoważony transport publiczny jako podstawa logistyki miejskiej przyjaznej społeczeństwu*, „Gospodarka w praktyce i teorii” 2017, t. 1, z. 46.
- Fularz A., *Rozwój podmiejskich centrów dystrybucji detalicznej w ujęciu ekonomiki transportu*, „Studia Regionalne i Lokalne” 2004, nr 4(18).
- Gajda R., *Rozlewanie się miast powoduje korki*, <http://www.transport-publiczny.pl/wiadomosci/radoslaw-gajda-rozlewanie-sie-miast-powoduje-korki-53557.html> [dostęp: 15.05.2019].

- Główny Urząd Statystyczny, *Opracowanie i wdrożenie metodologii pogłębionych badań ruchu budowlanego na poziomie gmin oraz na obszarach funkcjonalnych objętych ZIT – raport końcowy z pracy badawczej*, Warszawa 2018.
- Hryniewicz J., Witkowski J., Potrykowska A., *Sytuacja demograficzna Polski jako wyzwanie dla polityki społecznej i gospodarczej*, Rządowa Rada Ludnościowa, Warszawa 2018.
- Hulicka A., *Miasto zielone – miasto zrównoważone. Sposoby kształtowania miejskich terenów zieleni w nawiązaniu do idei Green City*, „Prace Geograficzne” 2015, z. 141.
- Karakayac Z., *The Concept Of Urban Sprawl And Its Causes*, „Journal of International Social Research” 2016, nr 9.
- Kauf S., *Logistyka miasta jako podstawa kształtowania zachowań komunikacyjnych*, „Studia Miejskie” 2013, t. 10.
- Manea G., *Green Cities – Urban Planning Models Of The Future*, https://www.researchgate.net/publication/271587798_GREEN_CITIES_-_URBAN_PLANNING_MODELS_OF_THE_FUTURE [dostęp: 10.05.2019].
- Parlament Europejski, *Regiony wyludniające się: nowy paradygmat demograficzny i terytorialny*, [http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/etudes/join/2008/408928/IPOL-REGI_ET\(2008\)408928\(SUM01\)_PL.pdf](http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/etudes/join/2008/408928/IPOL-REGI_ET(2008)408928(SUM01)_PL.pdf) [dostęp: 17.04.2019].
- Pieriegud J., *Aglomeracje przyszłości: koncepcje i wyzwania w erze cyfrowej* [w:] W. Paprocki, J. Pieriegud (red.), *Mobilność w aglomeracjach przyszłości*, Centrum Myśli Strategicznych, Sopot 2018.
- Plan Gospodarki Niskoemisyjnej dla Miasta Żyrardowa*, Żyrardów 2015.
- Plan zrównoważonej mobilności miejskiej dla miasta Konina*, Konin 2016.
- Solarek K., *Współczesne koncepcje rozwoju miasta*, „Kwartalnik Architektury i Urbanistyki PAN”, t. 56, z. 4, 2011.
- Stawasz D., Sikora-Fernandez D., Turała M., *Koncepcja Smart City jako wyznacznik podejmowania decyzji związanych z funkcjonowaniem i rozwojem miasta*, „Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego. Studia Informatica” 2012, nr 721.
- Strategia na rzecz odpowiedzialnego rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.)*, Warszawa 2017.
- Szołtysek J., *Logistyka miasta*, Polskie Wydawnictwo Ekonomiczne, Warszawa 2016.
- Szukalski P., *Depopulacja dużych miast w Polsce*, „Demografia i Gerontologia Społeczna-Biuletyn Informacyjny” 2014, nr 7.
- Szymańska D., Biegańska J., *Fenomen urbanizacji i procesy z nim związane*, „Studia Miejskie” 2011, t. 4.

- Szymańska D., *Niektóre zagadnienia urbanizacji w Polsce w drugiej połowie XX wieku*, [w:] J. Słodczyk (red.), *Przemiany bazy ekonomicznej i struktury przestrzennej miast*, Wydawnictwo Uniwersytetu Opolskiego, Opole 2002.
- TomTom Traffic Index: https://www.tomtom.com/pl_pl/trafficindex/list [dostęp: 12.05.2019].
- Urbaniak J., *Warszawa rozlana, czyli urban sprawl po polsku*, <https://www.transport-publiczny.pl/wiadomosci/warszawa-rozlana-czyli-urban-sprawl-po-polsku-905.html> [dostęp: 10.05.2019].
- Urząd m.st. Warszawy, *Demografia. Analiza na potrzeby opracowania diagnozy strategicznej*, sierpień 2016, <http://2030.um.warszawa.pl/wp-content/uploads/2017/04/1.-Demografia.pdf> [dostęp: 15.05.2019].
- Wydro K.B., *Telematyka – znaczenie i definicje terminu*, „Telekomunikacja i Techniki Informacyjne” 2005, nr 1-2.