



DOI: 10.21005/pif.2020.43.C-07

NEW DIRECTIONS OF SMALL CITY DEVELOPMENT – CASE STUDY OF MSZCZONÓW

NOWE KIERUNKI ROZWOJU MAŁEGO MIASTA – PRZYKŁAD MSZCZONOWA

Anna Majewska

Ph.D. Eng. Architect

Orcid:0000-0002-1412-9345

Małgorzata Denis

Ph.D. Eng. Architect

Orcid: 0000-0002-4694-116X

Warsaw University of Technology
Faculty of Geodesy and Cartography
Department of Spatial Management and Environmental Sciences

ABSTRACT

Modern cities are facing consequences of demographic, climatic, and economic transformations, triggering discussion concerning shaping cities and urban policy. The future maintenance of the current level of well-being is possible under the condition of changing the approach to space management. In this context, sustainable functioning of cities has become a priority. In the information era, the development of telematics will reduce the need of spatial concentration of economic activities, and prestigious location will lose importance (Damurski, 2016). This offers a chance for smaller cities to provide their residents with better, more peaceful, and environmentally-friendly living conditions, with services available to each resident at a walking distance.

Key words: Key words: small city, well-being city, sustainable development.

STRESZCZENIE

Współczesne miasta zmagają się z konsekwencjami zmian demograficznych, klimatycznych i gospodarczych, co rozpoczęło na nowo dyskusję nad kształtowaniem miasta i polityką miejską. Pod wpływem refleksji nad przyszłością człowieka dostrzeżono, że osiągnięty poziom dobrobytu możliwy jest do utrzymania, pod warunkiem zmian podejścia do gospodarowania przestrzenią. W tym kontekście zrównoważone funkcjonowanie miast staje się problemem priorytetowym. W epoce informacji rozwój *telematics* będzie redukował potrzebę koncentracji przestrzennej działalności gospodarczych, a prestiżowa lokalizacja straci na znaczeniu. Tworzy to szanse dla mniejszych miast, które mogą zapewnić swoim mieszkańcom lepsze, spokojniejsze, bardziej ekologiczne warunki zamieszkania, z usługami dostępnymi w strefie pieszego dojścia dla każdego mieszkańca.

Słowa kluczowe: małe miasto, miasto „dobre do życia”, rozwój zrównoważony.

1. INTRODUCTION

Concepts of development of modern cities refer to ideas of sustainable development such as *compact city*, *eco city*, *new urbanism*, *smart city*, *coherent city*, or *ecological urbanism*. The idea of economical city is also becoming common. Its development combines the ability to manage land, natural resources, and resources of the existing building development with economical energy management (Solarek, 2011, p. 60-67). Development of *sustainable cities* should provide for the synergy of social, economic, and environmental aspects, including: limiting suburbanisation processes, re-urbanisation of degraded areas, application of energy-efficient and environmentally-friendly technologies, promotion of sustainable mobility, protection of local identity, and improvement of spatial order (Charlot-Valdieu et al., 2011, p. 60-63). Particularly the idea of compact city, primarily involving creating dense multifunctional development structure mainly adjusted to walking, cycling, or using public transport, with access to local services, workplaces, and green areas should be one of the basic models of development of modern cities. The model provides for minimisation of costs of construction of technical infrastructure, and reduces emission of pollutants, carbon dioxide, and fuel consumption. The key to creating safe, sustainable, and healthy cities resistant to climatic changes is also understanding of the problems of people and their needs. The health and well-being of residents are also supported by attractive public spaces counteracting social isolation, a good system of cycling and walking paths combined with green areas, but also by biodiversity constituting the condition for the production of food and life on Earth (McCay, Burszta: 2016 p. 22-27). In the context of digitalisation of the economy, the internet may take over a number of traditional urban functions, and the spatial structure of future cities may be completely different than the one we know nowadays, including the importance of prestigious locations and distribution of places related to daily activities. *Homing and home centeredness* as well as the preference to reside in small centres is becoming an important trend. The return to locality also results from greater sense of safety and vicinity of the natural environment (Carmona et al., 2010, p. 38), as well as the fact that residents of small towns are usually happier than people living in large cities (Montgomery, 2015, p. 57). A small city is also interesting in terms of urban planning and sociology, and *positive provinciality is a phenomenon rooted in what is beautiful* (Gzell, 1987, p. 229). Therefore, the study covered a small city in the zone of influence of Warsaw, namely Mszczonów. The city faces problems characteristic of the suburban zone. Nonetheless, the largest indoor water park in Europe was opened in its vicinity in 2020. How will it change the image of the city? Will its development be spontaneous or controlled? It is worth tracing new directions of the city's policy and rooting for attempts at creating a city better for living". The objective of this article is the analysis of how small cities in Poland can become a better space good for living. The preparation of the article involved the application of the empirical method for obtaining necessary information, and the analytical method for the preparation of materials obtained as a result of field research, archival resources of cartographic documents, statistical data (*Bank of local data of the Central Statistical Office*), and data bases of topographic objects BDOT10k.

2. SPATIAL CONDITIONS OF DEVELOPMENT OF MSZCZONÓW

Mszczonów is the seat of an urban-rural commune in the Żyrardowski Powiat in the south-western part of the Mazovian Voivodeship, between two large agglomerations (45 km from Warsaw and 90 km from Łódź, (Fig.1a) at important transport routes. The town occupies an area of approximately 856 ha, and has a population of approximately 6.4 thousand (Fig.1b), i.e. less than in the beginning of the 20th century (7327 people). Mszczonów is one of the oldest cities in Mazovia (city rights in 1377), located between two important medieval cities Rawa and Sochaczów at the so-called Silesian commercial route (connecting Lithuania and Ruthenia with Silesia and West Europe). War operations and fires destroyed the city, causing a delay, or even backwardness in development, although unlike many other cities Mszczonów has never lost city rights, and in the early 20th century it belonged to the most populated cities in western Mazovia. The Jewish population was an important part of history of Mszczonów. Before the war, it constituted approximately 40-60% of the town's population, and its extermination during the holocaust caused a demographic crisis after the war. In September 1939, Mszczonów was burned by Germans. As much as 80% of

buildings were destroyed, and 2/3 of residents died (*Miasta Polskie w Tysiącleciu*, p. 481). The years of post-war stagnation were interrupted by the construction of railway line Skierniewice-Łuków (1954). New places of employment were also built, among others a clothes factory (1951) and Przedsiębiorstwo Produkcji Kruszyw Lekkich KERAMZYT (1959). More intensive development of the town occurred after the political transformation in 1990. Mszczonów, called the “Tiger of Mazovia”, was transformed from an agricultural-service town into a logistics-industrial centre.

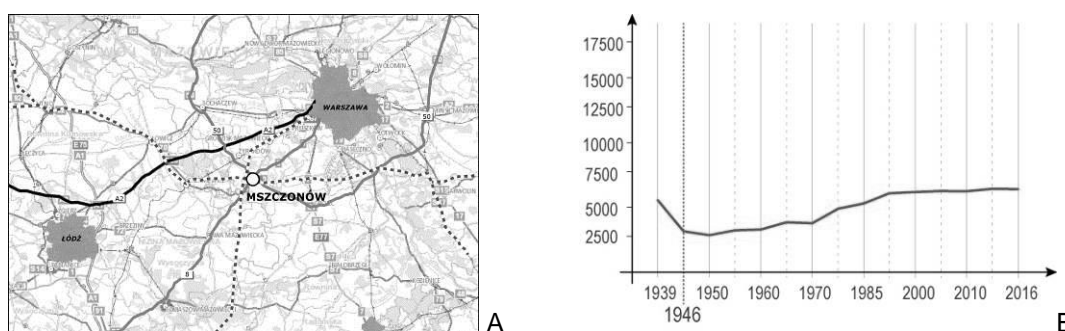


Fig. 1. A – Location of Mszczonów towards Warsaw and Łódź, B Changes in the size of population since 1939. Source: own elaboration

Ryc. 1 A - Lokalizacja Mszczonowa względem Warszawy i Łodzi, B Zmiany liczby ludności od 1939 r. Źródło: opracowanie własne

The modern land use structure in Mszczonów (Fig. 2) shows that urbanised areas occupy approximately 35% of the area of the city. Single-family housing is dominant (approximately 17%). The agricultural function is declining in the city (approximately 40% of arable land is fallow). Industrial areas occupy as much as 11.57% (i.e. 1/3 of urbanised land). Such a large area designated for industrial development may cause dispersion of this function, or even over-investment of the city (Majewska, Denis et al., 2016 p.37-48). The built-up areas include five zones: the centre – the area of the pre-war city with a market square and town hall, with preserved pre-war buildings, the zone of intensive multi-family housing (linear layout along the Warszawska and Tarczyńska Streets), east of the market square (with service facilities), the zone of intensive single-family housing in a “street grid”, on both sides of ul. Tarczyńska east of the market square (with no service facilities), and the marginal zone comprising open areas (fields, fallow land, orchards, meadows) with interspersed single-family housing. Industrial zones surround the city to the south (at the railway line), east, and north (related to extraction of clay and KERAMZYT facilities). The city’s physiognomy is diverse. In the central zone, the pre-war urban layout was preserved with building development in a compact ridge layout (usually single-storey houses, with a classicistic detail and cast iron balconies, Fig.3 A) and dominating church and town hall. Part of destroyed buildings were reconstructed (without proper detail), and part were built already after the war in a simple modernist style. Within the area of the former pre-war city, several wooden buildings with gable roofs were also preserved. From the 1960’s, modernist multi-family housing was introduced in the city structure. The buildings, arranged in comb layouts with 4-5 storeys and flat roofs, were an alien element here (Fig. 3 B). Also service buildings (including schools) did not constitute the continuation of the “traditional small town architecture”. “Typical” buildings were constructed both in large and small cities. The newest multi-family residential buildings show an attempt to refer to local traditions, with gable roofs and services on the ground floor. Single-family houses represent diverse styles and sizes. (Fig. 3 C)

3. PROBLEMS REGARDING CITY DEVELOPMENT – CHANCES AND THREATS

3.1. Threats to the city development

Demography: the greatest increase in the city’s population occurred in the period 1970-1992 (increase by 86%) (GUS). After the political transformation and fall of industrial plants, the population

has grown by only approximately 5.5%. This suggests that Mszczonów is becoming a stagnated city in spite of numerous investments and creation of new workplaces. The number of people at productive age has also been decreasing (by approximately 6% since 2003), and population at productive age constitutes 21.3% of total population, showing an increasing tendency (by 5.6% since 2010). Interestingly, approximately 36% of residents are supported from pensions. This also points to the aging of residents, and their low economic activity. The population of the commune has been systematically increasing (by 12% since 2012), whereas approximately 66% of residents are at productive age, and only 17.3% are at pre-productive age, suggesting the escape of the youth to rural areas.



Fig. 2. Land use structure in Mszczonów, own elaboration

Ryc. 2. Struktura użytkowania gruntów Mszczonowa, opracowanie własne



Fig. 3 A. Preserved pre-war building development, B. Modernist housing estate, C. New terraced housing.

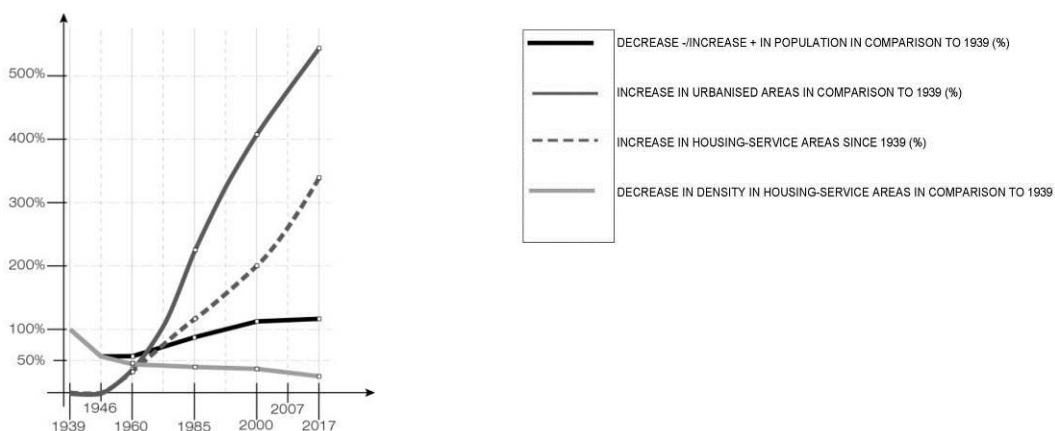
Ryc. 3. Zachowana zabudowa przedwojenna, B. Modernistyczne osiedle, C. Nowa zabudowa szeregowa.

Functional-spatial structure: Dispersion of building development is a threat to the city. It generates individual car traffic. Urbanised areas occupied an area of up to 1 km to the east from the market square until the end of the 20th century (in 1939 it was 0.5 km). Today they occupy 2.5 km. Urbanised areas have increased more than four times (by 340%) since 1939, at a population growth by only 16%, suggesting progressing dispersal of urban development. The comparison of development growth in the city at subsequent stages of its development shows the greatest growth in the period 2000-2017. In the years 1960-85, when the number of residents increased by approximately 48%, increases in development were proportionate to the number of residents, providing for

good intensity and density of approximately 62 persons/ha. The value is currently 40 persons/ha in built-up areas.

Table 1. Comparison of number of population and urbanised areas in the period 1939-2017. Source: own elaboration based on calculations of urbanised areas in accordance with cartographic maps.

	1939/1946	1946-1960	1960-1985	1985-2000	2000-2017
POPULATION	5550/3161	3297	4891	6193	6433
Decrease -/increase + in population in comparison to 1939	os	-2389	-2253	+643	883
	%	-43.0	-40.6	-11.9	+11.60
URBANISED AREAS (ha)	38.3	52.3	123.3	194.3	246.8
Increase in urbanised areas in comparison to 1939 (%)	ha	13.9	85.0	156	208.5
	%	36.3	221.9	407.3	544.4
Increase in housing-service areas in comparison to 1939	ha	+12.1	+42.4	73.3	124.2
	%	33.1	115.9	200.3	339.3
Decrease in density in housing-service areas in comparison to 1939	os/ha	-66	-84	-90	-96
	%	-43.4	-55.3	-59.2	-63.2



Graph 1. Changes in population, urbanised areas, and population density in Mszczonów since 1939. Source: own elaboration

Dispersion of building development is accompanied by functional dispersion. In the case of a small city such as Mszczonów, this results in weakening of service facilities in the area of the former pre-war city (market square), particularly through the introduction of supermarket "Biedronka" in the outskirts of the city. Also the peripherally located hotel "Panorama" and tavern "U Wodnika" could have made the development of the pre-war city more attractive. The recreational zone of the city in a modern complex "Termy Mszczonów", also located in the outskirts, has convenient access, but only by a private car. The analysis of ranges of services in the "walking distance zone" (education, health, culture, recreation) can be used for the calculation of the theoretical number of residents with easy access to such services, and those without such access. Assuming the calculated density of the city in housing-service areas to be 40 persons/ha, and the resulting area of the centre whose residents have access to all necessary services (89 ha), potentially approximately 3560 people, i.e. more than half of residents of the city, have good walking distance access to services. Their remaining part, residing in the area of single-family housing east of the market square, and particularly people residing in dispersed houses in the outskirts, are devoid of access to such ser-

vices. This may be particularly strenuous in the case of educational services, where the kindergarten and elementary school do not cover the zones of new single-family housing constructed over the last 20 years.

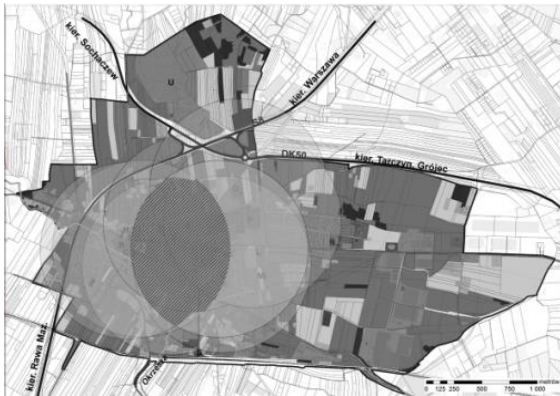


Fig. 1 Ranges of first degree services (education, health, sport and recreation). The resulting area with access to "all services" is only 89 ha

Ryc. 4. Zasięgi usług I stopnia (edukacja, służba zdrowia sport i rekreacja i wynikowy obszar obsługiwany „wszystkimi usługami” to tylko 89 ha

Transport: The problem of car parks has not been solved in the city so far. The market square, the most representative public space of the city, in a major part serves as a parking lot. Transport access to Warsaw and the surrounding municipalities (including the powiat city of Żyrardów) is provided by private buses (buses to Warsaw every 60-30 min and several PKS courses to Grodzisko). Due to the low number of stops (particularly in the eastern part of the city) and low frequency of connections, collective transport does not fulfil its function properly. There are no connections with the surrounding villages in the commune, causing the necessity of driving to the city (e.g. bringing children to school) by individual cars. Another problem is the fact that in post-socialist cities the car is associated with public status, and is used as a means of transport even for small distances (Szołtysek et al. 2016 p.42).

Natural environment: Dispersed development not only in the city, but also in the commune, where buildings are constructed on parcellated arable land, is a threat to the environment. At the scale of the city, there is only 0.016 ha of green areas protected from development per person. A considerable amount of fallow land (40% of the area of the city) poses a potential threat of further dispersion.

3.2. Chances for city development

Demographic changes: In spite of aging society, the natural growth is positive, and equals +31. The demographic dynamics index is 0.88 (ratio of the number of live births to the number of deaths), and is considerably lower than the average for the voivodeship and the entire country. The analysis of the modern structure of the labour market shows that approximately 59% of residents are professionally active (the average for the voivodeship is 29.5%). Professionally active persons constitute 98.5% of all people at productive age, constituting an index very high at the scale of cities in the vicinity of Warsaw. It is worth emphasising that the number of professionally active people has increased by 40% since 1995, i.e. the year of crisis in the city. This points to its economic growth. The balance of commute arrivals and departures is positive, and equals 1351 persons. That means Mszczonów provides a sufficient number of workplaces in the local market (the unemployment is 8.7%). The level of education of residents, however, is dissatisfactory. Only 15.8% people have higher education. This may be caused by lack of work for persons with higher education, encouraging them to change their place of residence (e.g. emigration to Warsaw and powiat cities).

Functional-spatial structure: Mszczonów has a preserved medieval urban layout with a market square. The centre extending from the market square to the east offers an opportunity to saturate

this area with attractive services for residents, and create a bipolar system. Another advantage of the city is the recreational complex featuring thermal waters, increasing the importance of the city as a tourist centre. In further perspective, the city's development may be influenced by a new facility, namely water park *Suntago Wodny Świat*. The human capital also offers a chance for the city, including the preserved social bonds and rebirth of local traditions.

Transport: Mszczonów is a positive example of a city where transit traffic has been eliminated owing to ring roads. Express roads surround urbanised areas on three sides. Due to such a system, the city centre is free from intensive traffic, and the main city roads fulfil the function of collective roads. One of the main roads (ul. Sienkiewicza) has been recently renovated (among others lighting and road surface were replaced). The reactivation and modernisation of the existing railway line offers a chance for the city. It may initiate the development of sustainable mobility and provide ecological connections with larger cities.

Natural environment: Mszczonów is located on the Okrzeza River, and is surrounded by open areas and forest complexes. Clays are an important local natural resource. Their occurrence permitted the production of expanded clay aggregate (it is the only place of its production in Poland). Another important impulse for development was also the discovery of geothermal waters in 1994. They allowed for the development of recreational functions for the entire region. Orchards and plantations of ornamental plants are an element of the city landscape interweaving with housing development (particularly in the southern part of the commune). The Okrzeza River flowing "at the back" of the buildings at the market square has no considerable recreational importance for residents, but together with the Saski Park it constitutes an important element of the city landscape.

4. POSSIBILITIES (DIRECTIONS) OF CITY DEVELOPMENT

Mszczonów offers its residents good living conditions, but the directions of its spatial development should cover several important aspects such as:

- 1) limiting the city's eastward expansion and densifying the existing structure in the zone with best access to services.
- 2) introduction of sustainable mobility in the area of the city and commune.
- 3) activation of the existing historical centre, modernisation of the existing market square, and development of new public spaces.
- 4) adjustment of the city infrastructure for the needs of aging residents.
- 5) search for city development solutions facilitating gaining resistance to climate changes.

One of the most urgent problems is the issue of limiting car traffic in the city, introduction of efficient collective transport, and solving problems with car parks. It is closely related to limiting the expansion of building development, because transport takes a special place on the list of green accounting (Gehl, 2010 p. 105). The city authorities are discussing the perspective of limiting car traffic in the centre along with the introduction of one-way roads (e.g. *woonerf* roads) and directing car traffic to the roads surrounding the historical centre of the city (Fig. 5). Gradual elimination of the parking function from the market square and transforming it into a green square and a meeting place for residents is considered. The low traffic zone is planned to cover the area of the historical centre. Public spaces would include a path along the Okrzeza River. External parking lots for the central zone could be on-ground parking lots on undeveloped land "at the back" of the northern frontage of the market square, or the existing service building could be adapted for a three-storey parking lot. In the aspect of improvement of living conditions for the elderly, the city authorities are also undertaking a number of innovative activities. The adaptation of the existing commune building as a community centre for seniors is a good idea. It will constitute a "functional cluster" combining a meeting hall, medical services, and social assistance points. After complete opening of the water park, it is also planned to transform the existing thermal pools into a rehabilitation centre with a rich offer and preferential prices for the elderly.



Fig. 5. Guidelines for the development of the historical centre of Mszczonów. Source: own elaboration.

Ryc. 5. Wytuczne do zagospodarowania historycznego centrum Mszczonowa, źródło – opracowanie własne



Fig. 6 Design of development of the park in Mszczonów, board of the design group of M.Bielawska, J. Ciozda, A.Kin, , K. Plewa, K.Rosa, K. Wojda that won the first prize in the student competition “Small city in four versions – Mszczonów” organised by the Warsaw University of Technology and the Municipal Office of Mszczonów, 2019. Source: authors' archive.

Ryc. 6. Projekt zagospodarowania parku w Mszczonowie, plansza grupy projektowej M.Bielawska, J. Ciozda, A.Kin, , K. Plewa, K.Rosa, K. Wojda, która otrzymała 1 nagrodę w konkursie studenckim „Małe miasto w czterech odsłonach- Mszczonów” zorganizowanym przez Politechnikę Warszawską i Urząd Miasta Mszczonów, 2019 rok, źródło – archiwum autorów.



Fig. 7 Design of development of a hotel and entertainment centre in Mszczonów, board of the design group of M.Bielawska, J. Ciozda, A.Kin, , K. Plewa, K.Rosa, K. Wojda that received the first prize in student competition “Small city in four versions – Mszczonów” organised by the Warsaw University of Technology and Municipal Office of Mszczonów, 2019. Source: authors' archive.

Ryc. 7. Projekt zagospodarowania hotelu i centrum rozrywki w Mszczonowie, plansza grupy projektowej M.Bielawska, J. Ciozda, A.Kin, , K. Plewa, K.Rosa, K. Wojda, która otrzymała 1 nagrodę w konkursie studenckim „Małe miasto w czterech odsłonach- Mszczonów” zorganizowanym przez Politechnikę Warszawską i Urząd Miasta Mszczonów, 2019 rok, źródło – archiwum autorów.

5. CONCLUSIONS

Mszczonów is a small city with great potential. Opening the largest in Europe water park *Suntago Wodny Świat* will be of the greatest importance for the future of Mszczonów. It will offer workplaces, but will also attract vast numbers of tourists. The city is able to offer new housing for employees, as well as attractions such as bars and accommodation for visitors. The situation offers new opportunities as well as threats. An increase in the budget of the city and commune permits the introduction of innovative pro-ecological solutions. Part of multi-family housing and service facilities are already heated by thermal waters. The area of the commune includes several groups of wind farms. The proposed changes in traffic organisation in the city centre can considerably improve the image and accessibility of the city. The city authorities are aware of the chances and threats resulting from the largest water park in Europe. They are searching for the direction of development to adopt in order to preserve the current character of the city. They are also aware of the necessity to improve the quality of public spaces, develop meeting places for residents, and places that would attract tourists visiting the water park. In order to make the perspective development controlled and not spontaneous, cooperation with Warsaw University of Technology was undertaken. Urban planning workshops *charette* for students of major Spatial Management resulted in the development of a number of solutions promoting pro-ecological development of the city, attracting high interest, and raising great hopes for the city's innovative development (Fig.6, 7). The figures below present design boards of the first prize winner, where the authors proposed Mszczonów as a tourist city, and therefore proposed new recreational-entertainment with the application of many ecological solutions.

NOWE KIERUNKI ROZWOJU MAŁEGO MIASTA – PRZYKŁAD MSZCZONOWA

1. WSTĘP

Koncepcje rozwoju współczesnych miast odwołują się do idei zrównoważonego rozwoju, jak: *m.in.: compact city, eco city, nowy urbanizm, smart city, miasto spójne czy ekologiczny urbanizm*. Powszechnie też staje się pojęcie miasta oszczędnego, którego rozwój łączy umiejętność użytkowania terenów, zasobów naturalnych, zasobów istniejącej zabudowy z oszczędną gospodarką energią (Solarek, 2011, s. 60-67). Rozwój *miast zrównoważonych* powinien stanowić synergię aspektów społecznych, gospodarczych i środowiskowych, w tym: powstrzymanie zjawisk suburbanizacji, reurbanizację terenów zdegradowanych, zastosowanie energooszczędnych i chroniących środowisko technologii, promowanie zrównoważonej mobilności, ochronę lokalnej tożsamości i poprawę ładu przestrzennego (Charlot-Valdieu i in., 2011, s. 60-63). Szczególnie idea miasta zwartego, u którego podstaw leży tworzenie gęstej, wielofunkcyjnej struktury zabudowy, dostosowanej do poruszania się głównie pieszo, rowerem, bądź transportem publicznym, z dostępem do lokalnych usług, miejsc pracy i terenów zielonych powinna być jednym z podstawowych modeli rozwoju współczesnych miast. Model ten zapewnia minimalizację kosztów budowy infrastruktury technicznej oraz wpływa na zmniejszenie emisji zanieczyszczeń, dwutlenku węgla oraz zużycia paliwa. Kluczem do tworzenia bezpiecznych, zrównoważonych i zdrowych miast odpornych na zmiany klimatyczne jest również zrozumienie problemów ludzi oraz ich potrzeb. Na zdrowie i dobrostan mieszkańców mają wpływ atrakcyjne przestrzenie publiczne przeciwdziałające izolacji społecznej, dobry system ścieżek rowerowych i pieszych połączonych z terenami zielonymi, ale również ważna jest bioróżnorodność, która tworzy warunek do produkcji jedzenia i życia na Ziemi (McCay, Burszta: 2016 s. 22-27). W obliczu digitalizacji gospodarki internet może przejąć wiele tradycyjnych funkcji miejskich i struktura przestrzenna miast przyszłości może być jednak zupełnie inna niż ta, którą znamy, w tym znaczenie prestiżowej lokalizacji oraz rozmieszczenie miejsc związanych codziennymi aktywnościami. Istotnym trendem staje się *homing and home centeredness* oraz chęć za-

mieszkania w małych ośrodkach, a powrót do lokalności wynika też z większego poczucia bezpieczeństwa i sąsiedztwa środowiska przyrodniczego (Carmona i in, 2010, s. 38), a mieszkańcy małych miasteczek są na ogół szczęśliwsi niż ludzie żyjący w większych miastach. (Montgomery, 2015, s.57). Małe miasto jest też ciekawe zarówno pod względem urbanistycznym jak i socjologicznym, a *pozytywna małomiejskość – to zjawisko mające korzenie w tym, co piękne*. (Gzell, 1987, s. 229). Dlatego też jako przedmiot badań wybrano małe miasto położone w strefie wpływów Warszawy - Mszczonów. Jest to miasto z problemami charakterystycznymi dla strefy podmiejskiej. Jednak w jego pobliżu otwarto w 2020 roku największy kryty park wodny w Europie. Jak zmieni to oblicze miasta? Czy jego rozwój będzie spontaniczny, czy kontrolowany? Warto prześledzić nowe kierunki polityki miejskiej i kibicować staraniom, aby stworzyć miasto lepsze do życia". Celem artykułu jest przeanalizowanie, w jaki sposób małe miasta w Polsce mogą stać się lepszą przestrzenią dobrą do życia. Podczas przygotowywania artykułu posłużono się metodami: empiryczną dla pozyskania niezbędnych informacji oraz analityczną, przy opracowywaniu materiałów uzyskanych w wyniku badań terenowych, zasobów archiwalnych opracowań kartograficznych, danych statystycznych (*Bank danych lokalnych GUS*) oraz bazy danych obiektów topograficznych BDOT10k.

2. UWARUNKOWANIA PRZESTRZENNE ROZWOJU MSZCZONOWA

Mszczonów to siedziba gminy miejsko – wiejskiej położony jest w powiecie żyrardowskim, w południowo-zachodniej części województwa mazowieckiego, pomiędzy dwiema dużymi aglomeracjami (od Warszawy dzieli go 45 km, a od Łodzi 90 km, (rys.1a) przy ważnych trasach komunikacyjnych. Miasto zajmuje powierzchnię ok. 856 ha. i zamieszkuje go ok. 6,4 tys. Mieszkańców (rys.1b), czyli mniej niż na początku XX wieku (7327 osób). Mszczonów jest jednym z najstarszych miast na Mazowszu (prawa miejskie w 1377 r.), położony pomiędzy dwoma ważnymi średniowiecznymi miastami Rawą i Sochaczewem przy szlaku handlowym tzw. śląskim (łączącym Litwę i Ruś ze Śląskiem i Europą Zachodnią). Działania wojenne i pożary niszczyły miasto, powodując opóźnienie a nawet cofanie jego rozwoju, jednak w przeciwieństwie do wielu miast, Mszczonów nigdy nie stracił praw miejskich i na początku XX w. należał do najludniejszych miast na zachodnim Mazowszu. Ważną kartę w historii Mszczonowa tworzyła ludność Żydowska, która w latach przedwojennych stanowiła około 40-60% populacji miasta i jej eksterminacja w czasie holocaustu spowodowała po wojnie zapaść demograficzną. We wrześniu 1939 r., Mszczonów został spalony przez Niemców. Zniszczeniu uległo aż 80 % zabudowy i zginęło 2/3 mieszkańców (*Miasta Polskie w Tysiącleciu*, s. 481). Lata powojennej stagnacji przerwała budowa linii kolejowej Skierniewice – Łuków (1954). Powstały też nowe zakłady pracy, m. in. Zakłady Odzieżowe (1951) i Przedsiębiorstwo Produkcji Kruszyw Lekkich KERZMYT (1959). Większy rozwój miasta, następuje po transformacji ustrojowej w 1990 r. Mszczonów nazywany "Tygrysem Mazowsza" przeobraża się z miasta rolniczo-usługowego w ośrodek logistyczno-przemysłowy.

Współczesna struktura użytkowania gruntów w Mszczonowie (ryc. 2) wykazuje, że tereny zurbanizowane zajmują ok. 35% powierzchni miasta. Dominującą jest zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna (ok. 17 %). Zanika natomiast funkcja rolnicza w mieście (ok. 40% użytków rolnych jest odlogowanych). Tereny przemysłowe zajmują aż 11,57 % (czyli 1/3 terenów zurbanizowanych). Tak duża powierzchnia przeznaczona pod zabudowę przemysłową może powodować rozpraszanie tej funkcji, a nawet przeinwestowanie miasta (Majewska, Denis i inni, 2016 s.37-48). W strukturze zabudowy można wyróżnić pięć stref: centrum –obszar miasta przedwojennego z rynkiem i ratuszem, z zachowaną zabudową przedwojenną, strefę zabudowy wielorodzinnej intensywnej (układ liniowy wzdłuż ulic Warszawska-Tarczyńska), na wschód od rynku (z placówkami usługowymi), strefe zabudowy jednorodzinnej intensywnej na „siatce ulic”, po obu stronach ul. Tarczyńskiej w kierunku wschodnim od rynku (bez placówek usługowych) oraz strefę4 obrzeżną, która tworzą tereny otwarte (pola, nieużytki, sady, łąki) poprzedzielane wyspowo zabudową jednorodziną. Strefy przemysłowe okalają miasto od południa (przy linii kolejowej), wschodu i są północy (związana z wydobywaniem gliny i zakładami KERAMZYT). Fizjonomia miasta jest bardzo zróżnicowana. W strefie centralnej zachował się przedwojenny układ urbanistyczny z zabudową w zwartym układzie kalenicowym (kamienice zazwyczaj jednopiętrowe, z klasycyzującym detalem i żeliwnymi balkonami, ryc.3 A) i dominantami kościoła i ratusza. Część zniszczonych kamienic odbudowano (bez właściwego detalu), część wzniesiono już po wojnie, w prostym modernistycznym stylu. W obrębie

dawnego miasta przedwojennego zachowało się też kilka budynków drewnianych, z dwuspadowym dachem. Od lat 60. XX w. wprowadzono do struktury miasta modernistyczną zabudowę wielorodzinną. Budynki te, ustawione w układach grzebieniowych, 4–5 kondygnacyjne, z płaskimi dachami, były tu obcym elementem (ryc. 3 B). Również budynki usługowe (m.in. szkoły) nie kontynuowały „tradycyjnej małomiejskiej architektury”, tylko zastosowano budynki „typowe”, lokalizowane tak w dużych, jak i małych miastach. Najnowsze budynki wielorodzinne próbują nawiązać do lokalnych tradycji, mają spadziste dachy i usługi w parterach. Budynki jednorodzinne reprezentują bardzo różne style i gabaryty.(ryc. 3 C)

3. PROBLEMY ROZWOJU MIASTA– SZANSE I ZAGROŻENIA

3.1. Zagrożenia rozwoju miasta

Demografia: największy, ludnościowy rozwój miasta przypada na lata 1970-1992 (wzrost liczby mieszkańców o 86%) (GUS). Po transformacji ustrojowej i upadku zakładów przemysłowych liczba mieszkańców wzrosła tylko o ok. 5,5 %, co wskazuje, że Mszczonów staje się miastem w stagnacji, pomimo licznych inwestycji i tworzenia nowych miejsc pracy. Spada też liczba osób w wieku produkcyjnym (o ok. 6% od 2003 r.), a ludność w wieku poprodukcyjnym stanowi 21,3 % populacji i jest to tendencja wzrostowa (o 5,6 % od 2010 r.). Zwraca też uwagę, że ok. 36% mieszkańców utrzymuje się z rent i emerytur, co również świadczy o starzeniu się mieszkańców i ich małej aktywności gospodarczej. Systematycznie natomiast wzrasta ludność gminy (o 12 % od 2012 r.), gdzie ok. 66 % mieszkańców jest w wieku produkcyjnym, a tylko 17,3 % w wieku poprodukcyjnym, co może świadczyć o ucieczce „młodych” na tereny wiejskie.

Struktura funkcjonalno – przestrzenna: zagrożeniem miasta jest rozpraszanie zabudowy, co generuje ruch samochodów indywidualnych. Tereny zurbanizowane do końca XX w. zajmowały obszar do 1 km od rynku w kierunku wschodnim (w 1939 r. było to 0,5 km, dziś do 2,5 km. Powierzchnia terenów zurbanizowanych od 1939 r. do dziś powiększyła się ponad 4 krotnie (o 340 %), przy wzroście ludności tylko o 16 %, co świadczy o postępującym rozproszeniu miejskiej zabudowy. Porównując przyrosty zabudowy na terenie miasta w kolejnych etapach jego rozwoju, można zauważyć, że największy ich wzrost nastąpił w przedziale lat 2000 – 2017. W latach 1960-85, kiedy liczba mieszkańców zwiększyła się o ok. 48 % osób przyrosty zabudowy były proporcjonalne do liczby mieszkańców, co dawało dobrą intensywność i zagęszczenie ok. 62 os/ha obecnie jest to 40 os/ha na terenach zabudowanych.

Tabela 1. Porównanie liczby ludności oraz terenów zurbanizowanych na przełomie lat 1939-2017, źródło: opracowanie własne na podstawie obliczeń terenów zurbanizowanych według archiwalnych map kartograficznych.

	1939/1946		1946-1960	1960-1985	1985-2000	2000-2017
LUDNOŚĆ	5550/3161		3297	4891	6193	6433
Spadek -/przyrost + ludności względem 1939 r.	os	-2389	-2253	-659	+643	883
	%	-43,0	-40,6	-11,9	+11,60	+15,9
TERENY ZURBANIZOWANE (ha)	38,3		52,3	123,3	194,3	246,8
Przyrost terenów zurbanizowanych w porównaniu od 1939 r. (%)	ha		13,9	85,0	156	208,5
	%		36,3	221,9	407,3	544,4
Przyrost terenów mieszkaniowo – usługowych w porównaniu od 1939 r.	ha		+12,1	+42,4	73,3	124,2
	%		33,1	115,9	200,3	339,3
Spadek zagęszczenia na terenach mieszkaniowo - usługowych wzglę- dem 1939r.	os/ha	-66	-84	-90	-96	-112
	%	-43,4	-55,3	-59,2	-63,2	-73,7

Wraz z rozpraszaniem zabudowy postępuje rozproszenie funkcjonalne, czego konsekwencją przy tak małym mieście jak Mszczonów jest osłabienie placówek usługowych na terenie dawnego mia-

sta przedwojennego (ryнку), zwłaszcza poprzez lokalizację na obrzeżach miasta supermarketu „Biedronka”. Również peryferyjnie zlokalizowany hotel „Panorama” oraz karczma „U Wodnika”, mogłyby uatrakcyjnić zabudowę w granicach dawnego miasta przedwojennego. Strefa rekreacyjna miasta z nowoczesnym kompleksem „Termy Mszczonów” położona również na obrzeżach, umożliwia to dobry dojazd, ale jedynie własnym samochodem. Analizując zasięgi usług w „strefie pieszego dojścia” (oświata, zdrowie, kultura, rekreacja) można obliczyć teoretyczną liczbę mieszkańców, która może z tych usług łatwo skorzystać, a którzy mieszkańcy są takiego dostępu pozbawieni. Przyjmując obliczone zagęszczenie miasta na terenach mieszkaniowo-usługowych- 40 os/ha i wynikowy obszar centrum, którego mieszkańcy mają dostęp do wszystkich niezbędnych usług (89 ha), to potencjalnie ok. 3560 osób, czyli ponad połowa mieszkańców miasta ma dobry dostęp do usług w strefie pieszego dojścia. Pozostała ich część, zamieszkująca obszar zabudowy jednorodzinnej w kierunku wschodnim od rynku, a zwłaszcza osoby zamieszkujące rozproszone domy na obrzeżach, są jednak dostępu do tych usług pozbawieni. Może to być szczególnie uciążliwe w przypadku usług oświaty, gdzie przedszkole i szkoła podstawowa nie obejmują stref nowej zabudowy jednorodzinnej, która powstała w ciągu ostatnich 20 lat.

Komunikacja: nie rozwiązano dotychczas w mieście problemu parkowania samochodów. Rynek, najbardziej reprezentacyjna przestrzeń publiczna miasta jest zamieniony w większej części na parking. Dojazd do Warszawy i okolicznych miejscowości (w tym miasta powiatowego Żyrardowa) zapewnia komunikacja autobusowa prywatna (busy, co 60–30 min do Warszawy i kilka kursów PKS do Grodziska). Mała liczba przystanków (zwłaszcza we wschodniej części miasta) i słaba częstotliwość kursów powoduje, że komunikacja zbiorowa nie spełnia swego zadania. Brak jest połączeń z okolicznymi wsiami w gminie, co powoduje konieczność dojazdu do miasta (np. dowóz dzieci do szkół) indywidualnymi samochodami. Problemem jest też to, że w miastach postocjalistycznych samochód łączony jest ze statusem publicznym i używany jest jako środek transportu nawet przy pokonaniu niewielkich odległości (Szołtysek i In. 2016 s.42).

Środowisko przyrodnicze: zagrożenie dla środowiska stanowi rozproszona zabudowa nie tylko w mieście, ale również na terenie gminy, gdzie budynki powstają chaotycznie na parcelowanych terenach rolnych. W skali miasta na osobę przypada tylko 0,016 ha terenów zieleni chronionych przed zabudową. Znaczna ilość nieużytków (40% powierzchni miasta) stanowi potencjalne zagrożenie dalszemu rozpraszaniu.

3.2. Szanse rozwoju miasta

Zmiany demograficzne: Pomimo starzejącego się społeczeństwa, przyrost naturalny jest dodatni i wynosi +31, a współczynnik dynamiki demograficznej wynosi 0,88 (stosunek liczby urodzeń żywych do liczby zgonów) i jest znacznie mniejszy od średniej dla województwa i całego kraju. Analizując współczesną strukturę rynku pracy zwraca uwagę, że ok. 59 % mieszkańców pracuje zawodowo (średnia dla województwa to 29,5 %). Osoby pracujące stanowią 98,5% wszystkich osób w wieku produkcyjnym, co jest wskaźnikiem bardzo wysokim w skali miast podwarszawskich. Warto podkreślić, że liczba osób aktywnych zawodowo wzrosła o 40 % od 1995 r., który był jednocześnie rokiem zapaści miasta, co wskazuje na jego wzrost gospodarczy. Saldo przyjazdów i dojazdów do pracy jest dodatnie i wynosi 1351 osób, czyli Mszczonów zapewnia dostateczną ilość miejsc pracy na rynku lokalnym (bezrobocie wynosi 8,7). Wykształcenie mieszkańców jest jednak niezadowolające, tylko 15,8% osób ma wykształcenie wyższe. Powodem może być brak pracy dla osób z wyższym wykształceniem, co skłania ich do zmiany miejsca zamieszkania (np. emigracje do Warszawy i miast powiatowych).

Struktura funkcjonalno – przestrzenna: Mszczonów ma zachowany średniowieczny układ urbanistyczny z wyodrębnionym rynkiem. Centrum rozciągające się od rynku w kierunku wschodnim stwarza możliwość nasycenia tego obszaru w atrakcyjne usługi dla mieszkańców i kreacji układu dwubiegunowego. Atutem miasta jest też kompleks rekreacyjny, wybudowany w oparciu o wody termalne, co zwiększa znaczenie miasta, jako ośrodka turystycznego. W dalszej perspektywie na rozwój miasta może wpłynąć nowy ośrodek - park wodny - *Suntago Wodny Świat*. Szansą dla miasta jest też kapitał ludzki, a w tym zachowane więzi społeczne i odrodzenie rodzimych tradycji.

Komunikacja: Mszczonów jest pozytywnym przykładem miasta, z którego dzięki obwodnicom został wyprowadzony tranzytowy ruch samochodowy. Drogi szybkiego ruchu otaczają z trzech

stron tereny zurbanizowane. Taki układ sprawia, że centrum miasta uwolnione jest od dużego natężenia ruchu i główne ulice miejskie pełnią rolę ulic zbiorczych. Jedną z głównych ulic (ul. Sienkiewicza) przeszła niedawno modernizację (m.in. wymieniono oświetlenie i nawierzchnię). Szansą dla miasta jest reaktywacja i modernizacja istniejącej linii kolejowej, która mogłaby stać się początkiem rozwoju zrównoważonej mobilności i zapewni ekologiczne połączenia z większymi miastami.

Środowisko przyrodnicze: Mszczonów położony jest nad rzeką Okrzeszą w otoczeniu terenów otwartych i kompleksów leśnych. Ważnym bogactwem lokalnym są gliny, których występowanie uruchomiło produkcję keramzytu (jako jedyny ośrodek w Polsce). Ważnym bodźcem rozwojowym było też odkrycie w 1994 r. wód geotermalnych, które umożliwiły rozwój funkcji rekreacyjnych dla całego regionu. Elementem krajobrazu miasta są sady i plantacje roślin ozdobnych, które przeplatają się z zabudową mieszkaniową (zwłaszcza w południowej części gminy). Rzeką Okrzeżą, która przepływa „na tyłach” przyrynkowych bloków zabudowy, nie ma dużego znaczenia rekreacyjnego dla mieszkańców, ale wraz z Parkiem Saskim stanowi ważny element krajobrazu miasta.

4. MOŻLIWOŚCI (KIERUNKI) ROZWOJU MIASTA

Mszczonów jest miastem mogącym oferować swoim mieszkańcom dobre warunki zamieszkania, ale kierunki jego rozwoju przestrzennego powinny objąć kilka ważnych aspektów, jak:

- 1) Zatrzymanie rozprzestrzeniania się miasta w kierunku wschodnim i dogęszczenie istniejącej struktury w strefie najlepiej obsłużonej usługami.
- 2) Wprowadzenie zrównoważonej mobilności na terenie miasta i gminy.
- 3) Aktywizacja istniejącego historycznego centrum, modernizacja istniejącego rynku i kreacja nowych przestrzeni publicznych.
- 4) Dostosowanie infrastruktury miejskiej dla potrzeb starzejących się mieszkańców.
- 5) Poszukiwanie rozwiązań zagospodarowania miasta pomagających uzyskać odporność na zmiany klimatyczne.

Jednym z najbardziej pilnych problemów jest zagadnienie ograniczenia ruchu samochodowego w mieście, wprowadzenie sprawnej komunikacji zbiorowej oraz rozwiązanie problemów parkowania, co ściśle wiąże się z ograniczeniem rozprzestrzeniania zabudowy, gdyż transport zajmuje szczególne miejsce na liście zielonej księgowości (Gehl, 2010 s. 105). Władze miasta podejmują dyskusję na temat perspektywicznego ograniczenia ruchu samochodowego w centrum, wraz z wprowadzeniem ulic jednokierunkowych (np. typu *woonerf*) i skierowaniem ruchu samochodowego na ulice okalające historyczny załazek miasta (ryc. 5). Rozważane jest stopniowe wyłączanie rynku z funkcji parkingowej i zagospodarowanie go jako zielonego skweru i miejsca spotkań mieszkańców. Przewiduje się objęcie strefą uspokojonego ruchu terenu historycznego centrum. Przestrzenie publiczne wzbogaciłaby ścieżka wzdłuż rzeki Okrzeży. Parkingi zewnętrzne dla strefy centrum mogłyby być rozwiązane jako naziemne, na niezabudowanym terenie „na tyłach” północnej pierzei rynku lub adaptacja istniejącego budynku usługowego na parking jako 3 poziomowy. W kwestii polepszenia warunków zamieszkania dla ludzi starszych Władze Miasta podejmują również szereg innowacyjnych działań. Dobrym pomysłem jest adaptacja istniejącego budynku gminnego, jako ośrodka dziennego pobytu dla seniorów, „klastera funkcjonalnego”, łączącego salę spotkań, gabinety medyczne i punkty pomocy społecznej. Planowane jest również, po pełnym otwarciu parku wodnego przekształcenie istniejących term jako ośrodka rehabilitacyjnego, z bogatą ofertą i preferencyjnymi cenami dla osób starszych.

5. WNIOSKI

Mszczonów to małe miasto, ale o dużym potencjale. Największe znaczenie dla przyszłości Mszczonowa będzie miało otwarcie największego w Europie parku wodnego *Suntago Wodny Świat*, który oferuje miejsca pracy, ale przyciągnie również rzeszę turystów. Miasto może oferować nowe tereny mieszkaniowe dla pracowników jak również atrakcje w postaci barów, noclegów dla odwiedzających. Sytuacja ta tworzy nowe szanse, ale i zagrożenia. Dzięki powiększeniu budżetu miasta i gminy możliwe jest wprowadzenie nowatorskich proekologicznych rozwiązań. Już teraz część budynków wielorodzinnych i usługowych ogrzewanych jest dzięki wodom termalnym. Na

obszarze gminy znajdują się pojedyncze zespoły elektrowni wiatrowych. Proponowane zmiany organizacji ruchu w centrum miasta mogą poprawić w znaczny sposób wizerunek i dostępność miast. Władze miasta są świadomi szans i zagrożeń płynących z budowy największego w Europie parku wodnego. Zastanawiają się, w którą stronę pójść, nie chcą zatracić obecnego charakteru miasta, wiedzą również, że należy poprawić jakość przestrzeni publicznych, utworzyć miejsca kontaktów mieszkańców, miejsca które chętnie odwiedzą turyści korzystający z parku wodnego. Chcąc uczynić perspektywiczny rozwój miasta kontrolowanym a nie spontanicznym podjęto współpracę z Politechniką Warszawską i w wyniku warsztatów urbanistycznych *charette* Studenci kierunku Gospodarka Przestrzenna opracowali szereg rozwiązań promujących proekologiczny rozwój miasta, co wzbudziło duże zainteresowanie i rodzi duże nadzieje na nowatorski rozwój miasta (ryc. 6 i 7). Poniżej przedstawione są plansze projektowe I nagrody, w której autorki zaproponowały Mszczonów jako miasto turystyczne, w związku z tym zaproponowały nowe tereny rekreacyjno-rozrywkowe przy zastosowaniu wielu ekologicznych rozwiązań.

BIBLIOGRAPHY

- Charlot-Valdieu C., Outrequin P., 2011: *L'Urbanism durable*, Editions le Moniteur, Paris, EAN: 978-2-281-19501-9., p.102
- Carmona M, Tiesdell S, Heath T, Oc T, 2010: *Public Places. Urban Spaces. The Dimension of Urban Design*, Routledge: London, New York, ISBN-13-978-1856-17827-3, p.38
- Gehl J., 2014: *Miasta dla ludzi*, Wydawnictwo RAM, , ISBN: 978-83-928610-4-1.p.105
- Główny Urząd Statystyczny - <https://bdl.stat.gov.pl/BDL/dane/teryt/jednostka/2184> [dostęp: 08. 2019].
- Gzell S., 1987, *Fenomen małomiejskości*, Warszawa Instytut Urbanistyki i Planowania Przestrzennego, Politechniki Warszawskiej, p.229
- McCay L.Burszta J, 2016: *Miejskie Powikłania*, Magazyn Miasta, 3 (15), p. 22-27, ISSN: 2299-6745, p.25
- Majewska A. Denis M., Jaroszewicz J., 2016: *Obszary współdziałania miast i obszarów wiejskich: od miasta rolniczego do ośrodka usługowego i przemysłowego na przykładzie Mszczonowa*. Studia Ekonomiczne. Zeszyty naukowe uniwersytetu ekonomicznego w Katowicach, 2016r. p.. 37-48
- Montgomery Ch., 2015, *Miasto Szczęśliwe*, wydawnictwo Wysoki Zamek, Kraków, ISBN: 9788394143428., p.57
- Miasta Polskie w Tysiącleciu*, 1967: Wydawnictwo Ossolińskich, Wrocław-Warszawa-Kraków, p. 481
- Park of Poland – Suntago Wodny Świat - <https://parkofpoland.com/artykuly>, [dostęp 13.09.2019].
- Szołtysek J., Brdulak H., Kauf S.: 2016, *Miasta dla pieszych. Idea czy rzeczywistość*. Wydawnictwo Texter, Warszawa, ISBN: 978-83-7790-402-2., p.42
- Solarek K., 2011, *Współczesne koncepcje rozwoju miasta*, Kwartalnik Urbanistyki i Architektury, PAN, nr 4/2011, Warszawa, ISSN: 0023-5865.p. 61

AUTHOR'S NOTE

Anna Majewska is an associate professor in the Department of Spatial Management and Environment Sciences of the Institute of Geodesy and Cartography in the Warsaw University of Technology. She teaches design classes from the urban studies and the spatial planning.

Małgorzata Denis is an associate professor in the Department of Spatial Management and Environment Sciences of the Institute of Geodesy and Cartography in the Warsaw University of Technology. She teaches design classes from the urban studies and the spatial planning.

O AUTORZE

Anna Majewska jest adiunktem w Katedrze Gospodarki Przestrzennej Wydziału Geodezji i Kartografii Politechniki Warszawskiej. Prowadzi zajęcia projektowe z urbanistyki i planowania przestrzennego

Małgorzata Denis jest adiunktem w Katedrze Gospodarki Przestrzennej Wydziału Geodezji i Kartografii Politechniki Warszawskiej. Prowadzi zajęcia projektowe z urbanistyki i planowania przestrzennego.

Contact | Kontakt: anna.majewska@pw.edu.pl | malgorzata.denis.@pw.edu.pl