


#małe miasta, #przestrzenie  
publiczne, #Tłuszcz

## Współczesne przestrzenie publiczne w małych miastach na przykładzie miasta Tłuszcz

**Michał Cichocki**

Instytut Rozwoju Miast i Regionów  
e-mail: mcichocki@irmir.pl

 ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-8265-0044>

### Abstrakt

W artykule przedstawiono zagadnienia współczesnych przestrzeni publicznych ze szczególnym uwzględnieniem miast małych. Na wstępie poruszono kwestie teoretyczne występujące w literaturze, związane z przestrzeniami publicznymi oraz małymi miastami a także podstawy prawne zawarte w Ustawie o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym. Następnie jako przykład badawczy dla przestrzeni publicznych wykorzystano miasto Tłuszcz liczące 8157 mieszkańców. Analizie poddano dokumenty planistyczne w celu określenia znaczenia przestrzeni publicznych w planowaniu przestrzennym miasta. Tłem dla tych rozważań były dwa pobliskie miasta Łochów oraz Radzymin. Przebadano rozmieszczenie, funkcje, estetykę oraz stan techniczny przestrzeni publicznych występujących w strukturze miejskiej. Na tej podstawie przedstawiono proponowane rozwiązania dla zaobserwowanych problemów.

©2020 Michał Cichocki. This is an open access article licensed under the Creative Commons Attribution-NonCommercial-NoDerivs License (<http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/3.0/>).

## Wstęp

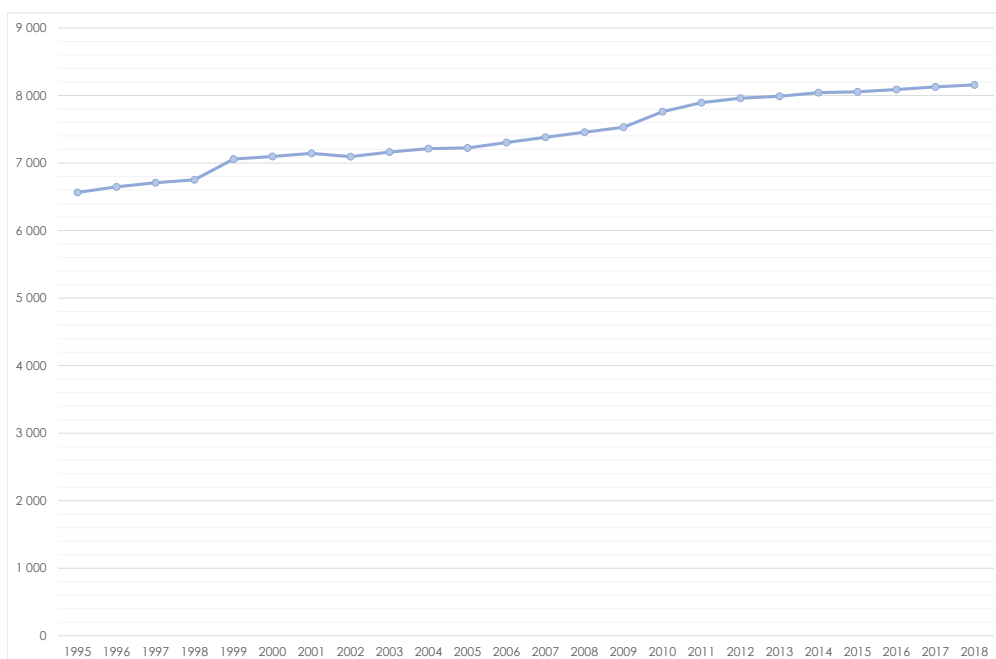
Celem artykułu jest zaprezentowanie istniejących przestrzeni publicznych w małym mieście na przykładzie Tłuszcza. Miasto położone jest w województwie mazowieckim, w powiecie wołomińskim. W roku 2019 liczyło 8157 osób, na podstawie informacji dostępnych w Banku Danych Lokalnych Głównego Urzędu Statystycznego (BDL GUS) można stwierdzić, że miejscowość od lat notuje stały przyrost mieszkańców, który wyniósł 24% w stosunku do roku 1995 (Ryc. 1).

Kryterium określającym miasto jako małe przyjmowanym w polskiej literaturze jest liczba mieszkańców poniżej 20 000 (Podogrodzka 2013: 148). Miejscowości zaliczane do tej kategorii stanowią 76% wszystkich miast i zamieszkiwane są przez 13% populacji Polski. Przyjmując takie kryterium, należy zakwalifikować Tłuszcz jako miasto tego typu. Warto również poruszyć kwestię, jakie ośrodki osadnicze w ogóle mogą posiadać status miasta. Zgodnie z Ustawą z dnia 29 sierpnia 2003 r. o urzędowych nazwach miejscowości i obiektów fizjograficznych, miasto określane jest jako „jednostka osadnicza o przewadze zwartej zabudowy i funkcjach nierolniczych posiadająca prawa miejskie bądź status miasta nadany w trybie określonym odrębnymi przepisami”. Dodatkowo Ustawa z dnia 8 marca 2003 r. o samorządzie gminnym stwierdza, że nadanie miejscowości statusu miasta jest zadaniem Rady Ministrów i następuje w drodze rozporządzenia. Kryteriami uwzględnianymi przy rozpatrywaniu wniosku o nadanie praw miejskich wymienionymi w ustawie są „uwzględnienie infrastruktury społecznej i technicznej oraz układ urbanistyczny

i charakter zabudowy”. Tak niewielkie doprecyzowanie wymogów pozostawia szerokie pole do interpretacji i może prowadzić do sytuacji, w której prawa miejskie uzyskują ośrodki nieposiadające miejskiej struktury. Dla przykładu najmniejsze miasto w Polsce – Opatowiec – liczyło 332 mieszkańców (stan na 30.06.2019), a największa wieś – Kozy – liczyła 12 980 mieszkańców (stan na 31.12.2019).

## Przestrzenie publiczne w małych miastach w ujęciu prawnym oraz badawczym

Definicję przestrzeni publicznej odnaleźć można w Ustawie z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu, jak również w licznej literaturze poświęconej zagadnieniom urbanistycznym. W wypadku definicji ustawowej przestrzeni tego typu określona jest jako „obszar o szczególnym znaczeniu dla zaspokojenia potrzeb mieszkańców, poprawy jakości ich życia i sprzyjający nawiązywaniu kontaktów społecznych ze względu na jego położenie oraz cechy funkcjonalno-przestrzenne, określony w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy”. Wspomniany dokument, obowiązkowo sporządzany przez każdą gminę, reguluje lokalizacje przestrzeni publicznych – jest to jedno z obligatoryjnych ustaleń studium. W wypadku wskazania tego typu obszaru gmina zobowiązuje się w ciągu 3 miesięcy od przyjęcia dokumentu przystąpić do sporządzenia dla wskazanego obszaru przestrzeni publicznych planu miejscowego. Dodatkowo w komentarzu do ustawy odnaleźć można stwierdzenia, że przestrzeń publiczna jest to obszar



Ryc. 1.

Liczba mieszkańców w latach 1995–2018

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych BDL GUS

o szczególnej randze, który dzięki wskazaniu w studium zobowiązuje gminę do uchwalenia planów miejscowych dla tej przestrzeni, prowadząc do odpowiednich unormowań, których brak może prowadzić do niezrealizowania polityki przestrzennej gminy (Wierzbowski, Plucińska-Filipowicz 2018: 61–62).

W przypadku definicji przestrzeni publicznych pochodzących z literatury często poruszaną kwestią jest wspomniana w ustawie istotność społeczna tego typu miejsc. M. Stangel (2013: 131) określa przestrzeń publiczną jako przestrzeń „między domami”. Podkreśla również ich znaczenie jako elementu stanowiącego o atrakcyjności miasta dla osób z zewnątrz – swoistej wizytówki danego miejsca, jak i czynnika wpływającego na jakości życia mieszkańców. Przestrzeń publiczna będąca z założenia ogólnie dostępną dla użytkowników może odgrywać ważną rolę w kształtowaniu lokalnej tożsamości i przywiązania do miejsca zamieszkania. Rozwój w tym kierunku powinien stanowić istotne zadanie władz lokalnych. Wspomniana tożsamość w dobie globalizacji może zanikać. Wynika to z faktu przyjmowania uniwersalnych wzorców i ogólnoświatowej mody prowadzącej do ujednolicania się nowych rozwiązań architektoniczno-urbanistycznych. Skutkować to może sytuacją, w której lokalne obiekty, potencjalnie cenne i będące mocno związane z historią danego miejsca, nie są obejmowane należyłą ochroną (Chmielewski, Maciejewska, Turek 2013).

Istotną rolę przestrzeni miejskiej jest umożliwienie interakcji i integracji użytkowników. Funkcję tę w dużym stopniu pełni centrum miasta, czyli obszar o przewadze zatrudnienia w sektorze usługowym (Wallis 1977: 216). Podkreślany jest również wpływ ograniczenia lub wręcz całkowitego wyłączenia przestrzeni z ruchu samochodowego w celu zwiększenia społecznej roli tej przestrzeni (Wallis 1977: 219). J.M. Chmielewski (2001: 221) wskazuje nadmierny ruch samochodowy jako czynnik powodujący zanik interakcji międzyludzkich w danej przestrzeni. Można na podstawie tego wnioskować, że dobra przestrzeń publiczna, w której mieszkańcy chcą spędzać wolny czas, musi być przynajmniej częściowo odseparowana od dróg kołowych. Innym istotnym czynnikiem jest estetyka miejsca, ma ona bezpośrednie przełożenie na ludzkie emocje (Wantuch-Matla 2016) oraz stan techniczny. Ma to szczególne znaczenie w przestrzeniach przeznaczonych do ruchu pieszego, gdyż piesi są wrażliwi na rodzaj wykończenia nawierzchni oraz jej stan (Gehl 2009: 135). Dodatkowo ogólny stan techniczny zabudowy oraz ciągów komunikacyjnych ma przełożenie na bezpieczeństwo danej przestrzeni. Miejsca lepiej zadbane są bezpieczniejsze od zdewastowanych (Wantuch-Matla 2016: 109). Tak więc dobry stan przestrzeni, jej estetyczny wygląd oraz skupienie na pieszych użytkownikach może

stanowić cechy miejsca umożliwiającego wytworzenie się więzi społecznych. Aktywność ludzka w danej przestrzeni jest jedną z najważniejszych atrakcji miejskich. Użytkownicy przestrzeni chętnie przypatrują się innym osobom, które zatrzymują się lub przemieszczają przez dane miejsce, stąd warte uwagi jest dbanie o zapewnienie nie tylko odpowiedniej przestrzeni do przemieszczania się, lecz również do zatrzymywania się w celu pozostawania na dłużej. W tym celu należy wytworzyć odpowiednią infrastrukturę, która umożliwi stanie lub siedzenie. W przypadku aktywności związanych ze stanem ludzie najchętniej wybierają miejsca na obrzeżach danej przestrzeni, dzięki czemu mają najlepszy punkt obserwacji innych osób. Popularne są również takie elementy jak słupki, które pozwalają na oparcie się. Taka aktywność jest jednak z reguły krótka – jeśli użytkownicy mają pozostać w przestrzeni dłużej, należy zapewnić miejsca siedzące. Pozwalają one na różnorakie aktywności wykraczające poza wspomnianą obserwację innych. Ważne są takie elementy jak komfortowe siedzenie oraz oparcie. Dodatkowo istotne jest również otoczenie ławki, ponieważ ruch samochodowy oraz brak aktywności innych użytkowników zniechęca do korzystania z siedzisk. Dłuższe przebywanie w danym miejscu zwiększa prawdopodobieństwo nawiązania interakcji z innymi użytkownikami przestrzeni (Gehl 2009).

Jak wspomniano we wstępie, małe miasta stanowią zdecydowaną większość ogółu ośrodków miejskich w Polsce. Głównymi czynnikami warunkującymi wewnątrz krajową migrację są przede wszystkim niższe koszty życia oraz lepsze warunki środowiskowe (Sikora, Walicka-Góral 2013: 334). Zauważalnym trendem w polskiej strukturze osadniczej jest suburbanizacja i przemieszczanie się ludności na tereny o mniejszej gęstości zaludnienia. Dodatkowo zjawisko to zaczęło dotyczyć coraz mniejszych ośrodków miejskich. Analizując takie zjawisko, należy, że migracja odbywa się w kierunku małych miast oraz wsi położonych w sąsiedztwie większych ośrodków miejskich. Trend ten jest niekorzystny z uwagi na znaczne koszty, jakie ponoszą samorządy w związku z koniecznością tworzenia i utrzymywania wymaganej infrastruktury. Co więcej – spontaniczna urbanizacja prowadzi do większego chaosu przestrzennego i konieczności doraźnego rozwiązywania powstających problemów (Śleszyński 2018: 99). Finansowanie generujących się kosztów obciąża budżety gmin, prowadząc do zmniejszania się środków dostępnych na inne cele. Dodatkowo rozwój gospodarczy takich miast może być ograniczony w związku z obecnością większego ośrodka miejskiego – będącego siedzibą powiatu lub województwa. W takich przypadkach priorytet rozwojowy dla regionu koncentruje się na innych obszarach niż małe miej-

scowości (Zuzańska-Żyśko 2013: 109). To zjawisko może dotyczyć Tłuszcza w związku z bliskością zarówno stolicy (Warszawy), jak i siedziby władz powiatu (Wołomina).

### Przestrzenie publiczne w Tłuszczu – przykład małego miasta

Historia rozwoju Tłuszcza jako osady i późniejszego miasta wiąże się bezpośrednio z powstaniem kolei warszawsko-petersburskiej w roku 1861. Przed tą datą miejscowość stanowiła jedną z wielu okolicznych wiosek. Połączenie kolejowe ze stolicą oraz innymi miastami działało stymulująco na rozwój miejscowości, zapewniając ciągły wzrost ludności. Największy rozwój przyszłego miasta przypadł na lata po II wojnie światowej, gdy rozwijał się drobny przemysł oraz kolejnictwo. Doprowadziło to do nadania praw miejskich w roku 1967, gdy Tłuszcz liczył ponad 4000 mieszkańców (Kielak 1980). Stosunkowo niedługa historia Tłuszcza jako ośrodka miejskiego ma również odzwierciedlenie w braku wyraźnej historycznej struktury urbanistycznej. W miejscowości brakuje miejskiego placu, w sąsiedztwie którego w przypadku wielu polskich miast lokalizowano ratusz i kościół. Rozwój Tłuszcza w czasach Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej (PRL) miał silny wpływ na taki stan rzeczy. Ideologiczne podstawy planowania miejskiego ówczesnych władz wręcz uniemożliwiały tworzenie miejsc gromadzenia się mieszkańców, upatrując w tym zagrożenia dla monopolu władzy (Jeleński, Kosiński 2009: 9). Można w tym upatrywać jednej z przyczyn, z powodu której Polskie miasta intensywnie rozwijające się w latach 1945–1989 borykają się z problemem dostępności przestrzeni publicznych. Zabytkami na terenie Tłuszcza są głównie obiekty pochodzące z początków XX wieku – są to kościół parafialny, kapliczka, 7 domów mieszkalnych, dawna huta szkła, kaflarnia, wieża ciśnień oraz 2 cmentarze (Ryc. 2.).

Wymienione obiekty nie stanowią rozwiązania urbanistycznego, a pełnione funkcje nie mają charakteru społecznego. Analizie poddano dokumenty planistyczne Tłuszcza, tj. Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Tłuszcz oraz miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego. W przypadku studium nie wyznaczono przestrzeni publicznych. Jedyne ustalenia dla tego typu obszarów odnaleźć można wśród ustaleń planu miejscowego. Jako przestrzenie publiczne wskazano tereny zieleni publicznej – ogródek jordanowski, ciągi piesze oraz tereny w liniach rozgraniczających drogi. Podejście tego typu oznacza ściśle wiązanie przestrzeni publicznej z ciągami komunikacyjnymi, nie pozostawia miejsca na wspomnianą w ustawie „poprawę jakości życia”.

Dla porównania zbadano dokumenty planistyczne – studium pobliskich małych miast będących siedzibami

gmin Łochowa i Radzymina położonych ok. 20 km od Tłuszcza. W studiach tych gmin wskazano wytyczne dotyczące przestrzeni publicznych wraz z wytycznymi w zakresie ich kształtowania. W obu przypadkach są to tereny położone w centrum miasta. Studium Radzymina podkreśla istotność w kształtowaniu przestrzeni publicznych, w tym funkcjonalnego centrum gminy, jako jeden z celów rozwojowych. Obszar ten dodatkowo objęty jest ochroną konserwatorską z uwagi na swoje historyczne walory. W wypadku Łochowa dokument studium podkreśla niską ilość i jakość istniejących przestrzeni publicznych. Jednocześnie część poświęcona kierunkom rozwoju gminy kładzie duży nacisk na rozwój terenów publicznych. Strefa śródmiejska Łochowa wskazana została jako obszar do przekształcenia w celu wprowadzenia usług w parterach budynków położonych przy przestrzeniach publicznych i wydzielenia tego typu przestrzeni z uwzględnieniem ruchu rowerowego oraz ograniczenie parkowania. Natomiast dla strefy miejskiej podkreślono konieczność podniesienia walorów użytkowych dla terenów publicznej zieleni. Innymi przestrzeniami publicznymi wskazanymi w studium jest stworzenie reprezentacyjnego centrum miasta, osiedlowych centrów oraz miejskich terenów zielonych. Jednym z istotnych ustaleń jest zalecenie odnoszące się do zaostrzenia przepisów dotyczących reklam.

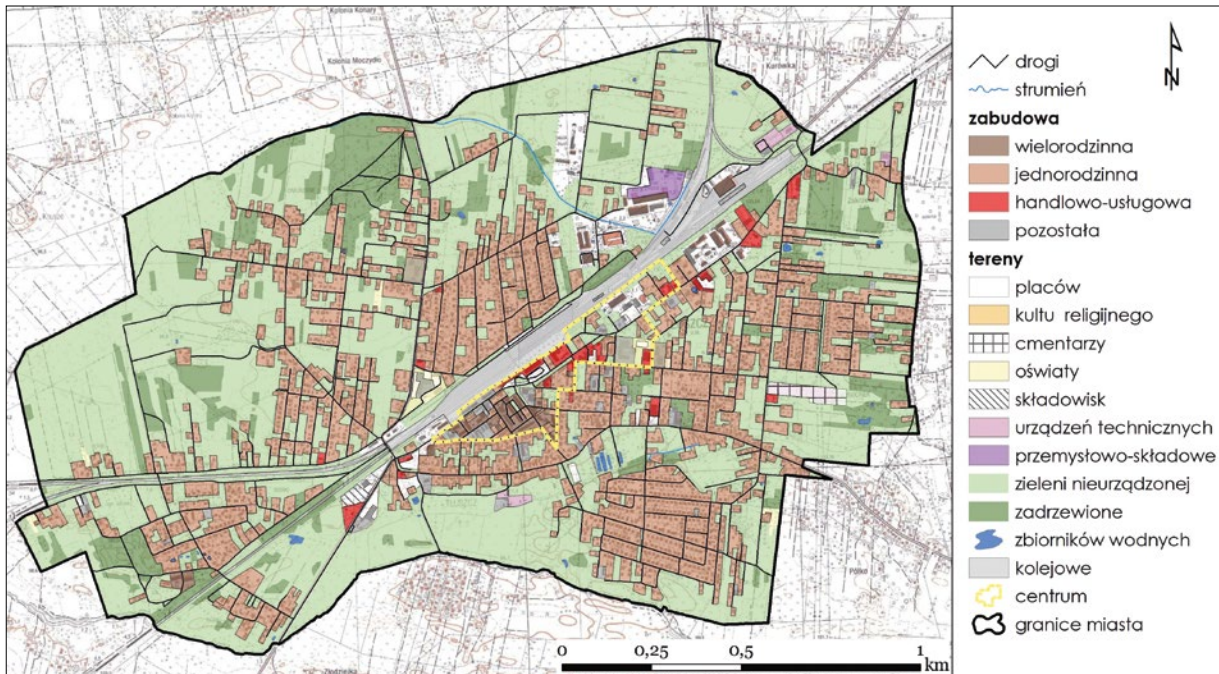
Analizie poddana została struktura funkcjonalno-przestrzenna Tłuszcza w celu wyznaczenia miejsc pełniących funkcję przestrzeni publicznych oraz takie, w których zapotrzebowanie na nie może być największe (Ryc. 3.). W granicach administracyjnych miasta największy udział mają tereny niezabudowane będące nieurządzoną zielenią – położone głównie na obrzeżach Tłuszcza. Najbardziej widocznym elementem tłuszczańskiej struktury funkcjonalno-przestrzennej jest linia kolejowa przecinająca miejscowość i dzieląca miasto na dwie części. W strukturze terenów zabudowanych dominującą funkcją jest zabudowa jednorodzinna obecna na terenie całego miasta, szczególnie dominująca po północnej części torów. Największe nagromadzenie zabudowy handlowo-usługowej notuje się w centralnej części miasta przy ulicach Warszawskiej i Przemysłowej. Wspomniane ulice wraz z drogą wojewódzką 634 stanowią główne ciągi komunikacji kołowej w mieście. W centralnej części Tłuszcza znajdują się m.in. dworzec kolejowy, urząd miasta czy niewielkie centrum handlowe. W tej okolicy zlokalizowana jest również zabudowa wielorodzinna, stanowi ona jednak niewielki, zaledwie 0,5% udział w ogólnej strukturze funkcjonalno-przestrzennej miasta. Analizując opisywaną strukturę, należy dojść do wniosku, że największy ruch pieszy i samochodowy w mieście generują obiekty takie jak wspomniany dworzec kolejowy



**Ryc. 2.**

Lokalizacja obiektów stanowiących dziedzictwo kulturowe na terenie miasta

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych BDOT10k



**Ryc. 3.**

Struktura funkcjonalno-przestrzenna miasta

Objaśnienia: Obszar wewnątrz żółtych granic cechuje największy udział obiektów publicznych oraz zabudowy wielorodzinnej i handlowo-usługowej

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych BDOT10k



**Fot. 1.**

Ogródek jordanowski położony w pobliżu urzędu miasta – jedna z niewielu urządzonych przestrzeni publicznych  
Źródło: fotografia M. Cichocki (stan na 2019 r.)

oraz lokale handlowo-usługowe, stąd też założyć można, że ta przestrzeń posiada najbardziej publiczny charakter. Jednocześnie jedynymi obiektami o cechach rekreacyjnych jest ogródek jordanowski (Fot. 1.) położony w pobliżu urzędu miasta oraz stadion miejski przy ulicy Polnej.

Istotnym problemem wpływającym negatywnie na ład przestrzenny Tłuszcz jest słaba estetyka zabudowy i zły stan techniczny ciągów komunikacyjnych. Jest to widoczne szczególnie we wspomnianej centralnej części miasta, gdzie zlokalizowany jest dworzec kolejowy oraz liczne obiekty handlowo-usługowe. Miejsca te przyciągają nie tylko miejscowych, ale w dużej mierze również osoby spoza Tłuszcz. Świadczą o tym liczne samochody zajmujące nie tylko miejsca przeznaczone do postoju, ale również przestrzenie takie jak place, które mogłyby pełnić zupełnie inną funkcję. Reprezentuje to skalę problemu związanego z pojazdami, które przez większość dnia jedynie zajmują wolną przestrzeń (Fot. 2.) oraz istotność właściwego zagospodarowania miejskiej przestrzeni publicznej, by mogła pełnić również funkcję społeczną.

Wspomniany dworzec stanowi lokalną dominantę przestrzenną. Oddany do użytku w roku 1988, od kilku lat częściowo odgrywa rolę supermarketu. Znaczna część zabudowy obecnej w okolicy pełni funkcje handlowo-usługowe. Działalność tych lokali związana jest bezpośrednio z codziennymi potrzebami mieszkańców, czyli robieniem zakupów czy bankowością. Problematiczną cechą tych obiektów jest ich stan techniczny – wieloletnie

zaniedbania w tym zakresie mają negatywny wpływ na estetykę okolicy. Wyraźnie widoczny jest brak skoordynowanych i zaplanowanych działań lokalnych władz w celu rozwiązania istniejących problemów. Z uwagi na te zaniedbania wynikać może obecny brak przestrzeni pełniących przede wszystkim funkcje społeczne – tj. kawiarnie czy restauracje – nieobecnych w Tłuszczu. Lokale tego typu pozwalają na spędzenie w danym miejscu większej ilości czasu, a miejsca o niskiej estetyce nie zachęcają do dłuższych odwiedzin.

O świadomości lokalnych władz w kontekście wspomnianych problemów świadczy uchwalony w roku 2018 Lokalny Program Rewitalizacji (LPR) dla gminy Tłuszcz. Opisywana wcześniej centralna część miasta uznana została za obszar zdegradowany i objęta działaniami programowymi. Najbardziej istotnym problemem wskazywanym przez LPR jest deficyt przestrzeni służącej aktywności społecznej i rekreacji, którą można bezpośrednio utożsamić z przestrzenią publiczną, w szczególności z ustawową „poprawą jakości życia”. Działaniami związanymi z rozwiązaniem zdiagnozowanych problemów, wymienionymi w LPR, są modernizacja stadionu miejskiego, przebudowa ogródka jordanowskiego oraz zaadaptowanie wolnej przestrzeni przy ulicy Sobieskiego na miejski park. Ostatnie z wymienionych zadań zostało częściowo zrealizowane – zbudowano siłownię plenerową (Fot. 3.), przy której nadal znajduje się niewykorzystana, wolna przestrzeń (Fot. 4.). Podjęcie działań samorządu



**Fot. 2.**  
Przestrzeń w pobliżu dworca kolejowego zajmowana przez samochody  
Źródło: fotografia M. Cichocki (stan na 2019 r.)

niewątpliwie należy ocenić pozytywnie, lecz, tak naprawdę, działania te nie wytworzą zbyt wielu nowych miejsc aktywności społecznej, których niewątpliwie brakuje.

### Proponowane działania

Opisywana sytuacja przestrzenna Tłuszcza ukazuje znaczenie właściwego zarządzania przestrzenią oraz planowania odpowiednich działań przez lokalny samorząd. Działaniami, które w znaczącym stopniu pomogłyby w poprawie obecnego stanu, jest przede wszystkim umieszczenie (w formie zmiany lub przy uchwaleniu nowego studium dla gminy Tłuszcz) konkretnych zapisów dotyczących kształtowania i lokalizacji przestrzeni publicznych mających kluczowe znaczenie dla pełnienia funkcji społecznych w mieście. Takie wytyczne w studium zobligowałyby również władze do sporządzenia planów miejscowych dla przestrzeni publicznych, co mogłoby mieć bezpośrednie przełożenie na powstanie miejsc, które w znaczący sposób poprawiłyby jakość życia w mieście. Działania te są również istotne w kontekście pozostawiania konkurencyjnym ośrodkiem miejskim w stosunku do pobliskich małych miast wspomnianych w artykule – Łochowa i Radzymina, które to zawarły w swoich dokumentach planistycznych konkretne wytyczne dla przestrzeni publicznych.

Innym równie ważnym do rozwiązania problemem, bezpośrednio związanym z przestrzenią publiczną Tłuszcza, są samochody zajmujące miejsca potencjalnie mogące odgrywać rolę społeczną, tj. teren w okolicy

dworca kolejowego. Działaniem mogącym poprawić ten stan jest wyznaczenie konkretnych miejsc parkingowych przy jednoczesnym wyłączeniu pewnych obszarów z ruchu samochodowego. Dodatkowo wprowadzenie opłat parkingowych skłoniłoby część użytkowników aut do korzystania z innych środków transportu. Całkowite wyeliminowanie samochodów z przestrzeni Tłuszcza jest niemożliwe z uwagi na stację kolejową stanowiącą punkt przesiadkowy dla okolicznej ludności. Rozwiązaniem podnoszącym efektywność wykorzystania przestrzeni byłaby budowa wielopoziomowego parkingu w pobliżu dworca, pomogłoby to w zgrupowaniu większej liczby pojazdów na mniejszym terenie, jest to jednak rozwiązanie kosztowne i obciążające lokalny budżet. Ograniczenie postoju samochodów w celu stworzenia nowych przestrzeni publicznych jest swego rodzaju postawieniem interesu mieszkańców Tłuszcza ponad interes osób przyjezdnych z uwagi na fakt, że większość pojazdów pozostawianych w mieście należy do osób spoza niego. Postulat ten jest logiczny, gdyż władze miejskie powinny stawiać dobro mieszkańców ponad dobrem osób z zewnątrz. Jak opisywano wcześniej, stan techniczny istniejącej infrastruktury również wymaga odpowiednich działań. Poprawa tego aspektu podniosłaby estetykę oraz ład przestrzenny w Tłuszczu. Zbiorcze zestawienie opisywanych problemów oraz przykładowe działania prezentuje Tabela 1.

Proponowane tu działania w głównej mierze spoczywają na władzach samorządowych, dlatego istotna jest świadomość mieszkańców miasta co do istnienia pro-



**FOT. 3.**  
Siłownia plenerowa zrealizowana w ramach LPR  
Źródło: fotografia M. Cichocki (stan na 2019 r.)



**FOT. 4.**  
Wolna przestrzeń koło siłowni plenerowej przy ulicy Sobieskiego  
Źródło: fotografia M. Cichocki (stan na 2019 r.)

blemów oraz sposobów ich rozwiązywania, jako że to obywatele wybierają lokalny samorząd oraz mogą wywierać znaczący wpływ na podejmowane decyzje władz.

### Podsumowanie

Na podstawie przeprowadzonych analiz zaobserwować można poważny problem związany z dostępnością różnorodnych przestrzeni publicznych w Tłuszczu. Obecnie funkcję tę pełnią miejsca będące ciągami komunikacyjnymi, przy których zlokalizowane są liczne obiekty handlowe i usługowe. Występuje wyraźny brak infrastruktury pozwalającej mieszkańcom

na wchodzenie we wzajemne interakcje. Do obiektów o przeznaczeniu rekreacyjnym zaliczyć należy ogródek jordanowski, stadion miejski oraz obecnie zagospodarowywany park miejski przy ulicy Sobieskiego. Tak mała różnorodność oferowanych zajęć społecznych może mieć negatywny wpływ na wytwarzanie się więzi sąsiedzkich oraz lokalnej tożsamości, prowadzi to bezpośrednio do pogorszenia jakości życia. Uboga wartość historyczna tkanki miejskiej Tłuszczu uniemożliwia naturalne wytworzenie się reprezentacyjnych przestrzeni publicznych. W związku z tym konieczne są odgórne działania władz samorządowych w celu zaspokojenia zapotrzebowania

TAB. 1.

Wykazane problemy oraz przykładowe rozwiązania prowadzące do poprawy sytuacji

Wskazany problem	Przykładowe rozwiązanie
Brak miejsc o charakterze miejskiej przestrzeni publicznej	Wyznaczenie lokalizacji oraz stworzenie projektów dla nowych przestrzeni publicznych
Brak zapisów dotyczących przestrzeni publicznych w dokumentach planistycznych	Zmiana lub uchwalenie nowych dokumentów planistycznych, tj. studium oraz miejscowych planów
Nadmiar samochodów w przestrzeni publicznej	Budowa parkingu wielopoziomowego Wprowadzenie opłat parkingowych Wyznaczenie stref z zakazem parkowania
Słaby stan techniczny istniejącej zabudowy i infrastruktury w miejscach publicznych	Zwiększenie finansowania na działania zakładające poprawę stanu technicznego infrastruktury i zabudowy Rozbiórka części zabudowy mającej najniższy stan techniczny
Brak działań w zakresie przestrzeni publicznych podejmowanych przez samorząd lokalny	Nacisk ze strony mieszkańców oraz lokalnych organizacji pozarządowych na władze

Źródło: opracowanie własne

na nie mieszkańców. Proponowanymi rozwiązaniami są poprawa obowiązujących dokumentów planistycznych – głównie studium – oraz rozwiązanie kwestii zbyt dużej

liczby samochodów obecnych w przestrzeni miejskiej. Podkreślono również istotność roli władz samorządowych w poprawie obecnego stanu.

#### LITERATURA

- Chmielewski J.M., 2001, *Teoria urbanistyki w projektowaniu i planowaniu miast*. Warszawa, Oficyna Wydawnicza Politechniki Warszawskiej.
- Chmielewski J.M., Maciejewska A., Turek A., 2013, *Możliwości ochrony tożsamości kulturowej, społecznej, przyrodniczej i urbanistycznej małego miasta*, Studia Ekonomiczne, 144, 253–270.
- Gehl J., 2009, *Życie między budynkami. Użytkowanie przestrzeni publicznych*, Wydawnictwo RAM, Kraków.
- Śleszyński P., 2018, *Mapa przestrzennego zróżnicowania współczesnych procesów demograficznych w Polsce*, [w:] J. Hrynkiwicz, J. Witkowski, A. Potrykowska (red.), *Sytuacja demograficzna Polski jako wyzwanie dla polityki społecznej i gospodarczej*, Rządowa Rada Ludnościowa, Warszawa.
- Jeleński T., Kosiński W., 2009, *Jak przetworzyć Miejsce. Podręcznik kreowania udanych przestrzeni publicznych*, Fundacja Partnerstwo dla Środowiska, Kraków.
- Kielak S., 1980, *Łuszcz wieś – osada – miasto 1447–1980*, Stowarzyszenie Rodu Kielaków Siewba, Chrząstce.
- Podogrodzka M., 2013, *Demografia małych miast polski – wybrane zagadnienia*, [w:] K. Heffner, M. Twardzik (red.), *Nowoczesne instrumenty polityki rozwoju lokalnego – zastosowanie i efekty w małych miastach*, Wydawnictwo Uniwersytetu Ekonomicznego, Katowice.
- Sikora A., Walicka-Góral B., 2013, *Hałas jako stymulator procesów migracji tkanki miejskiej – studium przypadku Głogowa Małopolskiego*, Studia Ekonomiczne, 144, 333–349.
- Stangel M., 2013, *Kształtowanie współczesnych obszarów miejskich w kontekście zrównoważonego rozwoju*, Wydawnictwo Politechniki Śląskiej, Gliwice.
- Wallis A., 1977, *Miasto i przestrzeń*, Państwowe Wydawnictwo Naukowe, Warszawa.
- Wantuch-Matla D., 2016, *Przestrzeń publiczna 2.0 Miasto u progu XXI wieku*, Księży Młyn Dom Wydawniczy, Łódź.
- Wierzbowski M., Plucińska-Filipowicz A. (red.), 2018, *Ustawa o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym – Komentarz*, Wolters Kluwer Polska, Warszawa.
- Zuzańska-Żyśko E., 2013, *Koziegłowy – miasto sukcesu gospodarczego*, [w:] K. Heffner, M. Twardzik (red.), *Nowoczesne instrumenty po-*

lityki rozwoju lokalnego – zastosowanie i efekty w małych miastach, Wydawnictwo Uniwersytetu Ekonomicznego, Katowice.

#### AKTY PRAWNE I ORZECZNICTWA

- Uchwała nr VII/102/07/ Rady Miejskiej w Łuszczu z dnia 5 lipca 2007 r. w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego gminy Łuszcz (obszar administracyjny granic miasta), Dziennik Urzędowy Województwa Mazowieckiego poz. 7657.
- Uchwała nr 269/XXIII/2016 Rady Miejskiej w Radzyminie z dnia 20 czerwca 2016 r. w sprawie zmiany Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gminy Radzymin.
- Uchwała nr VI/52/2011 Rady Miejskiej w Łuszczu z dnia 28 czerwca 2011 r. w sprawie uchwalenia zmian miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego gminy Łuszcz (obszar administracyjny granic miasta), Dziennik Urzędowy Województwa Mazowieckiego poz. 4816.
- Uchwała nr V/85/2015 Rady Miejskiej w Łuszczu z dnia 16 czerwca 2015 r. w sprawie uchwalenia zmian studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gminy Łuszcz.
- Uchwała nr VI/33/2015 Rady Miejskiej w Łochowie z dnia 25 lutego 2015 r. w sprawie uchwalenia zmiany studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Łochów.
- Uchwała nr XIIIIN/382/2018 Rady Miejskiej w Łuszczu z dnia 24 maja 2018 r. w sprawie przyjęcia do realizacji Lokalnego Programu Rewitalizacji dla Gminy Łuszcz na lata 2018–2023.
- Ustawa z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym, DzU nr 2020 poz. 713.
- Ustawa z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, DzU 2020 poz. 293.
- Ustawa z dnia 29 sierpnia 2003 r. o urzędowych nazwach miejscowości i obiektów fizjograficznych, DzU 2019 poz. 1443.

#### ŹRÓDŁA INTERNETOWE I BAZY DANYCH

- BDL GUS – Bank Danych Lokalnych Głównego Urzędu Statystycznego, <https://bdl.stat.gov.pl/BDL/start> [data dostępu: 25.06.2020].
- GUGiK – baza danych obiektów topograficznych BDOT10k, <http://www.gugik.gov.pl/> [data dostępu: 25.06.2020].

---

# Contemporary public spaces of small towns on the example of Tłuszcz

#small towns, #public spaces, #Tłuszcz

206

## Abstract

The article describes problems of contemporary public spaces with particular reference to small towns. The introduction focuses on the theoretical issues of public spaces and small towns present in the literature as well as the legal basis of spacial planning. The problem was presented on the basis of the town Tłuszcz which has 8157 inhabitants. In the analytical part local spatial documentation was examined to determine the importance of public spaces in the spatial development of Tłuszcz. The background to this analysis are two nearby towns Łochów and Radzymin. The arrangement of public spaces, their specific functions, aesthetics and technical condition were described. On their basis, solutions to the noticed problems were proposed.