

Agnieszka Telega*
Ivan Telega**

INWESTYCJE JAKO CZYNNIK KSZTAŁTOWANIA ŁADU PRZESTRZENNEGO NA PRZYKŁADZIE MIASTA ZAMOŚCIA

INVESTMENTS AS A FACTOR INFLUENCING ON THE SPATIAL ORDER ON THE EXAMPLE OF CITY OF ZAMOŚĆ

Summary

Management of the investment processes in the city should take into account the impact of these investments on spatial order of urban space. Deterioration of spatio-functional structure of the city and devastation of the cultural landscape significantly decreases the quality of life and adversely affects the competitiveness of the city. The purpose of this paper is an attempt to develop the model of spatial order and to assess influence of major investments in the city on selected areas of spatial order on the example of city of Zamość. The study was limited to the investments incurred in the period of 1999-2008. The aim of following researches is to work out objective numeral measures of spatial order.

1. Uwagi wstępne

Przedsięwzięcia inwestycyjne podejmowane w miastach przyczyniają się do tworzenia niezbędnej infrastruktury, ale też powodują zakłócanie ładu przestrzennego. Decyzje oraz pozwolenia wydawane przez władze samorządowe są często oparte wyłącznie na rachunku ekonomicznym, bez uwzględnienia aspek-

* mgr inż., Katedra Ekonomiki Nieruchomości i Procesu Inwestycyjnego, Uniwersytet Ekonomiczny w Krakowie.

** mgr, Studium Doktoranckie Uniwersytetu Ekonomicznego w Krakowie.

tów przestrzennych, co powoduje powstawanie konfliktów przestrzenno-funkcjonalnych w strukturze miasta oraz dewastację krajobrazu miejskiego.

Teżą pracy jest stwierdzenie, że zarządzanie procesem inwestycyjnym w mieście powinno uwzględniać skutki oddziaływania tych inwestycji na kształtowanie ładu przestrzennego, jakości przestrzeni miejskiej. Pogorszenie struktury przestrzenno-funkcjonalnej miasta oraz dewastacja krajobrazu znacznie obniża jakość życia mieszkańców oraz negatywnie wpływa na konkurencyjność miasta.

Celem pracy jest próba opracowania modelowego ujęcia ładu przestrzennego oraz dokonanie oceny wpływu najważniejszych inwestycji w mieście na stan wybranych obszarów, wyznaczających ład przestrzenny na przykładzie Zamościa. Badanie zostało ograniczone do inwestycji powstałych w latach 1999-2008.

Opracowanie modelu oceny ładu przestrzennego mieści się w ogólnym nurcie badań nad zrównoważonym rozwojem.

2. Ład przestrzenny – ujęcie modelowe

Zdefiniowanie ładu przestrzennego jest skomplikowane. Zagadnienie dotyka zarówno dziedziny gospodarki przestrzennej, nauk geograficznych, urbanistyki, ruralistyki, jak i ekonomii i socjologii.

Prawo definiuje ład przestrzenny jako „takie ukształtowanie przestrzeni, które tworzy harmonijną całość oraz uwzględnia w uporządkowanych relacjach wszelkie uwarunkowania i wymagania funkcjonalne, społeczno-gospodarcze, środowiskowe, kulturowe oraz kompozycyjno-estetyczne” [Dz.U. 2003, nr 80, poz. 717]. Jednocześnie ustawa reguluje zasady sporządzania studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego i miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, które powinny stanowić ramy prawne do prawidłowego kształtowania przestrzeni gmin miejskich i wiejskich.

W literaturze przedmiotu można znaleźć kilka ujęć ładu przestrzennego. Z punktu widzenia gospodarczego ład przestrzenny powinien zapewniać właściwe (optymalne) – z naukowego punktu widzenia – rozwiązania lokalizacyjne w procesach urbanizacji, uprzemysłowienia, rozmieszczenia sieci komunikacyjnej i obiektów turystycznych, jednostek gospodarczych względem rynków, a także urządzeń infrastruktury oraz przyczyniać się do poprawy konkurencyjności regionów [Siekierski 2008, s. 235]. Inna definicja określa ład przestrzenny jako „porządek, który wprowadzony jest na określonym obszarze zgodnie z obowiązującymi prawami i wykorzystaniem zaleceń nauki, techniki i estetyki do stworzenia układów strukturalnych, zapewniających warunki sprzyjające życiu ludzi obecnie i w przyszłości” [Podciborski 2008, s. 22 za: Hopfer 1993].

Definiując ład przestrzenny warto przytoczyć pojęcie jakości przestrzeni miejskiej. Przez jakość przestrzeni miasta rozumie się taki zespół jego właściwości, ukształtowanych dominującymi relacjami, zachodzącymi pomiędzy wyróżnionymi elementami przestrzeni miejskiej, który z jednej strony decyduje o swoistości (odrębności) danego miasta, z drugiej natomiast ukazuje stopień przydatności przestrzeni do określonej aktywności człowieka (np. zamieszkania lub rozwoju biznesu)” [Ziobrowski 1996, s. 9]. Warto zauważyć, że przestrzeń jest tutaj rozumiana szeroko, obejmuje sferę zjawisk społecznych i ekonomicznych. Według autorów niniejszego opracowania zasadne jest bardziej ściśle rozumienie przestrzeni jako układu fizycznego. Jakość przestrzeni miejskiej w takim ujęciu można ocenić na podstawie walorów estetycznych miasta, prawidłowej struktury funkcjonalno-przestrzennej, zasobów fizjograficznych oraz zasobów historyczno-kulturowych. Umożliwia to bardziej precyzyjną analizę ładu przestrzennego, jako składową zrównoważonego rozwoju.

Przestrzeń miasta można rozumieć jako specyficzny układ obiektów o charakterystycznych zależnościach, które tworzą ład przestrzenny, przy czym wyróżnia się obiekty [Podciborski 2008, s. 22]:

- punktowe (o zerowym wymiarze), np. drzewa lub skupiska drzew;
- liniowe (jednowymiarowe), np. drogi, rzeki, rurociągi;
- powierzchniowe (zajmujące określoną powierzchnię) o kształtach regularnych lub nieregularnych.

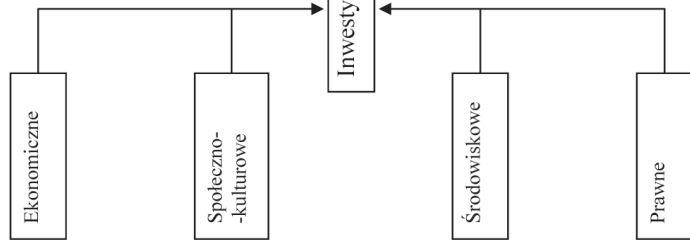
Odpowiednio do tego ujęcia inwestycje kształtujące ład przestrzenny możemy podzielić na: punktowe (stosunkowo niewielkie obiekty, w zależności od wielkości obszaru objętego badaniem), liniowe (drogi, linie kolejowe) oraz powierzchniowe (w przypadku zagospodarowania większej powierzchni ziemi, np. pod uprawę rolną albo jednorodną zabudowę mieszkalną).

Wprowadzenie oraz utrzymanie ładu przestrzennego odbywa się przez zarządzanie przestrzenią, a więc podejmowanie decyzji planistycznych i wykonawczych w procesach kształtowania, gospodarowania i ochrony przestrzeni. T. Borys traktuje ład przestrzenny jako integralną część koncepcji zrównoważonego rozwoju [Siekierski 2008, s. 235 za: Borys 2004].

Trudności w definiowaniu ładu przestrzennego jako wymiernego zjawiska podkreślają konieczność opracowania modelu umożliwiającego praktyczną analizę. Proponowane ujęcie modelowe ładu przestrzennego przedstawiono na rysunku 1.

Rysunek 1. Model analizy ładu przestrzennego

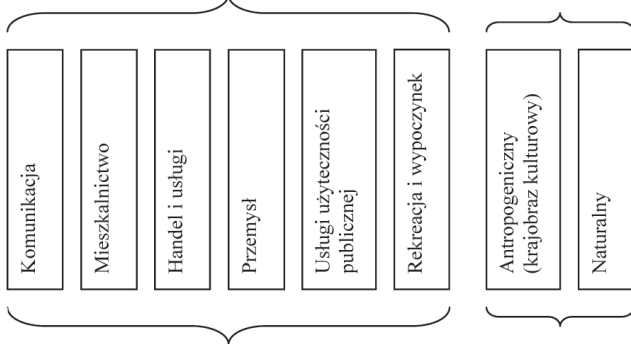
Czynniki



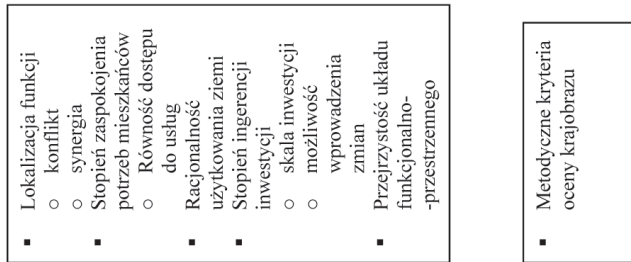
Aspekty



Obszary



Kryteria oceny



Źródło: Opracowanie własne.

Na kształtowanie ładu przestrzennego mają wpływ zróżnicowane czynniki, które ogólnie można podzielić na: ekonomiczne, społeczno-kulturowe, środowiskowe (fizjografia) oraz prawne (kształtowanie polityki przestrzennej, wymogi ochrony środowiska, kontrola zanieczyszczeń). Ukształtowany ład przestrzenny może być oceniany w dwóch zasadniczych aspektach, wyróżnionych ze względu na odrębne metody badawcze: funkcjonalnym (struktura przestrzenno-funkcjonalna miasta) oraz estetyczno-krajobrazowym. W ramach każdego aspektu wyróżniono najważniejsze obszary, które powinny być oceniane według sformułowanych kryteriów. Do kryteriów oceny wpływu inwestycji na strukturę obszarów funkcjonalnych miasta należą:

- kryterium lokalizacji funkcji – poszczególne inwestycje powinny być zlokalizowane w taki sposób, aby unikać konfliktu pomiędzy obszarami funkcjonalnymi miasta (np. funkcjami rekreacji i przemysłu). W przypadku udanej lokalizacji możliwe jest uzyskanie efektu synergii;
- kryterium stopnia zaspokojenia potrzeb mieszkańców – ukształtowanie struktury przestrzenno-funkcjonalnej ma wpływ na zaspokojenie potrzeb mieszkańców poszczególnych dzielnic miasta, m.in. poprzez zróżnicowanie dostępu (odległość, możliwości komunikacyjne, koncentracja określonych funkcji w wybranych dzielnicach miasta) do określonych rodzajów usług;
- kryterium racjonalności wykorzystania zasobów - ziemia jest zasobem ograniczonym (szczególnie w miastach), wartość poszczególnych terenów w mieście jest zróżnicowana, dlatego konieczne jest racjonalne ich wykorzystanie;
- kryterium stopnia ingerencji inwestycji na układ przestrzenno-funkcjonalny – zależy od skali inwestycji oraz możliwości wprowadzenia ewentualnych zmian w przyszłości;
- kryterium przejrzystości układu przestrzenno-funkcjonalnego (np. układ komunikacyjny).

W ramach aspektu estetyczno-krajobrazowego można wyróżnić obszar antropogeniczny (ukształtowany przez człowieka, w tym krajobraz kulturowy) oraz naturalny. Warto zaznaczyć, że w przestrzeni współczesnych miast dominuje krajobraz antropogeniczny. Krajobraz może być oceniany w układzie poziomym oraz pionowym^[1].

Miasto może być badane zarówno w zakresie poszczególnych sektorów, jak i całościowo, jako układ sektorów i wzajemnych relacji między nimi. Układ i wzajemne relacje sektorów tworzą strukturę miasta [Domański 2006]. Stwo-

¹ Znaną metodą oceny krajobrazu jest np. metoda krzywej wrażeń Wejcherta. Metodyka oceny krajobrazu nie jest opisywana w niniejszej pracy z racji ograniczonej objętości

rzenie modelu idealnego miasta, w którym poszczególne obszary (sektory) tworzą harmonijną całość nurtowało wielu badaczy gospodarki przestrzennej^[2].

3. Współczesny układ przestrzenno-funkcjonalny Zamościa

Układ przestrzenny Zamościa był świadomie kształtowany od momentu założenia miasta przez kanclerza i hetmana wielkiego koronnego Jana Zamoyskiego w 1580 r. Miasto zostało zaprojektowane przez włoskiego architekta Bernardo Morando i stanowi wybitne osiągnięcie późnorenesansowej europejskiej myśli urbanistycznej^[3]. Ideą przewodnią koncepcji przestrzennej było stworzenie „miasta idealnego”^[4]. Warto podkreślić, że autorzy koncepcji „miasta idealnego” nie identyfikowali jej tylko z graficznym schematem miasta, ale również z ideą planowania organizmu miejskiego, racjonalnego i pięknego, doskonałego programowo i przestrzennie, najlepiej odpowiadającego wymaganiom człowieka nowej epoki [Przegon 1995, s.13]. Wydaje się, że takie założenia powinny również przyświecać współczesnym urbanistom, co często niestety mija się z rzeczywistością.

Już w tamtym okresie można było dostrzec podział miasta według określonych funkcji. Reprezentacyjne budowle rozmieszczano i planowano tak, by tworzyły sfery życia duchowego i umysłowego oddzielnie od funkcji handlowo-rzemieślniczej. Życie duchowe i naukowe było skupione w Kolegiacie i Akademii Zamojskiej (zachodnia część starego miasta), administracyjno-prawne w ratuszu, gospodarczo-handlowe w Gildzie Kupieckiej i na rynkach.

Współczesny układ przestrzenno-funkcjonalny Zamościa jest wynikiem procesów zachodzących w okresie ponad 400-letniej historii miasta. W ostatnich dwóch dekadach ramy przestrzennego zagospodarowania miasta były wyznaczane przez następujące dokumenty:

- plan ogólny zagospodarowania przestrzennego miasta Zamościa z 1994 r. (opracowany w Biurze Rozwoju Krakowa, obowiązywał do 31 grudnia 2003 r.)^[5];
- studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Zamościa (opracowany przez arch. M. Bogusławską w 1999 r., jedyny dokument wyznaczający ramy zagospodarowania przestrzennego miasta w latach 2003-2006)^[6];

2 Opracowaniem modeli przestrzennych miast zajmowali się między innymi Burgess, Hoyt, Harris i Ullman.

3 Strategia Rozwoju miasta Zamość na lata 2008-2020 [dokument elektroniczny], s. 12, tryb dostępu: <http://www.zamosc.pl>

4 Koncepcja miasta idealnego została stworzona we Włoszech w epoce renesansu przez ówczesnych urbanistów: Antonio Averlino Filareta, Francesca di Giorgio Martiniego, Andrea Palladia, Pietra Catanea – autora pierwszego drukowanego podręcznika o zakładaniu i budowaniu miast.

5 Uchwała Nr VIII/45/94 Rady Miejskiej w Zamościu z dnia 28 listopada 1994 r.

6 Uchwała Nr XV/232/99 Rady Miejskiej w Zamościu z dnia 20 grudnia 1999 r.

- miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego miasta Zamościa z 2006 r. (opracowany w Jeleniogórskim Biurze Planowania i Projektowania) ^[7].

Według założeń planu z 1994 r. przyjęto „model miasta skoncentrowanego”. Kompozycja przestrzenna struktury miejskiej miała kontynuować historyczny, koncentryczno-promienisty rozwój układu przestrzennego. Realizowana miała być silna segregacja funkcji miasta oraz optymalne wykorzystanie terenów przeznaczonych pod mieszkalnictwo, pracę, usługi i wypoczynek. Model miasta skoncentrowanego miał zapewnić lepsze warunki funkcjonowania miasta [Przegon 2005, s. 341].

Pomimo pozytywnej oceny założeń planu zagospodarowania przestrzennego z 1994 r. w literaturze negatywnie ocenia się realizację tych założeń w latach 1994–2003. Zauważa się, że pozwolono na budowę obiektów, które pozostają w całkowitym konflikcie z ochroną historycznego krajobrazu kulturowego oraz niszczą ekologiczne walory terenu [Przegon 2005, s. 341]. Jednocześnie nie podjęto nowych działań w celu rewitalizacji wielu cennych obiektów miejskich, takich jak park miejski (powstały w latach 1919–1926) oraz amfiteatr. Nie poczyniono żadnych kroków w kierunku rozwiązania problemu 5 obiektów (powstałych w latach 70. XX w.), które rażąco zaburzają krajobraz kulturowy Starego Miasta.

Od 2006 r. obowiązuje nowy miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego miasta Zamościa. W literaturze również można znaleźć krytyczne uwagi w stosunku do założeń planu, które dotyczą przede wszystkim [Przegon 2006, s. 96–97]:

- błędnej lokalizacji wielkopowierzchniowych obiektów handlowych;
- błędnej lokalizacji terenów pod przemysł (wcześnie przeznaczonych na budownictwo mieszkaniowe);
- braku sprecyzowania obszaru pod centrum administracyjne miasta (możliwość budowy takiego centrum pomiędzy Starym a Nowym Miastem została zaprzepaszczona w latach ubiegłych);
- złej lokalizacji tzw. małej obwodnicy w południowo-zachodniej części miasta,
- braku rozwiązania konfliktu pomiędzy miastem a gminą dotyczącego możliwości rozszerzenia granic administracyjnych miasta ^[8];
- błędnego podziału miasta na jednostki i obszary strukturalne: zbyt rozdrobniona struktura powoduje powstawanie chaosu przestrzennego.

Negatywne doświadczenia z realizacji planu z lat 1994–2006 oraz wiele błędnych założeń w planie obecnie obowiązującym powodują, że konieczna

7 Uchwała Nr XLV/499/06 Rady Miejskiej w Zamościu z dnia 26 czerwca 2006 r.

8 Zamość mieści się na mniejszej powierzchni niż 3-krotnie mniejszy Hrubieszów z ok. 20 tys. mieszkańców.

jest ciągła obserwacja oraz krytyczna analiza procesów inwestycyjnych zachodzących w mieście.

Na potrzeby niniejszej pracy została opracowana mapa uproszczonej struktury przestrzenno-funkcjonalnej Zamościa na podstawie wymienionych dokumentów oraz badań własnych autorów. Jest ona przedstawiona na rysunku 2.

4. Identyfikacja kierunków oddziaływania inwestycji na ład przestrzenny Zamościa

Analizę wpływu procesu inwestycyjnego w Zamościu na ład przestrzenny miasta dokonano poprzez identyfikację wpływu przedsięwzięć inwestycyjnych na obszary ładu przestrzennego – dla każdej analizowanej inwestycji przydzielono wybrane obszary, na które inwestycja ma znaczący wpływ. Posługując się zestawem kryteriów dokonano oceny jakościowej wpływu inwestycji na ład przestrzenny Zamościa. Jako metodę pomocniczą wykorzystano mapę struktury przestrzenno-funkcjonalnej miasta.

Listę ważniejszych zrealizowanych inwestycji w latach 1999-2008 przygotowano wykorzystując informacje umieszczone na stronach internetowych miasta, jak również informacje uzyskane od Zamojskiej Dyrekcji Inwestycji⁹⁾. Ilość inwestycji poddanych ocenie została ograniczona do dziesięciu najważniejszych z punktu widzenia ładu przestrzennego.

Wykaz najważniejszych inwestycji w Zamościu w latach 1999-2008 wraz z przyporządkowanymi obszarami ładu przestrzennego przedstawiono w tabeli 1.

9 Strony internetowe: <http://www.zamosc.eu/> ; Zamojska Dyrekcja Inwestycji: <http://www.dzizam.pl> ;

Rysunek 2. Struktura przestrzenno-funkcjonalna miasta Zamościa



Źródło: Opracowanie własne.

Tabela 1. Inwestycje w Zamościu w latach 1999-2008

Nr	Wykaz inwestycji	Okres realizacji	Obszary ładu przestrzennego
1	Budowa Obwodnicy Hetmańskiej III etap w Zamościu - odcinek od ul. Lubelskiej do Starowiejskiej Koszt realizacji: 6352520,66 Euro	09.2003 – 12.2004	Transport
2	Budowa ulicy Sikorskiego (droga gminna) w Zamościu na odcinku od ul. Lubelskiej do ul. Wiosennej Koszt realizacji: 4233832,43 zł	07.2004 – 09.2006	Transport
3	Rewitalizacja zabytkowego Starego Miasta w Zamościu. Etap I, II, V Koszt realizacji: 25753552,09 zł	2005 – 2008	Rekreacja i wypoczynek Krajobraz kulturowy (antropogeniczny)
4	Budowa Centrum Handlowego Hypernova przy ul. Dzieci Zamojszczyzny (Ahold Polska) Koszt realizacji: 13 420 290,00 zł	06.2002 – 10.2002	Handel i usługi Rekreacja i wypoczynek
5	Budowa Centrum Handlowego Echo przy ul. Wyszynskiego Koszt realizacji: 11 911 500,00 zł	08.2001 – 09.2002	Handel i usługi
6	Budowa Centrum Handlowego „Lwowska” (Carrefour) przy ul. Lwowskiej Koszt realizacji: 50 mln zł	01.2006 – 07.2006	Handel i usługi Transport
7	Zespół budynków mieszkalnych jednorodzinnych przy ul. Kruczej Koszt realizacji: b.d.	b.d.	Mieszkalnictwo
8	Budowa osiedla mieszkaniowego przy ul. Jana Kiepury w Zamościu, 7 budynków (ok. 140 mieszkań) Koszt realizacji: b.d.	b.d.	Mieszkalnictwo
9	Budynki mieszkalne wielorodzinne nr 1 i 2 wraz z uzbrojeniem i urządzeniem terenu przy ul. Kochanowskiego w Zamościu Koszt realizacji: 5 896 718,09 zł	07.2000 – 06.2003	Mieszkalnictwo
10	Budowa Bazy MZK przy ul. Lipowej w Zamościu Koszt realizacji: b.d.	b.d.	Transport Usługi użyteczności publicznej

Wartość – łączna wartość inwestycji

b.d. – brak danych

Źródło: Opracowanie własne.

Wymienione w tabeli 1 inwestycje są zaznaczone na mapie struktury przestrzenno-funkcjonalnej Zamościa (rysunek 2) jako obiekty o numeracji od 1 do 10.

Ocena oddziaływania inwestycji na ład przestrzenny została ograniczona do aspektu funkcjonalnego. Budowę Obwodnicy Hetmańskiej (III Etap, zaznaczono jako nr 1 na rys. 2) we wschodniej części miasta należy ocenić pozytywnie ze względu na usprawnienie ruchu w kierunku Lublina (miasto wojewódzkie) transportu jadącego od granicy z Ukrainą. Dodatkowym pozytywnym aspektem jest to, że wybudowany odcinek łączy tereny przemysłowe miasta z drogą międzynarodową. Jest to znaczące usprawnienie komunikacyjne. Inwestycją wpływającą na obszar transportu była także budowa ul. Sikorskiego (droga gminna, zaznaczono jako nr 2 na rys. 2), która jest trafionym projektem ze względu na usprawnienie komunikacji w północnej części miasta (tzw. mała obwodnica), w pobliżu terenów o skoncentrowanej funkcji przemysłowej oraz mieszkalnictwa.

Warto zauważyć, że nie rozwiązano istotnego problemu połączenia obwodnicy z zachodnią częścią miasta, gdzie znajduje się droga w kierunku Krakowa oraz Rzeszowa.

W latach 2005-2008 dużym przedsięwzięciem był projekt rewitalizacji załaskowego Starego Miasta (nr 3). Kwestia oceny tej inwestycji wiąże się przede wszystkim z oceną krajobrazu, dlatego nie jest poruszana w pracy.

W latach 2000-2007 w Zamościu powstały 3 obiekty wielkopowierzchniowego handlu: centrum handlowe Hypernova (nr 4), Echo (nr 5), „Lwowska” (Carrefour, nr 6). Lokalizacja tych obiektów budzi wiele wątpliwości. CH „Lwowska” jest zlokalizowane przy połączeniu trasy wylotowej w kierunku granicy z Ukrainą z Obwodnicą Hetmańską. Może to powodować powstawanie trudności komunikacyjnych w tym miejscu. Budowa CH „Lwowska” w dużej mierze utrudnia rozbudowę obwodnicy w południowej części miasta oraz w kierunku zachodnim. Można mówić o konflikcie pomiędzy obszarem transportu a obszarem handlowo-usługowym. CH Hypernova jest zlokalizowane w strefie ochronnej ogrodu zoologicznego, co należy uznać za wyraźny konflikt pomiędzy realizacją funkcji handlowej oraz rekreacji i wypoczynku w mieście. CH Echo jest zlokalizowane w sąsiedztwie kościoła oraz cmentarza tzw. prawosławnego, co również nie można uznać za udane rozwiązanie. Na obszarze tym potencjalnie mogło się znaleźć centrum administracyjne miasta. Obecnie gmachy instytucji administracyjnych są rozrzucone po obszarze całego miasta bez racjonalnych przesłanek i związków przestrzennych [Przegon 2006, s. 96]. Jak było wspomniane w poprzednim rozdziale, już na początku istnienia miasta starano się oddzielić sferę duchową od handlowo-rzemieślniczej. Również plan z 1994 r. zakładał wyraźną segregację poszczególnych funkcji miasta. W tym świetle decyzje o lokalizacji CH Echo można uznać za niekonsekwencję. Warto także zaznaczyć, że w wyniku opisanych trzech projektów prawie wszystkie obiekty wielkopowierzchniowego handlu są rozmieszczone w południowo-wschodniej części miasta (jedynie CH Hypernova znajduje się w części zachodniej). Taka koncentracja również nie jest udanym rozwiązaniem ze względu na nierównomierny dostęp tych obiektów dla mieszkańców.

Oceniając lokalizację inwestycji mieszkaniowych warto zaznaczyć, że w Zamościu obserwuje się przewagę zabudowy wielorodzinnej we wschodniej części miasta, natomiast w części zachodniej lokalizowane są głównie osiedla domów jednorodzinnych. Inwestycje oznaczone na mapie (rys. 2) jako obiekty nr 8 i 9 mają charakter zabudowy wielorodzinnej, natomiast obiekt nr 7 – jednorodzinnej, co wpisuje się w istniejącą strukturę. Wszystkie inwestycje zostały zlokalizowane w miejscach przeznaczonych w planie zagospodarowania przestrzennego pod zabudowę mieszkalną, tym samym wypełniają istniejącą lukę.

Ocena wpływu analizowanych inwestycji na ład przestrzenny, zgodnie z przyjętymi kryteriami modelu, została ujęta w tabeli 2.

Tabela 2. Ocena wpływu inwestycji na ład przestrzenny Zamościa

Kryteria	1	2	4	5	6	7	8	9	10
Lokalizacji funkcji	+	+	-	-	-	+	+	+	-
Stopnia zaspokojenia potrzeb	+	+	+	b. w.	-	+	+	+	+
Racjonalności wykorzystania zasobów	+	-	-	-	-	+	+	+	-
Stopnia ingerencji	duży	średni	duży	duży	duży	niski	średni	średni	duży
Przejrzystości układu	+	+	-	-	-	+	+	-	-

„+” ocena pozytywna, „-”, ocena negatywna, „b. w.” – brak bezpośredniego wpływu
 Źródło: Opracowanie własne.

5. Uwagi końcowe

Ład przestrzenny jest różnie definiowany w literaturze; zagadnienie to nie zostało jeszcze w pełni zbadane pomimo nadawania mu coraz większej wagi. Dużą przeszkodą w praktycznym uwzględnianiu ład przestrzennego jest brak opracowanej metody badawczej. Prezentowane w niniejszej pracy ujęcie modelowe ład przestrzennego może być wykorzystywane w badaniach ze względu na swój procesowy charakter. W ten sposób skonstruowany model może być zastosowany również w badaniach regionalnych. Bardzo pomocne jest również wykorzystywanie metod kartograficznych. Prezentowana w niniejszej pracy analiza wpływu inwestycji na ład przestrzenny miasta ma charakter subiektywnej oceny autorów pracy, dlatego konieczne jest opracowanie bardziej obiektywnej metody opartej na kwantyfikowanych kryteriach. Opracowanie zestawu odpowiednich mierników powinno być przedmiotem dalszych badań.

Literatura

1. Borys T., *Problem wymierności ładu przestrzennego* [w:] *Ekonomiczne aspekty gospodarki przestrzennej*, red. Łąguna T., „Ekonomia i Środowisko”, Białystok 2004, T.1.
2. Domański R., *Gospodarka przestrzenna*, Wydawnictwo PWN, Warszawa 2006.
3. Hopfer A., *Ład przestrzenny ekorozwoju obszarów wiejskich*, *Postępy nauk rolniczych*, PAN, Fundacja „Myśl”, Warszawa 1993.
4. Podciborski T., *Możliwość minimalizacji zagrożeń przestrzennych w sytuacjach kryzysowych przez wprowadzenie ładu przestrzennego*, „Acta Scientiarum Polonorum” 7(4), 2008.
5. Przegon W., *Miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego gminy Zamość i miasta Zamościa; zakres realizacji, elementy konfliktowe i potrzeby zmian*, „Zeszyty Naukowe Akademii Rolniczej im. H. Kołłątaja w Krakowie” nr 417, Kraków 2005.
6. Przegon W., *Plany zagospodarowania przestrzennego Zamościa a dewastacja historycznego krajobrazu kulturowego*, „Czasopismo Techniczne. Architektura”, Zeszyt 14-A, Wydawnictwo Politechniki Krakowskiej im. T. Kościuszki, Kraków 2006.
7. Przegon W., *Zamość światowym dziedzictwem kultury*, Wydawnictwo Akapit, Kraków 1995.
8. Siekierski J., *Ład przestrzenny i lokalizacja w teorii ekonomii a konkurencyjność regionów*, „Roczniki Naukowe Stowarzyszenia Ekonomistów Rolnictwa i Agrobiznesu”, Tom X, zeszyt 2, Kraków 2008 [Dokument elektroniczny, tryb dostępu: <http://www.seria.home.pl/>, data wejścia 5.05.2009]
9. *Strategia Rozwoju miasta Zamość na lata 2008-2020* [dokument elektroniczny], s. 12, tryb dostępu: <http://www.zamosc.pl>
10. *Ustawa z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym*, Dz. U. nr 80, poz. 717.
11. Ziobrowski Z., *Zmiany jakości przestrzeni dużych miast w Polsce. Mierniki i metoda oceny*, Instytut Gospodarki Przestrzennej i Komunalnej. Oddział w Krakowie, Kraków 1996.