

Międzynarodowa Konferencja Naukowa
The International Scientific Conference

Miasto w ruchu – Ruch w mieście
The City in Motion – Movement in the City

20 – 22 KWIETNIA 2026

20th – 22nd APRIL 2026

Książka Abstraktów
Book of Abstracts

**MIĘDZYNARODOWA KONFERENCJA NAUKOWA
INTERNATIONAL SCIENTIFIC CONFERENCE**

*Miasto w ruchu – Ruch w mieście
City in Motion – Movement in the City*

**Książka abstraktów
Book of Abstracts**

Redakcja:
dr inż. arch. Rita Łabuz
mgr inż. arch. Weronika Kukowska

KRAKÓW, 2026

Redakcja / Edited by:

dr inż. arch. Rita Łabuz

mgr inż. arch. Weronika Kukowska

Projekt okładki / Cover design:

mgr inż. arch. Weronika Kukowska

Strona internetowa / Website:

<https://a5.pk.edu.pl/miasto2026/>

Materiały konferencyjne zostały przygotowane na podstawie abstraktów przesłanych przez uczestników konferencji *MIASTO W RUCHU – RUCH W MIEŚCIE*. Nadesłane prace zostały ocenione przez członków Rady Naukowej i zatwierdzone jako zgodne z tematyką konferencji. Organizatorzy nie ponoszą odpowiedzialności za ich treść.

The conference materials were prepared on the basis of abstracts submitted by participants of the *CITY IN MOTION – MOVEMENT IN THE CITY* Conference. All submissions were reviewed by members of the Scientific Council and approved as being consistent with the thematic scope of the conference. The organizers assume no responsibility for the content of the published materials.

RADA NAUKOWA SCIENTIFIC COUNCIL

Przewodniczący / Chairman:

Dr hab. inż. arch. Rafał Blazy, prof. PK
Cracow University of Technology

Członkowie / Members:

Prof. dr hab. inż. arch. Agata Bonenberg
Poznan University of Technology

Prof. Alirza Mamedov
Kyiv National University of Construction Architecture

Dr hab. inż. arch. Tomasz Bradecki, prof. PŚ
Silesian University of Technology

Dr hab. inż. arch. Dominika Pazder, prof. PP
Poznan University of Technology

Dr hab. inż. Jacek Chmielewski, prof. PK
Cracow University of Technology

Assoc. prof. dr Fredrik Pettersson-Löfstedt
Lund University

Dr hab. inż. arch. Łukasz Damurski, prof. PWr
Wrocław University of Science and Technology

Dr hab. inż. arch. Natalia Przesmycka, prof. PL
Lublin University of Technology

Assoc. prof. dr Mendel Giezen
University of Amsterdam

Dr hab. inż. arch. Kinga Racoń-Leja, prof. PK
Cracow University of Technology

Prof. dr hab. inż. arch. Mateusz Gyurkovich
Cracow University of Technology

Dr hab. inż. arch. Marta Skiba, prof. UZ
University of Zielona Góra

Assoc. prof. dr Matevž Juvančič
University of Ljubljana

Dr hab. inż. Alexandr Skobenko, prof. nadzw.
Dnipro University of Technology

Dr hab. inż. arch. Tomasz Kapecki, prof. PK
Cracow University of Technology

Prof. dr hab. inż. arch. Krystyna Solarek
Warsaw University of Technology

Prof. dr hab. inż. arch. Justyna Kobylarczyk
Cracow University of Technology

Dr hab. inż. Maciej Szkoda, prof. PK
Cracow University of Technology

Prof. dr hab. inż. arch. Magdalena Koziień-Woźniak
Cracow University of Technology

Dr hab. inż. arch. Matylda Wdowiarz-Bilska, prof. PK
Cracow University of Technology

Prof. dr hab. inż. arch. Tomasz Kozłowski
Cracow University of Technology

Dr hab. inż. arch. Dorota Winnicka-Jasłowska, prof. PŚ
Silesian University of Technology

Prof. dr hab. inż. arch. Piotr Lorens
Gdańsk University of Technology

Prof. dr hab. inż. arch. Agata Zachariasz
Cracow University of Technology

KOMITET KONFERENCJI CONFERENCE COMMITTEE

Dr hab. inż. arch. Rafał Blazy, prof. PK
Chairman of the Scientific Council of the Conference
Head of the Department of Spatial Planning, Urban and Rural Design

Dr hab. inż. arch. Matylda Wdowiarz-Bilska, prof. PK
Chairman of the Conference Committee
Chairman of the Section of Spatial Planning and Environmental Protection, UPAC, PAS Cracow Branch

Dr inż. arch. Piotr Langer
Chairperson of the Conference Secretariat

SEKRETARIAT ORGANIZACYJNY ORGANIZING SECRETARIAT

Dr inż. arch. Tomasz Bajwoluk
Dr inż. arch. Agnieszka Ciepela
Dr inż. arch. Agata Korzeniowska
Dr inż. arch. Tomasz Moskal
Dr inż. arch. Rita Łabuz
Dr inż. arch. Mariusz Łysień
Dr inż. arch. Aneta Synowiec
Mgr inż. arch. Weronika Kukowska
Mgr inż. arch. Dominika Moskal

ORGANIZATORZY / ORGANIZERS

**Katedra Planowania Przestrzennego, Projektowania Urbanistycznego i Ruralistycznego,
Wydział Architektury Politechniki Krakowskiej**
Department of Spatial Planning, Urban and Rural Design
Faculty of Architecture Cracow University of Technology

**Katedra Pojazdów Szynowych i Transportu,
Wydział Mechaniczny Politechniki Krakowskiej**
Chair of Rail Vehicles and Transport
Faculty of Mechanical Engineering Cracow University of Technology

**Sekcja Planowania Przestrzennego i Ochrony Środowiska
Komisji Urbanistyki i Architektury Oddziału PAN w Krakowie**
Section of Spatial Planning and Environmental Protection of The Urban Planning
and Architecture Commission – the Cracow Branch of Polish Academy of Sciences

PATRONAT / PATRONAGE

Prezydent Miasta Krakowa dr Aleksander Miszański
Mayor of the City of Kraków dr Aleksander Miszański

Jego Magnificencja Rektor Politechniki Krakowskiej prof. dr hab. inż. Andrzej Szarata
His Magnificence Rector of Cracow University of Technology prof. dr hab. inż. Andrzej Szarata

Dziekan Wydziału Architektury Politechniki Krakowskiej prof. dr hab. inż. arch. Magdalena Kozień-Woźniak
Dean of Faculty of Architecture Cracow University of Technology prof. dr hab. inż. arch. Magdalena Kozień-Woźniak

Dziekan Wydziału Mechanicznego Politechniki Krakowskiej prof. dr hab. inż. Marek S. Kozień
Dean of Faculty of Mechanical Engineering Cracow University of Technology prof. dr hab. inż. Marek S. Kozień

Towarzystwo Urbanistów Polskich, o. Kraków
The Cracow Branch of the Society of Polish Town Planners

Dyrektor Urzędu Statystycznego w Krakowie
Director of Statistical Office in Cracow

SPIS TREŚCI / TABLE OF CONTENTS

REFERATY / PAPERS

Sesja I / 1st Session

Rafał Blazy:	
<i>Optymalizacja ruchu miejskiego w środowisku multimodalnym</i>	12
Fredrik Pettersson-Löfstedt:	
<i>Conflict in streetspace transformation: an international empirical</i>	13
Wioletta Kałamucka:	
<i>Miejsce jako element jakości życia (aspekty teoretyczne i przykłady z terenów podmiejskich)</i>	14
Baloga Martin:	
<i>Cognitive Time in Urban Environments: An Energy-Metric and Probabilistic Framework for Modelling Movement, Perception and City Formation</i>	15
Sun Wenwen, Elvira Grahn, Jannicke Totland Due, Mendel Giezen:	
<i>Beyond Consensus: Embracing Conflicts in Street Space Transformation</i>	16
Marcin Skrzypek:	
<i>Dlaczego krajobraz to coś, co się rusza?</i>	17
Somayah Afshariadzad:	
<i>Comparison of Urban Morphology and Street Structure in Historical Cities of Iran and Poland: A Case Study of Hamedan – Krakow</i>	18

Sesja II / 2nd Session

Tomasz Bradecki, Amelia Gałas, Paulina Siudyka:	
<i>Wirtualizacja szans i zagrożeń w rozwoju miast na przykładzie miasta Katowic oraz urbanistycznej „Gry w Katowice”</i>	20
Monika Wałaszek:	
<i>Miasta w danych statystycznych GUS</i>	21
Piotr Kopyciński, Aleksander Noworól:	
<i>Bliskość jako determinanta rozwoju przestrzennego w badaniach nad Krakowem i Aglomeracja Krakowska</i>	22
Beata Baziak, Marek Bodziony:	
<i>Ocena dostępności do wybranych usług w mieście z wykorzystaniem narzędzi GIS</i>	23
Wojciech Skórzewski:	
<i>Zmapuj kampus! – interaktywna baza danych przestrzennych jako narzędzie wspomagające planowanie rozwoju Kampusu Warta Politechniki Poznańskiej</i>	24
Agnieszka Kasińska-Andruszkiewicz:	
<i>Model partycypacyjny kampusu PUT jako narzędzie transformacji przestrzeni zgodnie z potrzebami użytkowników</i>	26
Weronika Zielińska:	
<i>Digital Transformation in Green Infrastructure Planning: The Potential of Remote Sensing and GIS Tools in Managing Polish Urban Ecosystems</i>	26
Dariusz Kronowski:	
<i>Zwrot ku ulicy wspólnej: jak ograniczenie przestrzeni dla samochodów wzmacnia lokalne ekosystemy i gospodarki sąsiedzkie</i>	27

Sesja III / 3rd Session

Matylda Wdowiarz-Bilska:	
<i>Miasto w ruchu – transformacja Krakowskiego Zabłocia</i>	29
Lyudmila Ruban:	
<i>“Mobility” of the floating architecture: facts and trends from the city’s perspectives</i>	30
Hrehorowicz-Gaber, Maciej Szkoda, Maciej Michnej, Alicja Hrehorowicz –Nowak:	
<i>Drugie życie infrastruktury drogowej: funkcjonowanie przestrzeni pod wiaduktami i estakadami w kontekście sprawiedliwości miejskiej</i>	31
Maria Łapuszek:	
<i>Kierunki kształtowania miejskich terenów nadrzecznych łączących funkcje harmonijnego krajobrazu, bezpieczeństwa powodziowego oraz komunikacji</i>	32

Jarosław Piesik:
Próba reorganizacji i rewitalizacji przestrzeni miejskiej w zabudowie silnie zurbanizowanej w odniesieniu do ciągów komunikacyjnych.....33

Adrian Lasocki:
Ulica jako ekosystem społeczno-przyrodniczy – wykorzystanie błękitno-zielonej infrastruktury w procesie odzyskiwania przestrzeni dla pieszych.....34

Sesja IV / 4th Session

Marceli Łasocha:
Myślenie o strukturze. Przełożenie ideowych modeli i schematów na model struktury funkcjonalno-przestrzennej Krakowa.....36

Michał Kuśmierczyk:
Kreślenie struktury. Sposoby kreślenia planu struktury na przykładzie wybranych centrów dużych miast w Polsce.....37

Paulina Liszka:
Czytanie i rozumienie planów struktury. Poszukiwanie wzajemnych powiązań w modelach, schematach i planach – analiza porównawcza przykładów z wybranych dużych miast w Polsce..... 38

Sesja V / 5th Session

Antoni Matuszko, Dariusz Mikołajczyk:
Planowanie przestrzenne po reformie wobec wyzwań rozwoju miast.....40

Andrzej Bąk:
Zapotrzebowanie na nową zabudowę mieszkaniową w świetle reformy planowania przestrzennego.....41

Klaudia Tomasik:
Dostępność mieszkań w Polsce w warunkach transformacji miejskich – analiza dynamiczna w latach 2004–2024.....42

Karolina Baranik:
Wpływ rozwoju zabudowy w miastach na dynamikę zmian w powierzchni terenów zieleni.....43

Krzysztof Wiewiórka:
Intensywność rozwoju zabudowy miejskiej na przykładzie stref podmiejskich wybranych miast wojewódzkich.....44

Adriana Cieślak-Arkuszewska, Rafał Purzyński:
Prawo miejscowe wobec presji motoryzacyjnej. Erozja władztwa planistycznego i zjawisko „planowania fasadowego” w małych miastach..45

Mariusz Łysień:
System przestrzeni publicznych jako element organizacji mobilności miejskiej.....46

Stefania Ślósarczyk:
Procesy gentryfikacji w przestrzeni historycznej miasta – przykład krakowskiego Kazimierza.....47

Sesja VI / 6th Session

Agnieszka Ciepela, Rita Łabuz, Rafał Blazy:
Miasto w ruchu: nowe podejście do oceny przekształceń ulic.....49

Adriana Cieślak-Arkuszewska, Piotr Arkuszewski:
Wpływ rozwiązań infrastrukturalnych na bezpieczeństwo ruchu rowerowego w przestrzeni współdzielonej – studium przypadku.....50

Joanna Dudek, Jakub Dudek:
Dostępność transportu zbiorowego jako narzędzie inkluzywnej mobilności miejskiej na przykładzie Rzeszowa.....51

Radomir Nowakowski:
Potencjał integracyjny LRT w procesie równoważenia struktur zurbanizowanych.....52

Agnieszka Górka:
Mobilność wertykalna w mieście: mapowanie wspinaczki miejskiej jako narzędzia analizy morfologii urbanistycznej.....53

Beata Bajon:
Urban running w mieście turystycznym: współistnienie mieszkańców, biegaczy i turystów w przestrzeni Krakowa.....54

Felicjan Lewandowski:
Rozwój infrastruktury oraz kształtowanie tkanki miejskiej w otoczeniu obiektów sportowych na przykładzie miast Europy środkowo-wschodniej.....55

Patrycja Seruga:
Infrastruktura sportowa w przestrzeni publicznej – obserwacje z Młynówki Królewskiej.....56

Weronika Kukowska:

Rzeka graniczna: przestrzeń wspólna czy niczyja? Zagospodarowanie terenów nadrzecznych w miastach podzielonych granicą państwową.....57

Zofia Czaplicka:

Kinetyka światła w mieście58

SESJA POSTEROWA / POSTER SESSION

Sesja VII / 7th Session Part A

Joanna Barna, Klaudia Korba:

Ulica jako przestrzeń społeczna. Ruch pieszy i rowerowy w planowaniu miasta.....60

Julia Cichy, Paulina Gołąb:

Przestrzeń uliczna jako medium życia społecznego - architektoniczne aspekty redukcji ruchu samochodowego.....61

Katarzyna Folta, Angelika Godek:

Ulica jako przestrzeń społeczna: od infrastruktury transportowej do miejsca spotkań.....62

Małgorzata Łyko:

Kładki rowerowe jako architektura mobilności.....63

Laura Koral, Natalia Kowalska:

Ruch pieszy i rowerowy jako strategia adaptacji klimatycznej w miastach.....64

Weronika Florek, Wiktoria Łęźniak, Patrycja Mazurczak, Jakub Targosz, Małgorzata Węgrzyn:

Ruch rowerowy jako narzędzie regeneracji obszarów peryferyjnych.....65

Weronika Florek, Małgorzata Węgrzyn:

Dostępność 15-minutowa usług publicznych na Podhalu – między sprawiedliwością społeczną i środowiskową a presją rozwoju turystycznego.....66

Kinga Celtner, Oskar Cieślik, Barbara Kotula:

Turystyka jako siła transformacji przestrzeni i wspólnoty miejskiej na przykładzie Barcelony.....67

Julia Pietrzyk:

Koncepcja miasta – ogrodu jako sposób na rewitalizację Zakliczyna.....68

Anna Pokojaska:

Urbanistyka bliskości. Rola dostępności komunikacyjnej w przeciwdziałaniu atomizacji społecznej.....69

Anna Skoczylas:

Psie parki w strukturze miasta jako wymiar sprawiedliwości społecznej i klimatycznej.....70

Szymon Zawadziński:

Zielony kompas miasta.....71

Sesja VII / 7th Session Part B

Hanna Hrehorowicz-Gaber, Witold Garbacz:

Bocznice kolejowe przemysłu jako czynnik morfogenezy miasta – wpływ infrastruktury transportowej na układ urbanistyczny.....73

Julia Czapp:

City Information Modeling in Spatial Planning: Current Research and Application Potential.....74

Michał Kaczorowski:

Model dynamicznej dostępności transportu zbiorowego jako narzędzie diagnozowania wykluczenia komunikacyjnego studentów w polskich ośrodkach akademickich.....75

Eliza Stopa, Róża Turoń:

Podejście TOD - czy to właściwa droga?.....76

Wioleta Łoś:

Potencjał struktur TOD wokół planowanych stacji metra w Krakowie w świetle doświadczeń Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej.....77

Marcelina Pisarczyk, Olga Salamon: <i>Miasto w ruchu - jak architektura kreuje tempo miasta.....</i>	78
Róża Adamska, Karolina Czerska, Zofia Konieczna: <i>Projektowanie w odpowiedzi na potrzeby użytkowników: analiza wybranych przykładów adaptacji przedseptów w przestrzeni publicznej polskich miast.....</i>	79
Maja Sobczak: <i>Miasta satelitarne wobec mobilności metropolitalnej - zarządzanie zależnościami transportową w małej skali.....</i>	80
Klaudia Dzióbek, Paulina Ferenc: <i>Wpływ rozwoju transportu na zjawisko suburbanizacji - studium przypadku Krakowa.....</i>	81
Bartosz Puchała, Martyna Rozum: <i>Reguła chaosu.....</i>	82
Angelika Szydłowska, Karolina Świdzińska: <i>Miasto mozaik: architektura, migracje i kulturowa różnorodność współczesnych metropolii.....</i>	83
Klaudia Wiekierak: <i>Mobilność a inkluzywność miasta – projektowanie przestrzeni dostępnych dla wszystkich.....</i>	84
Mateusz Bajer, Kamila Berbec, Adam Dębny, Tomasz Pietrzak: <i>Rezyliencja i zrównoważona mobilność w skrajnych uwarunkowaniach środowiskowych. Masterplan całorocznej infrastruktury rowerowej dla kanadyjskiego miasta Yellowknife.....</i>	85

ABSTRAKTY KONFERENCJI CONFERENCE ABSTRACTS

Poniedziałek, 20.04.2026 / Monday, April 20, 2026

SESJA I / 1st SESSION 10:00 – 12:30

Experiencing urban space: conflict, perception, morphology

Moderator: prof. dr hab. inż. arch. Mateusz Gyurkovich

dr hab. inż. arch. Rafał Blazy, prof. PK

Politechnika Krakowska

Optymalizacja ruchu miejskiego w środowisku multimodalnym ***Optimizing Urban Traffic in a Multimodal Environment***

Niniejsze streszczenie stanowi syntetyczne ujęcie wielowymiarowej analizy zawartej w prezentacji „Optymalizacja ruchu miejskiego w środowisku multimodalnym”. Analiza ta wyrasta z przekonania, że współczesna ulica nie jest jedynie kanałem przepływu pojazdów, lecz skończonym i cennym zasobem przestrzennym, którego sposób użytkowania determinuje jakość życia w środowisku zurbanizowanym. Głównym celem badawczym było wykazanie, w jaki sposób zaawansowane instrumentarium matematyczne, obejmujące modele grawitacyjne oraz geometrię obliczeniową, może zostać zintegrowane z humanistyczną skalą projektowania urbanistycznego, tworząc spójny ekosystem miejski oparty na paradygmacie mobilności aktywnej i transportu zbiorowego.

Analizę rozpoczyna redefinicja hierarchii mobilności, postulując projektowanie przestrzeni „od chodnika na zewnątrz”, gdzie fundamentem jest pieszy i zasady projektowania uniwersalnego. Badania dowodzą, że optymalizacja w skali mikro, realizowana poprzez koncepcję miasta 15-minutowego, pozwala na radykalną redukcję zapotrzebowania na indywidualny transport samochodowy. Kluczowe znaczenie przypisuje się tu matematycznym izochonom dostępności oraz modelowaniu grawitacyjnemu, które w miastach takich jak Seul czy Zurych pozwoliły na precyzyjne dogęszczanie funkcji miejskich, skracając średni dystans podróży codziennych o ponad połowę. W prezentacji przedstawiono ewolucję wskaźników jakościowych, przechodząc od tradycyjnej płynności kołowej ku wielomodalnemu poziomowi obsługi (MMLOS), co zilustrowano przykładami z Portland i Barcelony, gdzie priorytetyzacja parametrów takich jak szerokość chodnika czy separacja dróg rowerowych stała się mierzalnym standardem planistycznym.

Istotna część rozważań poświęcona jest inżynierii bezpieczeństwa czynnego i metodzie Delay and Safety (DS), która rewolucjonizuje podejście do projektowania węzłów komunikacyjnych. Poprzez akceptację kontrolowanych opóźnień w ruchu kołowym na rzecz redukcji punktów kolizyjnych, miasta takie jak Wiedeń czy Montreal udowodniły, że możliwe jest stworzenie przestrzeni o wysokim subiektywnym poczuciu bezpieczeństwa. Referat analizuje również fizyczne formy realokacji krawężnika, w tym szykany, rozszerzenia krawężników oraz place taktyczne, które w Nowym Jorku czy Gdyni stały się narzędziem odzyskiwania asfaltu na rzecz terenów biologicznie czynnych i funkcji społecznych. Szczególną uwagę zwrócono na nowatorskie strategie, takie jak filtrowana przepuszczalność (Filtered Permeability) w Oxfordzie oraz planowanie tras oparte na komforcie termicznym w Atenach, co wskazuje na konieczność adaptacji systemów transportowych do wyzwań środowiskowych.

W podsumowaniu referatu wykazano, że skuteczna optymalizacja multimodalna wymaga synergii między cyfrowymi technologiami Smart City – takimi jak cyfrowe bliźniaki wykorzystywane w Singapurze – a tradycyjną szkołą urbanistyki kładącą nacisk na detale architektoniczne i jakość materiałów. W konkluzji podkreślono, że przejście od Throughput (przepustowości) do Livability (żywności) nie jest jedynie wyborem estetycznym, lecz koniecznością ekonomiczną i klimatyczną. Sformułowane rekomendacje podkreślają, że tylko poprzez traktowanie mobilności jako elementu szerszej strategii zdrowia publicznego i dobrostanu, możliwe jest stworzenie miast odpornych na przyszłe kryzysy, w których technologia służy wzmocnieniu naturalnych zachowań pieszego, a nie ich ograniczaniu. Celem jest pośrednia transformacja miast w kierunku struktur bardziej ludzkich, cichych i bezpiecznych.

Assoc. Prof. dr Fredrik Pettersson-Löfstedt

Lund University

Conflict in streetspace transformation: an international empirical

Cities across Europe are increasingly implementing streetspace transformations (STs) as part of a broader shift away from car centric planning and toward more sustainable, liveable urban environments. These interventions redistribute streetspace from motor vehicles to pedestrians, cyclists, public transport, and public uses. While such measures can improve accessibility, safety, and urban quality of life, they also frequently generate conflict. Despite a growing body of case specific research, there is limited comparative evidence on why these conflicts arise and how they vary across contexts. This study addresses that gap through a comparative analysis of 13 cases in seven European countries, examining the causes and impacts of conflict in diverse ST initiatives. Using a framework developed by Grahn et al. (forthcoming), the analysis focuses on when conflicts occur in the planning process, who is involved, what the conflicts concern, and why they emerge. Conflicts are classified as substantial, procedural, or relational, and explained through distributional, value based, or perception driven factors.

Across cases, several consistent themes emerged. The removal of parking, changes to traffic circulation, and pedestrianisation frequently generated substantial conflict. Procedural conflicts were widespread, often arising from concerns about insufficient participation, lack of transparency, or consultation occurring too late to influence decisions. Relational tensions appeared where residents, tourists, businesses, commuters, or planners held conflicting priorities or identities. Distributional conflicts centred on the perceived winners and losers of spatial reallocation, while value conflicts reflected deeper disagreements over the role of cars, urban identity, and community character. Perception conflicts were driven by divergent understandings of project impacts or misinformation.

Conflict outcomes varied, but commonly led to delays, modifications, or in some cases, abandonment of proposed schemes. Ultimately, the study shows that ST conflicts are multi layered and context dependent, yet recurrent patterns offer important lessons for designing more legitimate, inclusive, and effective urban transformations.

dr hab. Wioletta Kałamucka, prof. UMCS

Uniwersytet Marii Curie-Skłodowskiej w Lublinie

Miejsce jako element jakości życia (aspekty teoretyczne i przykłady z terenów podmiejskich)

Place as an element of quality of life (theoretical aspects and examples from suburban areas)

Miejsce jest przedmiotem badań wielu dyscyplin naukowych. Nowsze badania głównie z dziedziny psychologii społecznej wskazują, że mimo rozwoju technologii informacyjnych, tworzenia przestrzeni wirtualnych miejsca nie utraciły, jak przewidywano swojego znaczenia. Jako oswojona i nazwana przestrzeń miejsca stanowią ważny element jakości życia ludzi. W badaniach geograficznych problematyka miejsca pojawia się głównie w nurcie powiązanym z fenomenologią; w tym kontekście odczuwalny jest brak podejść, które łączą analizy rzeczywistych cech miejsc i ich znaczenia jakie są im przypisywane. Nieznajomość znaczenia i wartości miejsc prowadzi często do ich degradacji, również w przypadku tworzenia nowych rozwiązań komunikacyjnych.

Baloga Martin, Ing. arch. PhD.
Comenius University Bratislava

Cognitive Time in Urban Environments: An Energy-Metric and Probabilistic Framework for Modelling Movement, Perception and City Formation

Human movement in the city is determined not only by physical distance, topography, and clock-measured time, but also by how the environment burdens the cognitive system – attention, orientation, stimulus processing, and decision-making. This article develops the concept of cognitive time as the percipient's own (subjective) time, locally deformed according to instantaneous cognitive load. The key lies in a metric description, whereby cognitive load alters the scale of one's own time, and an energetic principle, in which the brain minimises the subjectively perceived energy account. Subsequently, we introduce a probabilistic description of occurrence distribution in the dynamic cognitive-social field and discuss implications for urbanism, transport planning, and the concept of the 15-minute city. We propose a working definition of cognitive time, present testable predictions, and identify open methodological questions (especially the measurement of cognitive load and empirical mapping of its spatial distribution).

Sun Wenwen, Dr., PhD.,
University of Amsterdam
Elvira Grahn, PhD. Student,
Lund University
Jannicke Totland Due, PhD. Student,
Molde University College
Assoc. Prof. dr Mendel Giezen,
University of Amsterdam

Beyond Consensus: Embracing Conflicts in Street Space Transformation

Reallocating street space away from private car dominance to other modes of transport and other public uses, Street Space Transformation (SST) is an increasingly used strategy among cities striving for a transition towards sustainable mobility and healthy urban living. During the planning of SSTs conflicts frequently emerge, not only because their proposed technical and spatial interventions often create tension over how road space is used, but also due to ongoing debates over the social reconstruction of streets marked by diverging values among stakeholders and changing behaviour in the larger mobility context. Due to its conflictual and multi-dimensional nature, SST unsettles the consensus-seeking planning approach, in which conflicts are often viewed as negative factors to be eliminated or minimized.

This paper seeks to harness the productive potential of conflicts to drive mobility transitions by examining how various conflicts between different stakeholders emerge and manifest in the planning and implementation processes, and how these conflicts affect the design and function of street spaces. Two case studies from Sweden and Norway are used to explore and illustrate how stakeholders engage in conflicts through a sequence of events unfolding during the planning of SST projects, highlighting moments of change to the decision-making and design of street spaces. This paper argues that conflict plays a role of politicisation of technical planning in mobility initiatives. It calls for more adaptive, inclusive, and reflexive planning processes to engage conflict as a force for iterative urban transformation.

mgr Marcin Skrzypek

Ośrodek "Brama Grodzka - Teatr NN"

Dlaczego krajobraz to coś, co się rusza?

Why is a landscape something that moves?

Z moich 20-letnich doświadczeń jako koordynatora programu edukacji przestrzennej Forum Kultury Przestrzeń w Ośrodku "Brama Grodzka - Teatr NN" w Lublinie wynika, że przestrzeń publiczna jest postrzegana przez społeczeństwo w sposób bardzo wąski i uproszczony. Po pierwsze jako zasób pustego miejsca w 2D lub 3D, które można zająć. W takich kategoriach myślą o przestrzeni zarówno jej użytkownicy jak i planiści oraz projektanci. Tymczasem z funkcjonalnego punktu widzenia przestrzeń jest przede wszystkim siecią relacji i to nie tylko transportowych ale również krajobrazowych. Zastosowanie klasycznej wiedzy krajobrazowej opartej na pojęciu wnętrza krajobrazowego, osi widokowej czy punktu widokowego spotyka się dziś głównie w takich miejscach jak starsze parki, ogrody botaniczne czy skanseny. Drugie uproszczenie postrzegania przestrzeni przejawia się w traktowaniu krajobrazowego otoczenia człowieka jako statycznego widoku. Zwiększenie mobilności aktywnej w społeczeństwie - spacerowania, biegania czy jeżdżenia rowerem - wymaga od projektantów przestrzeni publicznych nowego spojrzenia na krajobraz jako na sekwencję wrażeń multisensorycznych doznawanych przez człowieka w ruchu. Ponieważ ruch jest względny, tak postrzegany krajobraz można uznać za sekwencję wydarzeń zmysłowych, które być może lepiej projektować jako interaktywny scenariusz immersyjny niż teren wyposażony w infrastrukturę, zielen i małą architekturę.

Somayeh Afshariadzad, PhD Student

Politechnika Krakowska

Comparison of Urban Morphology and Street Structure in Historical Cities of Iran and Poland: A Case Study of Hamedan – Krakow

This study provides a comparative analysis of urban morphology and street network configuration in the historical cities of Hamedan (Iran) and Kraków (Poland), focusing on how distinct morphogenetic trajectories shape contemporary spatial behaviour and movement patterns. The aim is to examine how imposed, radial restructuring in Hamedan contrasts with Krakow's layered, evolutionary urban development in producing different forms of integration, legibility, and functional clustering.

The methodology integrates three analytical components. First, a historical-morphological assessment uses georeferenced historical maps, reconstructed Digital Elevation Models (DEM), and land use layers derived from nineteenth- and twentieth-century archival sources. Second, Space Syntax analysis, conducted in DepthmapX using UCL configurational metrics, evaluates global and local integration, choice, control, and continuity across the two networks. Third, a functional-spatial analysis identifies key urban nodes, linear corridors, and pedestrian-oriented routes to reveal relationships between spatial configuration and activity patterns.

Findings show that Hamedan's Monocentric Radial-Ring structure, formed by the 1933 redesign, exhibits a steep integration gradient, reinforcing centripetal movement and concentrating functions in the central square. Conversely, Krakow's Polycentric Historical Core, shaped by medieval grid layouts, fortification belts, and cumulative cultural sedimentation, distributes integration more evenly through a system of multi-nodal pathways and historically continuous corridors.

The study contributes a cross-cultural framework for understanding how divergent morphogenetic logics generate different mobility structures in heritage cities. Policy implications highlight the importance of configurational analysis for mobility planning, pedestrianisation strategies, and regeneration of historic cores in both Middle Eastern and European urban contexts.

Keywords: Urban Morphology, Street Network Configuration, Spatial Integration (Space Syntax), Historical Urban Form, Radial-Ring Structure (Hamedan), Polycentric Core (Krakow), Urban Geomorphology, Comparative Urban Analysis.

Poniedziałek, 20.04.2026 / Monday, April 20, 2026

SESJA II / 2nd SESSION 13:00 – 15:15

Technologies, data, and co-creating the city: tools for urban transformation

Moderator: dr hab. inż. arch. Matylda Wdowiarz-Bilska, prof. PK

dr hab. Inż. arch. Tomasz Bradecki,
Studentki SKN Urbanmodel: Amelia Gałas, Paulina Siudyka
Politechnika Śląska

Wirtualizacja szans i zagrożeń w rozwoju miast na przykładzie miasta Katowic oraz urbanistycznej „Gry w Katowice”

Virtualization of opportunities and threats in urban development on the example of the city of Katowice and the urban planning "Katowice Game"

Rozwój współczesnych miast wiąże się z koniecznością identyfikacji zarówno szans, jak i zagrożeń wynikających z dynamicznych procesów społecznych, gospodarczych i przestrzennych. Celem artykułu jest ukazanie, w jaki sposób narzędzia wirtualne – takie jak gry, symulacje z wykorzystaniem narzędzi zbliżonych do gier – mogą wspierać analizę oraz komunikację tych procesów. W części metodologicznej omówiono koncepcję wirtualizacji rozwoju miast, opartą na odwzorowaniu realnych zjawisk urbanistycznych w formach interaktywnych, na bazie gier planszowych. Przedstawiono również wybrane przykłady gier i strategii symulacyjnych, które obrazują potencjalne kierunki rozwoju miast oraz pozwalają identyfikować kluczowe procesy występujące we współczesnym rozwoju miast.

mgr inż. Monika Wałaszek

Urząd Statystyczny

Miasta w danych statystycznych GUS

Cities in the Central Statistical Office of Poland statistical data

Niniejsze opracowanie stanowi syntetyczne zestawienie dotyczące dostępności danych z zakresu miast w Polsce, przygotowane w oparciu o zasoby Głównego Urzędu Statystycznego. W materiale wskazano na kluczowe źródła danych wykorzystywanych w statystyce miast, takie jak Bank Danych Lokalnych (z danymi rocznymi od 1995 r. i krótkookresowymi od 2005 r.) oraz Działalność Bazy Wiedzy, gromadzące dziesiątki milionów informacji o jednostkach miejskich. Opracowanie wspomina także o nowoczesnych narzędziach analitycznych, m.in. Systemie Statystyki Samorządowej (SVS) oraz Systemie Monitorowania Usług Publicznych (SMUP), które pozwalają na wielowymiarową ocenę jakości, dostępności i efektywności usług świadczonych w miastach.

dr Piotr Kopyciński,
prof. dr hab. inż. arch. Aleksander Noworól
Uniwersytet Ekonomiczny w Krakowie

Bliskość jako determinanta rozwoju przestrzennego w badaniach nad Krakowem i Aglomeracja Krakowska
Proximity as a determinant of spatial development in research on Krakow and the Krakow Metropolitan area

Kategoria bliskości w kształtowaniu struktury miejskich i staje się przedmiotem debaty w środowisku osób zajmujących się gospodarką przestrzenną i urbanistyką. Nie jest to temat nowy, ale od czasu pojawienia się koncepcji miasta 15-minutowego C. Moreno, warto na świeżo spojrzeć na realne procesy urbanizacyjne związane z przemieszczaniem się użytkowników przestrzeni. W zespole MSAP Uniwersytetu Ekonomicznego w Krakowie autorzy przeprowadzili dwa badania ujawniające realne powiązania funkcjonalno-przestrzenne w kategoriach bliskości. Raport „Czy Kraków jest miastem 15-minutowym?” z 2022, obejmujący dostępność 17 usług, wskazał deficyty w zakresie możliwości użytkowania miasta w kategorii bliskich dystansów. W kolejnym badaniu pt. „Polityka przestrzenna w aglomeracji krakowskiej w świetle procesów metropolizacji i suburbanizacji” z 2024 badano aktywność inwestycyjną oraz dostępność obszarów mieszkaniowych transportem publicznym.

Celem wypowiedzi konferencyjnej jest przedstawienie wniosków dotyczących polityki przestrzennej i – szerzej – polityk publicznych w odniesieniu do rozwoju Krakowa i krakowskiego obszaru metropolitalnego. Autorzy wskazują potrzebę koncentracji usług w ośrodkach lokalnych i sublokalnych, uwzględniając przesłanki związane z dostępnością i funkcjonalnością tkanki urbanistycznej oraz wyzwaniami klimatycznymi, zachęcającymi do modyfikacji zachowań konsumpcyjnych i sposobów przemieszczania się.

dr inż. Beata Baziak,
dr inż. Marek Bodziony

Politechnika Krakowska, Interdyscyplinarne Centrum Gospodarki Obiegu
Zamkniętego

Ocena dostępności do wybranych usług w mieście z wykorzystaniem narzędzi GIS

Assessment of accessibility to selected services in the city using GIS tools

Celem referatu jest ocena dostępności wybranych usług w mieście z wykorzystaniem narzędzi GIS oraz metod analizy sieciowej. Wiąże się to m.in. z koncepcją miasta 15-minutowego, zakładającą zapewnienie mieszkańcom dostępu do podstawowych usług i funkcji miejskich w krótkim czasie.

Analiza została przeprowadzona poprzez wyznaczenie obszarów dostępności w oparciu o rzeczywistą sieć transportową, co pozwala na określenie zasięgu dojścia do wybranych usług w czasie 15 minut. Zastosowanie narzędzi GIS umożliwia identyfikację obszarów o wysokiej i niskiej dostępności oraz wskazanie potencjalnych deficytów w strukturze usług miejskich. Dodatkowo analiza została zróżnicowana ze względu na wybrane grupy społeczne, co pozwala na ocenę przestrzennej nierówności w dostępie do usług. Uzyskane wyniki mogą stanowić podstawę do formułowania rekomendacji dla planowania przestrzennego i polityki miejskiej, wspierając rozwój bardziej zrównoważonych, dostępnych i przyjaznych mieszkańcom struktur miejskich.

dr inż. arch. Wojciech Skórzewski

Politechnika Poznańska

Zmapuj kampus! – interaktywna baza danych przestrzennych jako narzędzie wspomagające planowanie rozwoju Kampusu Warta Politechniki Poznańskiej

Map the Campus! – an interactive spatial database as a tool supporting development planning for the Warta Campus of Poznań University of Technology

Zrównoważony rozwój miasta to proces nieustannej transformacji, wymagający równowagi między infrastrukturą, społecznością i środowiskiem. Podczas gdy aspekty infrastrukturalne, takie jak odnawialne źródła energii czy błękitno-zielona infrastruktura, można ocenić w sposób mierzalny, potrzeby społeczne użytkowników są trudniejsze do uchwycenia i wymagają nowych narzędzi badawczych. Artykuł prezentuje badania nad przestrzenią kampusu Politechniki Poznańskiej prowadzone m.in. w ramach interdyscyplinarnego grantu „Zielony Uniwersytet Techniczny – Kampus Warta PP”, łączącego zagadnienia z różnych dziedzin. Wykorzystano innowacyjne narzędzia integrujące potrzeby społeczności akademickiej z aspektami przestrzennymi, infrastrukturalnymi i ekologicznymi. Jednym z nich był partycypacyjny model rozwoju kampusu oparty na „energii społecznej” studentów, doktorantów i pracowników. Drugim narzędziem jest interaktywna zintegrowana baza danych przestrzennych GIS o kampusie. Łączy ona dane z różnych dziedzin i źródeł, dotyczące m.in. pokrycia terenu, budynków, infrastruktury, preferencji użytkowników. Jest ona tworzona, uzupełniana i aktualizowana w trybie ciągłym przez społeczność użytkowników w formule crowdmappingu. Taki sposób gromadzenia i przetwarzania danych pozwala na wieloaspektową ocenę wariantów rozwoju kampusu oraz wspiera procesy planowania i podejmowania decyzji dotyczących jego zrównoważonego rozwoju, uwzględniając zmieniające się warunki i preferencje użytkowników.

dr inż. arch. Agnieszka Kasińska-Andruszkiewicz
Politechnika Poznańska

Model partycypacyjny kampusu PUT jako narzędzie transformacji przestrzeni zgodnie z potrzebami użytkowników
The participatory model of the PUT campus as a tool for transforming space in line with the needs of users

Zrównoważony rozwój miasta to proces nieustannej transformacji, wymagający zachowania równowagi między infrastrukturą, społecznością i środowiskiem. O ile kwestie infrastrukturalne, dotyczące m.in. odnawialnych źródeł energii oraz błękitno-zielonej infrastruktury dają możliwość miarodajnej oceny i określania kierunków rozwoju, o tyle aspekt społeczny uwzględniający potrzeby użytkowników jest trudniejszy do uchwycenia i wymaga nowych narzędzi badawczych. Poszukiwanie sposobów integracji wiedzy o potrzebach społecznych z procesami planowania przestrzennego staje się jednym z kluczowych wyzwań współczesnej urbanistyki. Artykuł prezentuje badania nad przestrzenią kampusu Politechniki Poznańskiej prowadzone m.in. w ramach interdyscyplinarnego grantu rektorskiego „Zielony Uniwersytet Techniczny – Kampus Warta PP” łączącego zagadnienia z różnych dziedzin. Zastosowano innowacyjne połączenie narzędzi w celu sprzężenia potrzeb społeczności akademickiej z projektowanymi zmianami przestrzennymi, infrastrukturalnymi oraz w zakresie błękitno-zielonej infrastruktury na kampusie, którego przestrzeń traktowana jest jako „żywe laboratorium”. Jednym z nich był partycypacyjny model rozwoju zielonego Kampusu Warta PP – model urbanistyczny czerpiący z „energii społecznej” społeczności akademickiej: studentów, doktorantów, pracowników. Drugim narzędziem jest interaktywna zintegrowana baza danych przestrzennych GIS o kampusie. Łączy ona dane z różnych dziedzin i źródeł, dotyczące m.in. pokrycia terenu, budynków, infrastruktury, preferencji użytkowników. Jest ona tworzona, uzupełniana i aktualizowana w trybie ciągłym przez społeczność użytkowników w formule crowdmappingu. Taki sposób gromadzenia i przetwarzania danych pozwala na wieloaspektową ocenę wariantów rozwoju kampusu oraz wspiera procesy planowania i podejmowania decyzji dotyczących jego zrównoważonego rozwoju, uwzględniając zmieniające się warunki i preferencje użytkowników.

mgr inż. arch. Weronika Zielińska
Politechnika Krakowska

Digital Transformation in Green Infrastructure Planning: The Potential of Remote Sensing and GIS Tools in Managing Polish Urban Ecosystems

Contemporary urban planning is increasingly evolving towards a data-driven approach, responding to the growing complexity of urban ecosystems and climate change challenges. A key element of this transformation is the implementation of objective analytical tools that allow for precise mapping and monitoring of natural resources.

The presentation focuses on a systematic review and assessment of the applicability of open spatial data and geoinformation technologies within the specific context of Polish cities. It analyzes the potential of satellite data from the European Copernicus program (Sentinel-2 mission) and high-resolution LiDAR scanning. The integration of these resources with national geodetic datasets available via the Geoportal.gov.pl service and their processing in an open-source (QGIS) environment are presented.

The discussion covers the significance of remote sensing indices, such as NDVI, Lidar and other data in the urban greenery inventory process. The focus is on the synergy between various data sources as a foundation for creating measurable planning strategies. This approach allows for a shift from traditional, static inventory methods towards dynamic, large-scale monitoring of the city's natural structure—a vital step in the digitalization of modern urban planning.

dr inż. arch. Dariusz Kronowski

Politechnika Krakowska

**Zwrot ku ulicy wspólnej: jak ograniczenie przestrzeni dla samochodów
wzmacnia lokalne ekosystemy i gospodarki sąsiedzkie**

***The shift to the shared street: how limiting car space strengthens local
ecosystems and neighborhood economies***

Referat podejmuje analizę współczesnych przekształceń ulicy miejskiej jako istotnego elementu struktury urbanistycznej, w ramach których funkcja transportowa coraz częściej ustępuje funkcjom społecznym, środowiskowym i ekonomicznym. W kontekście postępujących zmian klimatu, rosnącej presji motoryzacyjnej oraz degradacji przestrzeni publicznych ograniczanie ruchu samochodowego staje się jednym z kluczowych instrumentów kształtowania miasta zrównoważonego. Celem wystąpienia jest ocena wpływu tych działań na lokalne ekosystemy miejskie i społeczne, a także na funkcjonowanie gospodarek sąsiedzkich. Analiza prowadzona jest częściowo z wykorzystaniem koncepcji synurbizacji, umożliwiającej opis współistnienia ludzi oraz innych gatunków w przestrzeni ulicznej. Redukcja natężenia ruchu, zwiększenie udziału zieleni, poprawa ekspozycji krajobrazowej oraz wprowadzanie stref uspokojonego ruchu sprzyjają podnoszeniu jakości siedlisk miejskich, wzrostowi bioróżnorodności oraz ograniczaniu negatywnych oddziaływań środowiskowych, w tym hałasu i zanieczyszczenia powietrza. Przekształcenia te mają również istotne znaczenie dla komfortu użytkowania przestrzeni publicznych przez mieszkańców oraz dla ich subiektywnego dobrostanu.

Referat odnosi się ponadto do społeczno-przestrzennych i ekonomicznych konsekwencji polityk transportowych, w tym wprowadzania stref czystego transportu, analizowanych jako narzędzia regulacyjne wpływające na dostępność ulic, strukturę lokalnych usług oraz sposoby użytkowania przestrzeni publicznej. W tej perspektywie zwrot ku ulicy wspólnej interpretowany jest jako potencjalnie istotny element integracji celów urbanistycznych i ekologicznych, pod warunkiem uwzględnienia lokalnego kontekstu przestrzennego i społecznego.

Poniedziałek, 20.04.2026 / Monday, April 20, 2025

SESJA III / 3rd SESSION 16:00 – 18:15

Urban transformations: mobility, water, infrastructure and ecological streetscapes

Moderator: dr hab. inż. arch. Rafał Blazy, prof. PK

dr hab. inż. arch. Matylda Wdowiarz-Bilska, prof. PK
Politechnika Krakowska

Miasto w ruchu – transformacja Krakowskiego Zabłocia
The City in Motion – the transformation of Zabłocie, Kraków

Celem referatu jest ukazanie transformacji dzielnicy Zabłocie w Krakowie, której charakter przestrzenny, funkcjonalny i społeczny uległ w ciągu ostatniej dekady istotnym przeobrażeniom. Obszar będący przez ostatnie stulecie terenem przemysłowym, wizualnie zaniedbanym i nieatrakcyjnym, przekształcił się w prestiżową i tętniącą życiem dzielnicę mieszkaniowo–usługową. W tym kontekście istotne staje się pytanie o główne czynniki, które przyczyniły się do tej zmiany. W referacie opartym na analizie danych historycznych, materiałów kartograficznych i planistycznych oraz własnych badaniach terenowych ukazano poszczególne etapy rozwoju tej dzielnicy oraz elementy wpływające na jej transformację. Wskazano także na pewne rozbieżności pomiędzy planowanymi działaniami a realiami rynku. Zidentyfikowano inwestycje i działania, które zdynamizowały te przemiany. Proces przekształcenia Zabłocia stanowi przykład „miasta w ruchu” rozumianego jako dynamiczna forma miejska, kształtowana przez decyzje planistyczne, działania inwestycyjne i codzienne użytkowanie przestrzeni.

The paper examines the transformation of the Zabłocie district in Kraków, whose spatial, functional, and social character has undergone significant changes over the past decade. An area that for the past century had been an industrial zone—visually neglected and unattractive—has been transformed into a prestigious and vibrant residential and commercial district. In this context, the question of the main factors contributing to this change becomes crucial. This paper, based on an analysis of historical data, cartographic and planning materials, and the author’s own field research, outlines the individual stages of this district’s development and the factors influencing its transformation. It also highlights certain discrepancies between planned initiatives and market realities. Investments and actions that accelerated the transformation have been identified. The process of Zabłocie’s transformation serves as an example of a “city in motion,” understood as a dynamic urban form shaped by planning decisions, investment activities, and the everyday use of space.

Dr. Arch., Ass. Prof. Lyudmila Ruban

Kyiv National University of Construction and Architecture

“Mobility” of the floating architecture: facts and trends from the city’s perspectives

The "mobility" of floating architecture in the city is considered in accordance with the diversity of functional purposes of such structures (private villa, sauna, office, farm, school, hotel, solar station, etc.), at different urban planning scales of consideration (structure, residential area, settlement); a refined classification of structures in water areas is presented (by functional purpose; by connection with coastal zones, by contact with the water surface, by natural and artificial water bodies (lake, sea, river, reservoir, canal, pond), by mobility, by the principle of energy supply and environmental factors, etc.); a definition of water areas as an object of urban planning design is given. Trends in the expansion of human habitation in water areas in the 21st century are identified. Is humanity ready for such mobility? All of the above confirms that humanity has come closer to realizing the concept of life on water, with its privileges, such as mobility, freedom, and new emotional experiences. Thus, we can discuss the close contact of humans with the aquatic environment: what it provides, why it is in demand, and how to organize it.

dr inż. arch. Hrehorowicz-Gaber, prof. PK,
dr hab inż. Maciej Szkoda, prof PK,
dr inż. Maciej Michnej,
mgr inż arch. Alicja Hrehorowicz –Nowak
Politechnika Krakowska

Drugie życie infrastruktury drogowej: funkcjonowanie przestrzeni pod wiaduktami i estakadami w kontekście sprawiedliwości miejskiej
The second life of road infrastructure: the functioning of the space under viaducts and overpasses in the context of urban justice

Punktem wyjścia jest pytanie, jak infrastruktura drogowa- kojarzona głównie z tranzytem i ruchem samochodowym- wpływa na jakość życia mieszkańców oraz w jaki sposób przestrzenie „pod strefą drogową” mogą zostać włączone w bardziej zrównoważony obieg miejski. Zagadnienie odnosi się do problematyki dostępności przestrzeni publicznej, braku równości w dostępie do terenów rekreacyjnych, nieformalnego użytkowania przestrzeni miejskiej a także do relacje między polityką miejską a oddolnymi praktykami mieszkańców. Poruszony zostanie również temat środowiskowych konsekwencji infrastruktury transportowej oraz możliwości adaptacji tych terenów do funkcji społecznych i ekologicznych. Kluczowe w tym względzie jest spojrzenie na infrastrukturę nie tylko jako na kanał przepływu pojazdów, lecz jako miasto w ruchu - strukturę organizującą różne formy ruchu: ludzi, idei i sztuki i procesów społecznych i środowiskowych.

dr inż. Marta Łapuszek
Politechnika Krakowska

Kierunki kształtowania miejskich terenów nadrzecznych łączących funkcje harmonijnego krajobrazu, bezpieczeństwa powodziowego oraz komunikacji

Directions for urban riverside areas transformation combining the functions of harmonious landscape, flood safety, and communication

Doliny rzek od czasów neolitu stanowiły doskonałe miejsca dla osadnictwa, tworzenia obszarów wielkich upraw oraz budowy i rozwoju miast. Naturalne doliny rzeczne ulegały nieustannym przekształceniom, co jest widoczne na mapach historycznych rozwoju przestrzeni miejskich. Kierunki rozwoju miały różny charakter, zgodny z określonymi wymaganiami społeczno-politycznymi oraz stanem wiedzy inżynierskiej. Obecny stan miejskich terenów nadrzecznych jest mocno zróżnicowany jak chodzi o rozwój kulturowy i społeczny, wynika też ze statusu miasta, sposobu jego zarządzania. Jednak generalnie należy stwierdzić, że w ukształtowaniu korytarza rzeczno-rzecznej w przestrzeni zurbanizowanej dominują systemy ochrony przed powodzią w powiązaniu z zabudową miejską wcinającą się w dawną przestrzeń doliny zalewowej. Jednak jednym z kluczowych problemów mieszkańców aglomeracji jest jakość przemieszczania się w jej strukturze. Wypracowano wiele form i kierunków zmian w planowaniu rozwoju transportu, ze szczególnym uwzględnieniem planowania zintegrowanego. W pracy przedstawiono analizę możliwości włączenia do systemu mobilności miasta ciągów komunikacyjnych, które dają korytarze rzeczne. Ciągi rowerowe wzdłuż rzek w aglomeracjach miejskich stają się jednymi z najpopularniejszych i najbardziej funkcjonalnych tras, łączących funkcje rekreacyjne z komunikacyjnymi. Pozwalają one na sprawny przejazd przez miasto często z dala od ruchu samochodowego. W pracy omówiono wybrane przykłady z miast polskich i na świecie, wskazując na kierunki przekształceń, które doprowadziły do powstania bezpiecznych, atrakcyjnych krajobrazowo i rekreacyjnie, a przede wszystkim ułatwiających komunikację, ciągów rowerowych.

mgr inż. arch. Jarosław Piesik

Zachodniopomorski Uniwersytet Technologiczny

Próba reorganizacji i rewitalizacji przestrzeni miejskiej w zabudowie silnie zurbanizowanej w odniesieniu do ciągów komunikacyjnych

An attempt to reorganize and revitalize the communication space in a highly urbanized development in relation to communication routes

Współcześnie człowiek izoluje się od otoczenia coraz częściej żyjąc w zamkniętych przestrzeniach. W intensywnie zabudowanej przestrzeni miejskiej brak jest zieleni oraz przestrzeni publicznych kreujących miejsca przyjazne integracji i obszary relaksacyjne. Przestrzeń centrów miast zabudowana jest obiektami kubaturowymi a ciągi komunikacyjne zajmują obszar który dochodzi często do 20% ogólnej powierzchni terenu. Tereny biologicznie czynne zajmują niewielkie przestrzenie który szacuje się na 2-3%.

Zgodnie ze współczesnymi trendami zrównoważonego rozwoju oraz teorią boifili sformułowanej przez Edwarda O. Wilson „człowiek wykazuje dążenie do kontaktu z przyrodą, które jest zakodowane genetycznie. Z kolei zgodnie z teorią futurologa Arvina Toflera człowiek wchodzi w okres trzeciej fali (po drugiej tzw. uprzemysłowionej) gdzie idea dla budowania przyszłości człowieka będzie jego powiązanie z przyrodą i dbanie o naturalne zasoby środowiska.

W centrach miast brak jest wolnego miejsca na wprowadzenie elementów przyrodniczych. Tereny zieleni miejskiej to tereny określone przez Światową Organizację Zdrowia jako „teren miejski z jakąkolwiek pokrywą roślinności”. Jedyną wolną przestrzeń pomiędzy istniejącymi budynkami stanowią utwardzone i wybetonowane ciągi piesze i komunikacyjne w postaci utwardzonych chodników, miejsc parkingowych i pokrytych asfaltem jezdni. Ich układ przestrzenny często sięga swą genezą XX i XIX wieku. W obecnych czasach należałoby podjąć się próby reorganizacji i przemodelowania tych przestrzeni zgodnie ze współczesnymi trendami.

Na przykładzie fragmentu dzielnicy „Szczecin-Śródmieście”, który stanowi 5 kwartałów dziewiętnastowiecznej, kamienicznej zabudowy przeanalizowano układ komunikacyjny pod względem możliwości rewitalizacji przestrzeni miejskich pod funkcję społeczne i ekologiczne. Analiza wykazała, że na ogólnej powierzchni 133 214 m² (100%), powierzchnia zabudowy stanowi 102 123 m² (76,66%) z czego przestrzeń na komunikację zajmuje 31 091 m² (23,34%). Po przeanalizowaniu układu komunikacyjnego stwierdzono, że trzy ulice obecnie służą głównie jako zaplecze parkingowe i mogą być wyłączone z ruchu ulicznego. Promienisty układ umożliwia dostęp do przestrzeni z innych miejsc. Obecnie ich struktura składa się z ciągów pieszych, które stanowią płyty kamienne dochodzące do 4,5 szerokości oraz ciągi jezdne pokryte asfaltem, których powierzchnia dochodzi do 12 m szerokości z czego aż 7,5 m przeznaczony jest na miejsca parkingowe.

Przestrzenie te aktualnie są nieodpowiednio wykorzystane i przeznaczone jedynie pod funkcję komunikacyjną a mogą być przekształcone w zielone przestrzenie, które stanowią mogą korytarze ekologiczne i miejsca integracji społecznej i przestrzenie relaksacyjne.

mgr inż. arch. Adrian Lasocki

Akademia Śląska

Ulica jako ekosystem społeczno-przyrodniczy – wykorzystanie błękitno-zielonej infrastruktury w procesie odzyskiwania przestrzeni dla pieszych
The street as a socio-natural ecosystem – the use of blue-green infrastructure in the process of restoring space for pedestrians

W wielu współczesnych miastach przestrzeń uliczna pozostaje zdominowana przez transport samochodowy oraz rozbudowane systemy parkingowe, co prowadzi do obniżenia jakości przestrzeni miejskiej na skutek nadmiernego uszczelnienia nawierzchni oraz ograniczenia zieleni. W odpowiedzi na te wyzwania znaczenie zyskują koncepcje rozwiązań błękitno-zielonej infrastruktury (BZI), które umożliwiają integrację funkcji środowiskowych, społecznych i przestrzennych w strukturze ulic. Celem prezentacji jest przedstawienie ulicy jako ekosystemu społeczno-przyrodniczego, w którym redukcja nadmiaru miejsc parkowania i odzyskiwanie przestrzeni dla pieszych realizowana jest poprzez wdrażanie BZI. Badanie opiera się na przeglądzie literatury, analizie urbanistycznej oraz studiach przypadków wybranych przestrzeni ulicznych w miastach aglomeracji śląskiej, m.in. w Katowicach, Chorzowie, Mysłowicach i Tychach. Szczególna uwaga poświęcona jest potencjałowi transformacji ulic śródmiejskich poprzez wprowadzenie zieleni miejskiej, w tym ogrodów deszczowych oraz małych rozwiązań retencyjnych. Wstępne wyniki wskazują, że takie działania mogą jednocześnie poprawiać mikroklimat, wzmacniać funkcje społeczne przestrzeni publicznych oraz wspierać lokalną gospodarkę w zakresie rozwoju usług. Prezentacja stanowi również wprowadzenie do badań własnych nad rolą błękitno-zielonej infrastruktury w procesach adaptacji miast postindustrialnych do zmian klimatu.

Wtorek, 21.04.2026 / Tuesday, April 21, 2026

SESJA IV / 4th SESSION 9:30 – 11:30

**Planowanie i modelowanie przekształceń struktury funkcjonalno-przestrzennej miasta
Droga od modelu w kierunku spójności dokumentów planistycznych**

***Planning and modeling transformations of the city's functional-spatial structure:
the path from a model toward the coherence of planning documents***

Moderator: dr inż. arch. Tomasz Bajwołuk

dr inż. arch. Marcelli Łasocha

Politechnika Krakowska, Towarzystwo Urbanistów Polskich

Myślenie o strukturze. Przełożenie ideowych modeli i schematów na model struktury funkcjonalno-przestrzennej Krakowa
Structure thinking. Translating ideological models and schemes into a model of Krakow's functional and spatial structure

Celem referatu „Myślenie o strukturze” jest pokazanie, że historyczne i współczesne modele miasta – od „Wielkiego Krakowa” z 1910 roku po plany Krystiana Seiberta z lat 70. – stanowią nie tylko zapis koncepcji przestrzennych, lecz przede wszystkim narzędzie porządkowania myślenia o rozwoju miasta. Ideogramy i modele strukturalne pozwalają uchwycić np. kluczowe relacje funkcjonalno-przestrzenne, hierarchie układów komunikacyjnych oraz zasady kształtowania zwartych struktur miejskich.

W referacie podjęty zostanie wątek „myślenia dziedzinowego”, rozumianego jako systematyzowanie refleksji o mieście poprzez świadome operowanie modelami, pojęciami i relacjami właściwymi danej dziedzinie (urbanistyka, transport, środowisko, dziedzictwo). Myślenie dziedzinowe porządkuje proces myślowy: pozwala budować spójną wizję rozwoju, ale ujawnia też zasadniczy problem – jak przełożyć język modeli i idei na język prawa?

Kluczowym zagadnieniem referatu będzie zatem ukazanie trudności skutecznego transferu polityki przestrzennej zapisanej na poziomie strategii rozwoju gminy do wiążących dokumentów prawa miejscowego (planu ogólnego, planów miejscowych, decyzji administracyjnych). Autor wskaże bariery tego przekładu oraz możliwe kierunki poszukiwań ścieżek projektowych, by modele strukturalne stały się realnym narzędziem implementacji założeń strategicznych w praktyce planistyczno-prawnej na przykładzie Krakowa.

mgr inż. arch. Michał Kuśmierczyk

Towarzystwo Urbanistów Polskich

**Kreślenie struktury. Sposoby kreślenia planu struktury na przykładzie
wybranych centrów dużych miast w Polsce**

***Structure drafting. Methods of drawing a structure plan based on
the example of selected centers of large cities in Poland***

Rysunek jest jedną z form myślenia oraz rozumienia struktury, pozwalając na pełniejsze wykorzystanie potencjału miejsc, poprzez umieszczenie go w procesie poznawczo-twórczym. Projektant poprzez odkrywanie przestrzeni, kreśląc szkic lub rysunek, może przywołać zapamiętaną strukturę, jednocześnie ją zapisując i kształtując, łącząc w indywidualny sposób elementy odtwarzane oraz wyobrażone. Zależnie od tego, jaki cel autorowi przyświeca, może on nadać procesowi odtwarzania struktury za pomocą szkicu różny charakter – dokumentalny, analityczny czy też stanowiący propozycję rozwiązań planistycznych.

Do omówienia sposobów rysowania struktury wybrano przykłady wykorzystując autorskie szkice centrów polskich miast, jak również prace konkursowe dawnych planów regulacyjnych i ogólnych, koncentrując się na przykładzie miasta Lublina.

Pomimo występowania w systemie planistycznym pojęć dot. struktury wraz z wymogiem graficznego przedstawienia modelu z określonymi elementami (sieć osadnicza, przyroda, komunikacja, infrastruktura), nie istnieją (i prawdopodobnie nie będą istnieć) regulacje dot. sposobu rysowania struktury, pozostawiając to wyłącznie umiejętnościom urbanistów. Jednakże rysowanie przyszłej struktury funkcjonalno-przestrzennej najmocniej wpływa na przesądzenia planistyczne, definiując kształty uporządkowanych form w strukturze miasta, zarówno utrwalając i korygując istniejące, jak i określając nowe formy, będące wynikiem twórczego zagospodarowania o unikalnym charakterze.

mgr inż. Paulina Liszka

Politechnika Krakowska, Towarzystwo Urbanistów Polskich

Czytanie i rozumienie planów struktury. Poszukiwanie wzajemnych powiązań w modelach, schematach i planach – analiza porównawcza przykładów z wybranych dużych miast w Polsce

Structure plans - reading and understanding. Exploring interconnections in models, diagrams, and plans – a comparative analysis of examples from selected major cities in Poland

Większość dużych miast w Polsce jest obecnie na etapie przyjmowania planów ogólnych lub w trakcie zaawansowanych prac nad projektem, co zbadano celem porównania wybranego przez gminę jednego z trzech możliwych sposobów postępowania: (1) opracowanie planu ogólnego w koordynacji z równoległe sporządzaną strategią, (2) opracowanie pierwszego planu z pominięciem strategii wobec jej nieposiadania przez gminę lub (3) opracowanie planu z uwzględnieniem starej strategii (co wymaga szczególnego wyjaśnienia metody postępowania wobec wykładni przepisów przejściowych).

W poszukiwaniu powiązań pomiędzy dokumentami planu ogólnego i strategii, poza różnicami zakresu i skali, uwzględnić należy różny poziom „metajęzyka planistycznego”: intencyjny zapis strategii, schemat danych przestrzennych sformalizowanych (GML) oraz prawne reguły techniki prawodawczej (MPZP). Wydaje się, że trudność w badaniu relacji polega nie na samej implementacji rozwiązań projektowych do niższych w hierarchii dokumentów, ale na sposobie wyjaśnienia i uzasadnienia rozwiązań, co jest zawsze związane z posiadanym warsztatem i doświadczeniem urbanisty. W rozumieniu struktur chodzi bowiem o umiejętność odczytu każdej formy reprezentacji przestrzeni: abstrakcyjnego schematu, odręcznego rysunku z pamięci, szkicu z detalem, przekroju i profilu, map w różnych skalach.

Dla wybranych przykładów dużych miast przeanalizowano uchwalone dokumenty lub udostępnione projekty, podejmując próbę uchwycenia relacji pomiędzy modelem struktury ze strategii a strukturą funkcjonalno-przestrzenną wynikająca z planu ogólnego. Zwrócono także uwagę na sposób powiązań struktury na obu poziomach, w tym na uwzględnienie polityki przestrzennej z nowej strategii oraz – w niektórych przypadkach – obowiązującego studium, które obecnie pozostaje podstawowym dokumentem określającym politykę przestrzenną.

Podjęte analizy porównawcze i metodologiczne mają posłużyć wyjaśnieniu umiejętności warsztatowych integracji planów o różnych skalach, przy jednoczesnym uwzględnieniu teoretycznych i formalnoprawnych relacji pomiędzy gminnymi dokumentami planistycznymi.

Referat ma na celu zainicjowanie dyskusji w środowisku urbanistów nad złożonym problemem badania sposobów przekładania polityki przestrzennej na specyficzny dokument planu ogólnego.

Wtorek, 21.04.2026 / Tuesday, April 21, 2026

SESJA V / 5th SESSION 11:45 – 14:15

Spatial planning and structural transformation of cities

Moderator: dr inż. arch. Agnieszka Wójtowicz-Wróbel

mgr Antoni Matuszko,
mgr inż. Dariusz Mikołajczyk
Instytut Rozwoju Miast i Regionów

Planowanie przestrzenne po reformie wobec wyzwań rozwoju miast
Spatial planning after the reform in the context of urban development challenges

Celem wystąpienia jest przedstawienie zmian w podejściu do kształtowania polityki przestrzennej na przykładzie miasta średniej wielkości. Analiza dotyczyła zarówno dokumentów strategicznych, jak również planistycznych gminy. Posiadane rezerwy terenów wskazanych pod zabudowę mieszkaniową nie zaspokajają realnych potrzeb mieszkańców, co w ostatnich latach skutkowało znacznym odpływem mieszkańców do sąsiednich gmin. W konsekwencji konieczna stała się zmiana polityki miasta w obszarach mieszkalnictwa i planowania przestrzennego. Dostosowanie lokalnych polityk rozwoju do nowych ram prawnych jest obecnie kluczowym wyzwaniem dla miast w perspektywie wdrażanej reformy systemu planowania przestrzennego.

mgr inż. Andrzej Bąk
Instytut Rozwoju Miast i Regionów

Zapotrzebowanie na nową zabudowę mieszkaniową w świetle reformy planowania przestrzennego
The demand for new residential development in the light of spatial planning reform

Dotychczas prowadzone przez wielu autorów badania wskazywały na nadpodaż terenów przeznaczonych pod funkcje mieszkaniowe w skali całej Polski. Wraz z wejściem w życie ustawy z dnia 7 lipca 2023 r. o zmianie ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym oraz niektórych innych ustaw, obecne zasady bilansowania terenów mieszkaniowych w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego zostały zastąpione przez porównanie zapotrzebowania na nową zabudowę mieszkaniową z chłonnością stref planistycznych. Wystąpienie pokaże jak kształtuje się zapotrzebowanie na nową zabudowę na podstawie znowelizowanych przepisów. Czy zmiany prawne pozwolą na ograniczenie nadpodaży terenów wskazanych pod cele mieszkaniowe w Polsce oraz ograniczą zjawisko suburbanizacji?

mgr Klaudia Tomasiak

Uniwersytet Ekonomiczny w Krakowie

**Dostępność mieszkań w Polsce w warunkach transformacji miejskich –
analiza dynamiczna w latach 2004–2024**

***Housing availability in Poland in the context of urban transformation –
dynamic analysis in the years 2004–2024***

Dostępność mieszkań stanowi jeden z kluczowych problemów współczesnych rynków mieszkaniowych oraz ważny wymiar funkcjonowania miast. W warunkach dynamicznych przemian gospodarczych i przestrzennych obserwowanych w Polsce po 2004 r. zmieniają się zarówno mechanizmy kształtujące rynek mieszkaniowy, jak i relacje między dochodami gospodarstw domowych a kosztami nabycia mieszkań. Procesy te pozostają jednocześnie powiązane z transformacją struktur miejskich, wzrostem mobilności przestrzennej ludności oraz zmianami w organizacji przestrzeni miejskiej. Celem referatu jest analiza zmian dostępności mieszkań w Polsce w latach 2004–2024 w kontekście zachodzących transformacji miejskich. Badanie opiera się na autorskim syntetycznym wskaźniku dostępności mieszkań, integrującym wybrane determinanty ekonomiczne, społeczne i polityczne. Analiza ma charakter dynamiczny i obejmuje dane dla polskich miast na prawach powiatu, co pozwala na identyfikację zmian w czasie oraz zróżnicowania przestrzennego badanego zjawiska. Wyniki wskazują, że dostępność mieszkań w Polsce podlegała znaczącym wahaniom w analizowanym okresie, pozostając pod wpływem zmian koniunktury gospodarczej, warunków finansowania zakupu mieszkań oraz instrumentów polityki mieszkaniowej. Jednocześnie procesy urbanizacji i suburbanizacji wpływają na przestrzenne zróżnicowanie dostępności mieszkań oraz kształtowanie nowych wzorców lokalizacji zasobu mieszkaniowego. Referat podejmuje próbę interpretacji dostępności mieszkań jako elementu szerszych procesów transformacji miejskich, wskazując na potrzebę łączenia polityki mieszkaniowej z planowaniem przestrzennym.

mgr inż. Karolina Baranik
Instytut Rozwoju Miast i Regionów

Wpływ rozwoju zabudowy w miastach na dynamikę zmian w powierzchni terenów zieleni
The impact of urban development on the dynamics of changes in the area of green spaces

Celem wystąpienia jest przedstawienie skali rozwoju terenów zabudowanych w wybranych miastach i oceny ich wpływu na dynamikę zmian w powierzchni terenów zieleni. W ramach realizacji założonego celu wybrano miasta powyżej 100 tys. mieszkańców. Na potrzeby analizy przyjęto dwa przedziały obejmujące lata 2016–2020 oraz 2020–2024. W analizie wykorzystano dane pochodzące z Bazy Danych Obiektów Topograficznych 10k, na podstawie których sporządzono klasyfikację terenów zieleni.

mgr inż. Krzysztof Wiewiórka
Instytut Rozwoju Miast i Regionów

Intensywność rozwoju zabudowy miejskiej na przykładzie stref podmiejskich wybranych miast wojewódzkich
Intensity of urban development on the example of suburban zones of selected voivodeship cities

Badania miały na celu identyfikację i ocenę intensywności presji antropogenicznej na obszarze stref podmiejskich 4 miast wojewódzkich o największej liczbie ludności. W analizie wykorzystano dane pochodzące z Bazy Danych Obiektów Topograficznych 10k oraz Urban Atlas. W konkluzji przeprowadzonych badań stwierdzono występowanie presji antropogenicznej na całym obszarze badawczym. Ponadto zwrócono uwagę na brak jednoznacznej korelacji między intensywnością zjawiska a odległością od granic miasta oraz zwykle przeciwne tendencje w analizie wskaźników cząstkowych. W celu porównania badanych stref podmiejskich utworzono ranking pod względem stopnia przekształcenia antropogenicznego.

dr inż. arch. Adriana Cieślak-Arkuszewska,
mgr inż. arch. Rafał Purzyński
Politechnika Łódzka

Prawo miejscowe wobec presji motoryzacyjnej. Erozja władztwa planistycznego i zjawisko „planowania fasadowego” w małych miastach
Local law in the face of automotive pressure. The erosion of planning authority and the phenomenon of "facade planning" in small towns

Referat podejmuje problem degradacji historycznych przestrzeni publicznych małych miast na skutek presji motoryzacyjnej. Dominacja ruchu kołowego generuje uciążliwości takie jak hałas, zanieczyszczenia powietrza oraz wzmacnianie zjawiska miejskiej wyspy ciepła. Instrumentem prawnym samorządów do kontroli tych procesów jest miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego (MPZP). Celem referatu jest krytyczna ocena skuteczności MPZP jako narzędzi równoważenia mobilności i ograniczania uciążliwości parkingowych. Podstawę badawczą stanowi jakościowa analiza 18 MPZP dla rynków małych miast województwa wielkopolskiego. Ocenie poddano charakter normatywny zapisów (obligatoryjność vs fakultatywność) regulujących infrastrukturę drogową, rowerową, pieszą i standardy parkingowe. Wyniki ujawniają dominację funkcji transportowej w analizowanych MPZP. W większości przypadków rynki klasyfikowane są jako tereny dróg publicznych, co wzmacnia uprzywilejowaną pozycję transportu samochodowego kosztem funkcji społecznych. Jednocześnie wiele zapisów planistycznych ma charakter fakultatywny, a regulacje dotyczące infrastruktury pieszej, rowerowej, parkingów i zieleni są często ogólne i niewiążące. Wnioski wskazują na zjawisko „planowania fasadowego” oraz postępującą erozję władztwa planistycznego gmin. Referat dowodzi, że nadużywanie klauzul fakultatywnych tworzy jedynie iluzję kompleksowości, uniemożliwiając wdrażanie zrównoważonych polityk transportowych (w tym europejskich standardów SUMP).

dr inż. arch. Mariusz Łysień

Politechnika Krakowska

System przestrzeni publicznych jako element organizacji mobilności miejskiej

The system of public spaces as an element of urban mobility organization

System przestrzeni publicznych stanowi istotny element struktury funkcjonalno-przestrzennej miasta oraz jeden z kluczowych czynników organizacji mobilności miejskiej. Ulice, place oraz ciągi piesze i rowerowe tworzą powiązaną sieć przestrzenną, która umożliwia przemieszczanie się użytkowników miasta oraz integruje różne formy transportu. Współczesne podejścia do kształtowania mobilności miejskiej coraz częściej podkreślają znaczenie przestrzeni publicznych jako elementów wspierających rozwój mobilności zrównoważonej, w szczególności ruchu pieszego, rowerowego oraz transportu publicznego. Celem artykułu jest analiza roli systemu przestrzeni publicznych w organizacji mobilności miejskiej oraz określenie zależności między ich strukturą przestrzenną a funkcjonowaniem ruchu w mieście. W pracy wykorzystano metodę analizy literatury przedmiotu oraz analizę wybranych przykładów współczesnych przekształceń przestrzeni miejskich, w których nastąpiła integracja funkcji transportowych i społecznych. Przeprowadzone analizy wskazują, że spójny, hierarchicznie ukształtowany system przestrzeni publicznych może stanowić istotne narzędzie organizacji mobilności miejskiej, sprzyjając poprawie dostępności przestrzennej, wzmocnieniu roli ruchu pieszego oraz podnoszeniu jakości struktury miasta.

mgr Stefania Ślósarczyk

Instytut Rozwoju Miast i Regionów

Procesy gentryfikacji w przestrzeni historycznej miasta – przykład krakowskiego Kazimierza

Gentrification processes in the historical space of the city - the example of Kazimierz in Cracow

Procesy gentryfikacji stanowią jedno z istotnych zjawisk transformacji współczesnych przestrzeni miejskich. Polegają one na stopniowej zmianie struktury społecznej i funkcjonalnej dzielnic, prowadzącej do wzrostu wartości nieruchomości, napływu nowych grup mieszkańców oraz przekształceń w zakresie funkcji usługowych i przestrzeni publicznych. Szczególnie wyraźnie procesy te widoczne są w dzielnicach historycznych, które w wyniku rewitalizacji i rosnącej atrakcyjności turystycznej stają się obszarem intensywnych przemian społeczno-przestrzennych.

Celem referatu jest analiza procesów gentryfikacyjnych zachodzących w krakowskiej dzielnicy Kazimierz, która w ciągu ostatnich dekad przeszła znaczącą transformację funkcjonalną i społeczną. W pracy przedstawiono uwarunkowania tych przemian, ich przebieg oraz konsekwencje dla struktury społecznej, funkcjonowania przestrzeni miejskiej oraz tożsamości miejsca. Analiza opiera się na przeglądzie literatury przedmiotu oraz analizie zmian funkcjonalnych i przestrzennych zachodzących w obrębie dzielnicy.

Wyniki wskazują, że procesy gentryfikacji w znaczący sposób wpływają na przekształcenia przestrzeni historycznych, prowadząc zarówno do ich rewitalizacji i wzrostu atrakcyjności, jak i do zmian w strukturze społecznej oraz funkcjach użytkowych.

Wtorek, 21.04.2026 / Tuesday, April 21, 2026

SESJA VI / 6th SESSION 15:00 – 18:00

The city in motion – users and infrastructures of urban mobility

Moderator: dr inż. arch. Daniel Ogrodnik

dr inż. arch. Agnieszka Ciepela,
dr inż. arch. Rita Łabuz,
dr hab. inż. arch. Rafał Blazy, prof. PK
Politechnika Krakowska

Miasto w ruchu: nowe podejście do oceny przekształceń ulic
The city in motion: a new approach to assessing street transformations

Transformacje ulic stanowią istotny element współczesnych działań na rzecz zrównoważonej mobilności, przesuając funkcję ulic z „tras dla ruchu” w kierunku „przestrzeni dla ludzi”. Zaprezentowana metodologia oceny tych procesów integruje analizę zmian fizycznych i funkcjonalnych z oceną przebiegu transformacji, dynamiki konfliktów oraz poziomu akceptacji społecznej. Oparta na narzędziach Global Designing Cities Initiative i zaadaptowanym modelu ADKAR, pozwala monitorować reakcje użytkowników, identyfikować momenty ryzyka konfliktu oraz oceniać efekty interwencji w układzie przed–w trakcie–po wdrożeniu. Włączenie analizy konfliktów – traktowanych jako nieodłączny element procesów miejskich – umożliwia pełniejsze zrozumienie mechanizmów społecznych wpływających na powodzenie zmian. Metodologia zapewnia wieloaspektowe ramy badawcze służące diagnozie skuteczności i społecznej akceptowalności przekształceń ulic.

Street transformations constitute a key component of contemporary efforts toward sustainable mobility, shifting the role of streets from “routes for traffic” toward “spaces for people.” The proposed methodology for evaluating these processes integrates the analysis of physical and functional changes with an assessment of the course of transformation, conflict dynamics, and levels of social acceptance. Based on tools developed by the Global Designing Cities Initiative and an adapted ADKAR model, it enables the monitoring of user responses, the identification of moments of heightened conflict risk, and the evaluation of intervention outcomes in a before–during–after implementation framework. The inclusion of conflict analysis—treated as an inherent element of urban processes—allows for a more comprehensive understanding of the social mechanisms influencing the success of change. Overall, the methodology provides a multi-dimensional research framework for diagnosing the effectiveness and social acceptability of street transformations.

dr inż. arch. Adriana Cieślak-Arkuszewska

Politechnika Łódzka

dr n.med. Piotr Arkuszewski

Uniwersytet Medyczny w Łodzi

Wpływ rozwiązań infrastrukturalnych na bezpieczeństwo ruchu rowerowego w przestrzeni współdzielonej – studium przypadku

The impact of infrastructure measures on cycling safety in shared spaces – case study

Rosnąca popularność rowerów jako środka transportu miejskiego pociąga za sobą rozwój infrastruktury, ale i wzrost liczby zdarzeń drogowych z udziałem samych rowerzystów. Celem wystąpienia, wpisującego się w dyskusję o mobilności jako narzędziu planowania miast, jest analiza wpływu rozwiązań przestrzennych na bezpieczeństwo użytkowników na przykładzie zderzenia dwóch rowerzystek w Łodzi. Wypadek miał miejsce na łuku drogi dla pieszych i rowerzystów, w strefie oznakowanej znakami C-13 i C-16, gdzie ruch pieszych i rowerów odbywa się na całej powierzchni, bez separacji kolorystycznej czy fakturowej. Szczegółowa analiza wykazała, że poza błędem ludzkim, do kolizji mogły przyczynić się wady infrastruktury: poszerzenie drogi przy przejściu dla pieszych utrudniające wyznaczenie umownej „osi centralnej” oraz obecność przeszkód (podpory rur przemysłowych, drzewa), które wymuszały na jednej z rowerzystek dośrodkową zmianę toru jazdy. Ponadto, spadek terenu sprzyjał powiększaniu promienia skrętu przez jedną z kierujących.

W referacie przedstawione zostaną rekomendacje projektowe mogące zminimalizować ryzyko podobnych zdarzeń, takie jak relokacja oznakowania pionowego w celu zakazania ruchu rowerów na wysokości poszerzenia i przejścia dla pieszych oraz montaż urządzeń uspokajających ruch, takich jak zespolony próg zwalniający (tzw. fala). Wnioski podkreślają znaczenie precyzyjnego projektowania układów infrastrukturalnych w procesie równoważenia potrzeb użytkowników.

dr inż. arch. Joanna Dudek
mgr inż. arch. Jakub Dudek
Politechnika Rzeszowska

Dostępność transportu zbiorowego jako narzędzie inkluzywnej mobilności miejskiej na przykładzie Rzeszowa

Availability of public transport as a tool for inclusive urban mobility: the case of Rzeszów

Współczesne podejście do mobilności miejskiej coraz wyraźniej akcentuje jej wymiar inkluzywny, w którym dostępność transportu publicznego staje się jednym z kluczowych narzędzi kształtowania miasta. Szczególnego znaczenia nabiera w tym kontekście infrastruktura transportu zbiorowego, która warunkuje możliwość uczestnictwa w życiu miejskim osób o zróżnicowanych potrzebach, w tym osób z niepełnosprawnościami. Celem badań przedstawionych w referacie była identyfikacja barier oraz ocena poziomu dostępności infrastruktury przystankowej transportu zbiorowego w Rzeszowie, w odniesieniu do założeń inkluzywnej mobilności. Analiza objęła 41 przystanków autobusowych obsługujących linie OA i OB, stanowiące istotny element układu komunikacyjnego miasta. Ocenę przeprowadzono w oparciu o zestaw kryteriów zdefiniowanych na podstawie dobrych praktyk projektowych oraz standardów dostępności. Uzyskane rezultaty stanowią podstawę do sformułowania wniosków o charakterze aplikacyjnym, istotnych z punktu widzenia planowania mobilności miejskiej. Wskazują kierunki działań sprzyjających zwiększeniu dostępności transportu zbiorowego oraz podnoszeniu jakości przestrzeni publicznej. Badanie wpisuje się tym samym w dyskusję nad rolą mobilności jako narzędzia kształtowania miasta inkluzywnego, odpowiadającego na potrzeby wszystkich użytkowników.

Contemporary approaches to urban mobility increasingly emphasize its inclusive dimension, in which the accessibility of public transport becomes one of the key tools for shaping the city. In this context, public transport infrastructure gains particular importance, as it determines the ability of individuals with diverse needs, including people with disabilities, to participate in urban life. The aim of the study was to identify barriers and assess the level of accessibility of public transport stop infrastructure in Rzeszów, in relation to the principles of inclusive mobility. The analysis covered 41 bus stops serving lines OA and OB, which constitute an important element of the city's transport system. The assessment was carried out based on a set of criteria defined with reference to best design practices and accessibility standards. The results obtained provide a basis for formulating application-oriented conclusions that are relevant from the perspective of urban mobility planning. They indicate directions for actions aimed at increasing the accessibility of public transport and improving the quality of public space. The study thus contributes to the broader discussion on the role of mobility as a tool for shaping an inclusive city that responds to the needs of all users.

dr inż. arch. Radomir Nowakowski

Politechnika Wrocławska

Potencjał integracyjny LRT w procesie równoważenia struktur zurbanizowanych

The integration potential of LRT in the process of balancing urban structures

Problemy związane z wielopoziomą dezintegracją obszarów metropolitalnych skłaniają do podejmowania szeregu działań mających na celu przeciwdziałanie i odwracanie tych niekorzystnych procesów. Wśród najważniejszych obszarów na których koncentrują się te działania wymienić należy problematykę wzmacniania systemów komunikacji przez wydobywanie wzajemnych związków pomiędzy formą urbanistyczną a podążającym za nią rozwojem systemu komunikacji publicznej w wymiarze ekologicznym i społeczno – kulturowym. Szczególnie ważną rolę w systemie komunikacji na poziomie metropolitalnym zajmują systemy komunikacji szynowej. Siła LRT (lekkiego transportu szynowego) tkwi w złożoności i wielowymiarowości, które ujawniają się i nabierają znaczenia w momencie gdy zaczynają zachodzić wzajemne relacje między tymi środkami transportu a użytkownikami oraz innymi elementami infrastruktury miejskiej. Identyfikacja tego potencjału otwiera szerokie możliwości wykorzystania tak złożonego elementu jakim jest LRT do integrowania obszarów metropolitalnych. Celem artykułu jest przedstawienie wyników badań zmierzających do sformułowania podstaw teoretycznych zmierzających do zmiany kryteriów oceny inwestycji z zakresu LRT i poprawy ich skuteczności w procesach integracji struktur metropolitalnych.

mgr inż. arch. Agnieszka Górka

Politechnika Wrocławska

Mobilność wertykalna w mieście: mapowanie wspinaczki miejskiej jako narzędzia analizy morfologii urbanistycznej

Vertical mobility in the city: mapping urban climbing as a tool for analysing urban morphology

Urban climbing, also known as buildinging, refers to the practice of climbing elements of existing urban architecture such as buildings, bridges, walls, and infrastructural structures without the use of installed climbing holds. While commonly perceived as an extreme or recreational activity, urban climbing can also be interpreted as a specific form of interaction with the built environment and a manifestation of alternative vertical mobility within the city. This research investigates the relationship between urban morphology and the emergence of climbable structures in contemporary cities. The study is based on the development of a catalogue of urban climbing routes identified in selected European cities, currently including Bern and London. The catalogue records individual routes together with spatial and architectural parameters such as the type of structure, materiality, height, and morphological characteristics of the climbed surfaces. By mapping these routes and analysing their architectural context, the research aims to identify recurring spatial conditions that enable or encourage climbing activity. The results suggest that certain architectural forms and infrastructural elements unintentionally create opportunities for vertical movement and alternative spatial practices. The paper proposes that mapping urban climbing routes may serve as a tool for analysing urban morphology and understanding how built structures generate unexpected patterns of movement within contemporary cities.

mgr inż. arch. Beata Bajon

Politechnika Krakowska, Akademia Nauk Stosowanych w Nowym Targu

Urban running w mieście turystycznym: współistnienie mieszkańców, biegaczy i turystów w przestrzeni Krakowa

Urban running in a tourist city: the coexistence of residents, runners and tourists in the space of Krakow

Bieganie miejskie staje się coraz popularniejszą formą aktywności fizycznej, odzwierciedlającą trendy związane ze zdrowym stylem życia oraz wielofunkcyjnym wykorzystaniem przestrzeni publicznej. Celem niniejszego wystąpienia jest analiza interakcji pomiędzy mieszkańcami, biegaczami a turystami w intensywnie użytkowanych obszarach Krakowa oraz identyfikacja potencjalnych konfliktów i możliwości ich łagodzenia. Badania koncentrują się na wzorcach użytkowania przestrzeni miejskiej, percepcji różnych grup użytkowników oraz roli infrastruktury w kształtowaniu ich współobecności. Szczególną uwagę poświęcono takim elementom jak organizacja ciągów pieszych, dostępność terenów rekreacyjnych oraz natężenie ruchu turystycznego. Wyniki wskazują, że odpowiednie planowanie urbanistyczne i zagospodarowanie przestrzenne odgrywają kluczową rolę w równoważeniu potrzeb mieszkańców, biegaczy i turystów. Właściwie zaprojektowana infrastruktura oraz wzrost świadomości współdzielenia przestrzeni mogą ograniczać napięcia i sprzyjać harmonijnemu współistnieniu użytkowników.

mgr inż. Felicjan Lewandowski

Politechnika Krakowska

Rozwój infrastruktury oraz kształtowanie tkanki miejskiej w otoczeniu obiektów sportowych na przykładzie miast Europy środkowo-wschodniej
Development of infrastructure and the shaping of the city urban landscape in big sport center areas. Presented through examples in central – eastern cities of Europe

Wraz z postępowaniem społeczno- gospodarczym w miastach o silnych impulsach rozwojowych, następuje słuszny rozkwit dziedzin związanych z kulturą, nauką, sportem i rekreacją. Rozwój infrastruktury sportowej stanowi istotny element w kształtowaniu współczesnej polityki urbanistycznej. Powstawanie nowych lub modyfikowanie i dostosowywanie do współczesnych potrzeb wysłużonych obiektów sportowych staje się czynnikiem determinującym charakter danej dzielnicy i okolicy. W zależności od skali obiektu generują one mniejszy lub większy ruch zainteresowanych w czasie zaplanowanych zawodów. Zawsze jednak stanowi to wyzwanie logistyczne, które bez odpowiedniej infrastruktury towarzyszącej obiektom sportowym, byłoby wyjątkowo trudne do zrealizowania. Stąd są one elementem wyznaczającym kierunki rozwoju układów komunikacyjnych, struktur funkcjonalnych warunkujących jakość przestrzeni publicznych w ich otoczeniu. Dzisiejsza polityka przestrzenna zakłada integrację takich obiektów z tkanką miejską. Przekłada się to na rozbudowę infrastruktury towarzyszącej, takiej jak, tereny zielone, obiekty usługowe oraz zaplecze turystyczno- rekreacyjne. Ważnym aspektem jest wpasowanie, lub dostosowanie przeznaczenia terenów sąsiadujących z wielkogabarytową infrastrukturą sportową. Niewątpliwie współgrające z wielkokubaturowymi obiektami sportowymi, są tereny sportu rekreacyjnego czy pełniące również funkcje komunikacji pieszo rowerowej tereny zielone. Sprawdzone rozwiązanie jest również łączenie funkcji usługowo-handlowych ze stadionami. Nie trudno podać przykłady stadionów czy hal widowiskowych bezpośrednio sąsiadujących ze sobą. W silnie zurbanizowanych terenach funkcje obiektów sportowych łączone są z osiedlami mieszkaniowymi, których to połączenie wymaga szczególnego podejścia w dalszym kształtowaniu ładu przestrzennego. Interesującym aspektem jest rozwój takich obiektów wraz z ewolucją miasta, okolicy czy instytucji której służą. W historii znamy przypadki gdzie funkcje sportową nadawano obiektom nie sportowym, lub na odwrót miejsca naznaczone znakiem czasów rewitalizowano lub modyfikowano i odmieniano ich funkcje na sportową. Wystąpienie skupi się na przedstawieniu w jaki sposób obiekty sportowe wpływają na krajobraz miejski, jak tworzone są układy transportowe oraz czy dobór funkcji obszarów towarzyszących jest istotny dla zagadnień współczesnej polityki urbanistycznej.

mgr inż. arch. Patrycja Seruga
Politechnika Krakowska

Infrastruktura sportowa w przestrzeni publicznej – obserwacje z Młynówki Królewskiej
Sport infrastructure in public space - observations from Młynówka Królewska park

Prezentacja dotyczy badań opartych na obserwacjach terenowych prowadzonych na terenie Młynówki Królewskiej w Krakowie. Przedmiotem obserwacji są wybrane elementy przestrzeni publicznej, w tym infrastruktura sportowa, analizowane w wybranych punktach ciągu rekreacyjnego.

Badania koncentrują się na funkcjonowaniu infrastruktury sportowej w przestrzeni publicznej oraz na sposobach jej współistnienia z codziennymi praktykami użytkowników. Przyjęte podejście obserwacyjne pozwala odnieść analizowany materiał do zagadnień poruszanych w ramach konferencji, w szczególności do kwestii inkluzywności przestrzeni publicznych oraz roli użytkowników w kształtowaniu sposobów ich użytkowania. Prezentowany materiał stanowi podstawę do dalszej refleksji nad znaczeniem infrastruktury sportowej w planowaniu współczesnych przestrzeni miejskich.

mgr inż. arch. Weronika Kukowska

Politechnika Krakowska

Rzeka graniczna: przestrzeń wspólna czy niczyja? Zagospodarowanie terenów nadrzecznych w miastach podzielonych granicą państwową
A border river: public or no man's space? The development of riverside areas in divided cities

Celem wystąpienia jest przedstawienie sposobów zagospodarowania terenów nadrzecznych w miastach podzielonych granicą państwową. Miasta te, od momentu ustalenia granicy na rzece, przestały się rozwijać jako spójne ośrodki, a współcześnie nadal widoczne są przestrzenne skutki tego podziału.

Zauważa się jednak zmianę w podejściu do kształtowania rzeki granicznej i terenów nadrzecznych - z terenów trudno dostępnych, będących barierą - do osi symbolicznie łączącej dwa miasta.

Analizie poddano wybrane zespoły miast przy granicy polsko-czeskiej oraz polsko-niemieckiej. Badanie ma na celu sprawdzenie, czy możliwe jest utworzenie transgranicznego systemu przestrzeni publicznych przy współpracy obu miast oraz jaką rolę w tym procesie odgrywa rzeka graniczna.

mgr inż. arch. Zofia Czaplicka

Politechnika Krakowska

Kinetyka światła w mieście *The kinetics of light in the city*

Referat podejmuje problem wpływu sztucznego światła (ang. Artificial Light At Night - ALAN) na dynamikę współczesnej przestrzeni miejskiej. Punktem wyjścia jest założenie, że miasto nie jest wyłącznie strukturą materialną, lecz równolegle układem ruchu w znaczeniu abstrakcyjnym – przepływów informacji, obrazów.

W analizie zostanie rozróżniona przestrzeń konkretna – uwikłana w społeczno-przestrzenne relacje władzy i materialną infrastrukturę – oraz przestrzeń mentalna, której granice wyznaczane są przez architekturę technologii światła. W tej drugiej ruch nie oznacza już fizycznego przemieszczania się, lecz przybiera formę transmisji, zmienności i rytmicznej aktualizacji obrazów. Miasto nocne staje się układem dynamicznych projekcji, w którym doświadczenie przestrzeni konstruowane jest przez świetlne impulsy.

Referat podejmuje również refleksję nad metaforą miasta jako kina, w którym obraz publiczny w czasie rzeczywistym zastąpi realną przestrzeń miejską. Postawione zostaną pytania o współczesną kinetykę miasta: czy tempo nocnego funkcjonowania aglomeracji wyznaczone jest dziś przez technologie namnażające obrazy świetlne? Czy ruch miejski przestaje być mierzony prędkością pieszego czy samochodu, a zaczyna być determinowany prędkością światła?

Wystąpienie ma charakter teoretyczny i proponuje redefinicję ruchu w mieście – nie jako kategorii wyłącznie transportowej, lecz jako zjawiska estetycznego. Na podstawie analiz humanistycznych i filozoficznych zaproponowana zostanie koncepcja światła jako czynnika sprawczego nowej kinetyki miejskiej, która reorganizuje strukturę nocnej metropolii.

Środa, 22.04.2026 / Wednesday, April 22, 2026
SESJA VII DLA DOKTORANTÓW I STUDENTÓW /
7th SESSION SESSION FOR PHD STUDENTS AND STUDENTS
PART A 10:00 – 12:15

Moderator: dr inż. arch. Wojciech Wójcikowski, prof. PK

Joanna Barna,
Klaudia Korba
Politechnika Krakowska

Ulica jako przestrzeń społeczna. Ruch pieszy i rowerowy w planowaniu miasta
The street as a social space. Pedestrian and bicycle traffic in city planning

Wystąpienie podejmuje problematykę ulicy miejskiej jako przestrzeni społecznej, w której ruch pieszy i rowerowy odgrywa istotną rolę w kształtowaniu relacji przestrzennych, społecznych i ekonomicznych. Współczesne podejścia do planowania miasta coraz częściej odchodzą od modelu ulicy podporządkowanej ruchowi samochodowemu na rzecz rozwiązań promujących mobilność aktywną, postrzeganą nie tylko jako forma przemieszczania się, lecz także jako narzędzie integracji życia codziennego i przestrzeni publicznej.

Analiza koncentruje się na przemianach funkcji ulicy, która z infrastruktury transportowej przekształca się w miejsce spotkań, interakcji społecznych i lokalnej aktywności gospodarczej. Ruch pieszy i rowerowy interpretowany jest jako czynnik wzmacniający więzi sąsiedzkie, poprawiający dostępność usług oraz sprzyjający tworzeniu bardziej inkluzywnych struktur miejskich. Wystąpienie odnosi się do wybranych teorii urbanistycznych oraz przykładów międzynarodowych, ukazując, w jaki sposób priorytetyzacja mobilności aktywnej wspiera cele zrównoważonego rozwoju i poprawę jakości życia w mieście.

**Julia Cichy,
Paulina Gołąb**
Politechnika Krakowska

Przestrzeń uliczna jako medium życia społecznego - architektoniczne aspekty redukcji ruchu samochodowego
Street space as a medium of social life - architectural aspects of reducing car traffic

Prezentacja poświęcona jest roli ulicy jako przestrzeni publicznej, która – odpowiednio zaprojektowana – może stać się ważnym medium życia społecznego. Punktem wyjścia jest analiza dominacji ruchu samochodowego we współczesnych miastach oraz jej konsekwencji: ograniczenia przestrzeni dla pieszych, osłabienia relacji społecznych i spadku jakości przestrzeni publicznej. W dalszej części omówione zostaną architektoniczne narzędzia redukcji ruchu samochodowego, takie jak zmniejszanie liczby miejsc parkingowych, poszerzanie chodników, wprowadzanie zieleni, elementów małej architektury oraz stref uspokojonego ruchu. Zostanie pokazane, w jaki sposób konkretne interwencje projektowe wpływają na bezpieczeństwo, komfort użytkowników oraz aktywizację lokalnej społeczności.

Istotnym elementem prezentacji będą wybrane przykłady transformacji ulic w Polsce oraz za granicą, które ilustrują praktyczne zastosowanie omawianych rozwiązań. Na ich podstawie przeanalizowane zostaną społeczne i gospodarcze efekty zmian – wzrost obecności pieszych, ożywienie lokalnych usług oraz budowanie silniejszych więzi sąsiedzkich.

Celem wystąpienia jest pokazanie, że mobilność i organizacja ruchu mogą być narzędziem świadomego kształtowania przestrzeni społecznej, a ulica – zamiast bariery komunikacyjnej – może stać się miejscem spotkań i codziennej aktywności mieszkańców.

**Katarzyna Folta,
Angelika Godek**
Politechnika Krakowska

Ulica jako przestrzeń społeczna: od infrastruktury transportowej do miejsca spotkań

The street as a social space: from transport infrastructure to a meeting place

Ulica przez wiele lat była traktowana głównie jako element infrastruktury transportowej, dziś jednak coraz częściej postrzegana jest jako ważna przestrzeń społeczna w mieście. Odpowiednio zaprojektowana może sprzyjać spotkaniom, integracji mieszkańców oraz różnym formom aktywności codziennej. Ulice stają się bardziej przyjazne i dostępne dla wszystkich użytkowników. Współczesne działania urbanistyczne pokazują, że ograniczenie dominacji samochodów i oddanie większej części przestrzeni pieszym może znacząco poprawić jakość życia w mieście. Przykładem są rozwiązania wprowadzane w Barcelonie, gdzie koncepcja superbloków pozwoliła przekształcić część ulic w przestrzenie rekreacyjne i miejsca spotkań mieszkańców. Podobne procesy można zauważyć w również w Polsce, gdzie liderem rozwiązań jest Łódź. Rewitalizacja centrum oraz rozwój przestrzeni wokół ul. Piotrkowskiej przyczyniły się do ożywienia życia miejskiego. Z kolei w Lublanie wprowadzono rozległe strefy piesze w centrum miasta, dzięki czemu ulice stały się bardziej przyjazne zarówno dla mieszkańców, jak i turystów. Przykłady te pokazują, że współczesne miasta coraz częściej traktują ulice jako przestrzenie wielofunkcyjne. Dzięki odpowiedniemu planowaniu mogą one pełnić nie tylko rolę komunikacyjną, ale także społeczną, stając się ważnym elementem budowania relacji międzyludzkich i jakości życia w mieście.

Małgorzata Łyko

Politechnika Krakowska

Kładki rowerowe jako architektura mobilności

Bicycle bridges as mobility architecture

Kładki rowerowe stanowią istotny element współczesnej architektury mobilności, odpowiadając na rosnącą rolę transportu rowerowego w strukturze miasta. Ich głównym celem jest zapewnienie ciągłości i bezpieczeństwa ruchu, szczególnie w miejscach kolizji z infrastrukturą samochodową, kolejową lub wodną. Obiekty te łączą jednak inżynierię z architekturą, stając się czytelnymi, a często ikonicznymi punktami w przestrzeni miejskiej. Celem pracy jest analiza formy architektonicznej oraz rozwiązań konstrukcyjnych kładek pod kątem ich wpływu na percepcję przestrzeni oraz komfort użytkowania. Prezentowane przykłady mają na celu podkreślenie kluczowego znaczenia estetyki i konstrukcji w kształtowaniu wysokiej jakości przestrzeni publicznej.

Laura Koral,
Natalia Kowalska
Politechnika Krakowska

Ruch pieszy i rowerowy jako strategia adaptacji klimatycznej w miastach ***Pedestrian and cycling traffic as a climate adaptation strategy in cities***

W obliczu nasilających się zmian klimatycznych, w tym wzrostu temperatur oraz zjawiska miejskiej wyspy ciepła, miasta poszukują skutecznych strategii adaptacyjnych zwiększających ich odporność środowiskową i społeczną. Jednym z kluczowych kierunków działań jest rozwój infrastruktury pieszej i rowerowej jako elementu zrównoważonej mobilności miejskiej. Celem pracy jest ukazanie roli ruchu pieszego i rowerowego jako narzędzia adaptacji klimatycznej w miastach, ze szczególnym uwzględnieniem jego wpływu na poprawę jakości powietrza, redukcję temperatury w przestrzeni publicznej oraz wzrost aktywności fizycznej mieszkańców.

W artykule przedstawiono analizę wybranych przykładów miast: Gdyni, Hongkongu, Salonik oraz Neapolu, które wdrażają rozwiązania sprzyjające mobilności aktywnej. Przeanalizowano działania takie jak rozwój zielonych korytarzy, integracja infrastruktury rowerowej z transportem publicznym oraz przekształcenia przestrzeni miejskich w kierunku zwiększenia ich dostępności i funkcjonalności. Wyniki wskazują, że odpowiednio zaprojektowana infrastruktura piesza i rowerowa nie tylko ogranicza negatywne skutki zmian klimatu, ale także przyczynia się do poprawy jakości życia mieszkańców oraz spójności przestrzennej miast.

Wnioski podkreślają znaczenie zintegrowanego podejścia do planowania urbanistycznego, w którym mobilność aktywna stanowi istotny element strategii adaptacyjnych, łącząc funkcje środowiskowe, społeczne i transportowe.

**Weronika Florek,
Wiktoria Łężniak,
Patrycja Mazurczak,
Jakub Targosz,
Małgorzata Węgrzyn**
Politechnika Krakowska

Ruch rowerowy jako narzędzie regeneracji obszarów peryferyjnych
Cycling as a tool for the regeneration of peripheral areas

Opracowanie podejmuje problematykę roli ruchu rowerowego jako narzędzia regeneracji obszarów peryferyjnych. W wielu regionach infrastruktura rowerowa przestaje być postrzegana wyłącznie jako element rekreacyjny, a zaczyna pełnić funkcję impulsu rozwojowego, zdolnego do aktywizacji społecznej, gospodarczej i przestrzennej. Ruch rowerowy, dzięki swojej dostępności, niskim kosztom i kompatybilności z zasadami zrównoważonego rozwoju, może wspierać rewitalizację miejsc o ograniczonej atrakcyjności inwestycyjnej, poprawiając ich powiązania komunikacyjne, jakość przestrzeni publicznych oraz wizerunek.

**Weronika Florek,
Małgorzata Węgrzyn**
Politechnika Krakowska

Dostępność 15-minutowa usług publicznych na Podhalu – między sprawiedliwością społeczną i środowiskową a presją rozwoju turystycznego
15-minute accessibility of public services in Podhale – between social and environmental justice and the pressures of tourism development

Opracowanie analizuje dostępność usług publicznych na obszarach wiejskich Podhala w kontekście koncepcji „wsi 15-minutowej”. Celem jest ocena, w jakim stopniu mieszkańcy regionu mogą w krótkim czasie dotrzeć do podstawowych usług, co stanowi istotny wymiar jakości życia oraz warunek realizacji zasad sprawiedliwości społecznej i środowiskowej. Podhale, jako obszar o bardzo wysokiej intensywności ruchu turystycznego, doświadcza narastających napięć między funkcją mieszkaniową i usługową a funkcją turystyczną. Dynamiczny rozwój turystyki wpływa na strukturę przestrzenną, priorytety inwestycyjne i dostępność infrastruktury, co może prowadzić do pogłębiania nierówności w dostępie do usług dla stałych mieszkańców. Analiza ma na celu określenie, w jakim stopniu presja turystyczna ogranicza możliwość wdrażania idei 15-minutowej dostępności oraz jakie działania mogłyby wspierać bardziej zrównoważony rozwój obszarów wiejskich Podhala.

**Kinga Celtner,
Oskar Cieślik,
Barbara Kotula**
Politechnika Krakowska

Turystyka jako siła transformacji przestrzeni i wspólnoty miejskiej na przykładzie Barcelony

Tourism as a force of spatial and community transformation: the case of Barcelona

W ostatnich dziesięcioleciach Barcelona przekształciła się w jedno z najbardziej intensywnie odwiedzanych miast turystycznych w Europie. Dynamiczny rozwój sektora turystyki przyniósł miastu znaczące korzyści ekonomiczne, jednocześnie jednak doprowadził do narastania problemów społecznych oraz przeciążeń infrastrukturalnych. W oparciu o krytyczną analizę istniejących prac naukowych omówiono wpływ zjawisk takich jak overtourism, turystyfikacja oraz gentryfikacja na codzienne funkcjonowanie mieszkańców miasta. Oddziaływanie to obejmuje zarówno kwestie mobilności i komfortu życia, jak i zagadnienia związane z tożsamością miejsca oraz stopniowym wypieraniem lokalnych społeczności.

Na przykładzie Barcelony omówiono dominację ruchu turystycznego w przestrzeniach publicznych, zwiększoną presję na system transportowy i komunikację miejską, wzrost kosztów najmu oraz wewnętrzne migracje mieszkańców. Wyniki opublikowanych analiz wskazują, że intensywny rozwój turystyki sprzyja utrwalaniu modelu przestrzeni podporządkowanej potrzebom odwiedzających, kosztem lokalnej struktury społecznej. Proces ten prowadzi do utraty unikalnego charakteru dzielnic oraz narastania konfliktów pomiędzy mieszkańcami, turystami i sektorem komercyjnym.

Julia Pietrzyk

Politechnika Krakowska

Koncepcja miasta – ogrodu jako sposób na rewitalizację Zakliczyna

The concept of a garden city as a way to revitalize Zakliczyn

Obecnie wiele miast zмага się z różnymi problemami urbanistycznymi związanymi z dynamicznym rozwojem mobilności oraz rozbudowywaniem miast z dala od centrum. Wyzwaniem staje się ukształtowanie uporządkowanej zabudowy według pewnej zasady kompozycyjnej. Szczegółowo omówimy problemy, jakie obecnie możemy zaobserwować w miasteczku Zakliczyn i skupimy się na sposobach, jak można je rozwiązać oraz uczynić Zakliczyn miejscem bardziej przyjaznym do życia. Analizę opierając będziemy na podstawie autorskiego projektu kwartału zakliczyńskiego wraz z odwołaniem do schematu miasta – ogrodu zaproponowanego przez E. Howarda. Skupimy się na zagadnieniu przekształcania struktury miejskiej oraz dynamicznych zmianach, jakie można wprowadzić w tkance urbanistycznej Zakliczyna. Celem pracy jest próba odpowiedzi na pytanie, czy możliwe jest przekształcenie Zakliczyna w miasto – ogród oraz odnalezienie nowej zasady kompozycyjnej w urbanistyce miasta. Nawiążemy także do przykładów Letchworth oraz Hellerau, gdzie realizacja koncepcji miasta – ogrodu spotkała się z sukcesem.

Anna Pokojska

Politechnika Wrocławska

Urbanistyka bliskości. Rola dostępności komunikacyjnej w przeciwdziałaniu atomizacji społecznej

Urban planning for proximity. The role of communication accessibility in counteracting social atomization

Czy w dobie postępującej atomizacji społecznej urbanistyka może na nowo scalić mieszkańców? Punktem wyjścia dla rozważań jest założenie, że redefinicja priorytetów transportowych stanowi klucz do odbudowy kapitału społecznego.

Celem referatu jest wykazanie, że wdrażanie strategii dostępności komunikacyjnej – takich jak miasto 15-minutowe, odwrócona piramida transportowa oraz ulice kompletne – może bezpośrednio stymulować procesy miastotwórcze w skali lokalnej.

Zastosowana metoda badawcza łączy analizę teoretyczną z podejściem projektowym. Autor konfrontuje światowe trendy zrównoważonej mobilności z dziedzictwem wrocławskich osiedli wzorcowych. Rezultatem tej syntezy jest autorska koncepcja osiedla, stanowiąca ideową i funkcjonalną kontynuację projektów WUWA oraz WUWA2 (Nowe Żerniki).

Wyniki analizy dowodzą, że przejście od planowania „dla samochodów” ku projektowaniu „dla ludzi” umożliwi transformację ciągów komunikacyjnych w atrakcyjne przestrzenie wspólne. Prezentowany model integruje trzy poziomy projektowe: mikro-architektoniczny (detal sprzyjający interakcjom), midi-urbanistyczny (osiedlowe centra aktywności) oraz makro-planistyczny (system powiązań miejskich).

Wnioski potwierdzają, że optymalizacja odległości metrycznych ma bezpośredni wpływ na tworzenie „bliskości metaforycznej”. Osiedle oparte na zasadzie dostępności nie tylko usprawnia przemieszczanie się, lecz także tworzy przestrzeń sprzyjającą budowaniu wspólnoty we współczesnym mieście.

Can urban planning reunite inhabitants in an era of advancing social atomization? The starting point for these considerations is the assumption that redefining transport priorities is key to rebuilding social capital.

The aim of this paper is to demonstrate that implementing transport accessibility strategies—such as the 15-minute city, the inverted transport pyramid, and complete streets—can directly stimulate city-forming processes at the local level.

The research method combines theoretical analysis with a design-based approach. The author confronts global trends in sustainable mobility with the heritage of Wrocław's model housing estates. The result of this synthesis is an original residential concept that serves as an ideological and functional continuation of the WUWA and WUWA2 (Nowe Żerniki) projects.

The results of the analysis prove that the shift from car-oriented planning toward people-centered design enables the transformation of transport corridors into attractive common spaces. The presented model integrates three design levels: micro-architectural (interaction-fostering detail), midi-urban (neighborhood activity centers), and macro-planning (urban connectivity systems).

The findings confirm that the optimization of physical distances has a direct impact on the creation of 'metaphorical proximity'. A housing estate based on the principle of accessibility not only streamlines movement but also creates a space conducive to community-building in the contemporary city.

Anna Skoczylas

Politechnika Krakowska

Psie parki w strukturze miasta jako wymiar sprawiedliwości społecznej i klimatycznej

Dog parks in the city structure as a dimension of social and climate justice

Pierwszy Psi Park otworzony został w 1979 w Kalifornii i od tamtego czasu popularność takich rozwiązań na świecie rośnie. Parki te wyróżniają się na tle miasta swoim unikatowym przeznaczeniem. Są jednymi z niewielu miejsc w mieście, których główną grupą docelową nie są tylko ludzie. Tworzone są, aby spełniać potrzeby psów, a tym samym ich struktura i oddziaływanie z pobliskim otoczeniem różnić będzie się od parków ludzkich. Jednak jak każda przestrzeń w mieście, w której wprowadzono zieleni, psie parki będą wpływać na zmniejszenie się średnich temperatur powietrza zwłaszcza w lecie, czyniąc otoczenie bardziej przyjaznym dla funkcjonowania nie tylko ludzi, ale i zwierząt. Dodatkowo wpływają na polepszenie się standardu życia dla okolicznych mieszkańców, wprowadzając przestrzenie zielone, w których możliwe jest przebywanie z zwierzętami.

W komunikacie rozważone zostanie oddziaływanie psich parków na strukturę miasta, ich wpływu na pobliskie środowisko zwłaszcza w kontekście klimatycznym oraz ich wpływ na zwiększenie się standardu życia i możliwości dostępnych mieszkańcom, a tym samym na poziom sprawiedliwości społecznej.

Szymon Zawadziński
Politechnika Krakowska

Zielony kompas miasta
The green city compass

We współczesnym świecie mamy dostęp do cyfrowych map i wszechobecných danych kartograficznych poprzez jedno kliknięcie na urządzeniu mobilnym. Często zapominamy, w jak dużym stopniu naszą naturalną nawigacją steruje przyroda. Odpowiadając na hasło konferencji „Miasto w ruchu, ruch w mieście”, niniejsze wystąpienie udowadnia, że obszary zieleni – choć z natury statyczne – są aktywnymi uczestnikami miejskiej dynamiki.

Opierając się na koncepcjach map kognitywnych K. Lyncha, przykładach historycznych oraz badaniach z zakresu psychologii środowiskowej, prezentacja ukazuje zieleni jako kluczowe znaki przestrzenne i krawędzie porządkujące przestrzeń.

Zielone granice przestrzenne, osie widokowe historycznych alei i pojedyncze obiekty natury stanowią dla człowieka lokalne punkty orientacyjne oraz ludzie odnajdują w nich przestrzeń do wspólnych spotkań.

Jednym z najbardziej znanych przykładów znanych w Polsce, a wręcz na całym świecie są Planty krakowskie.

Wystąpienie ma na celu przeanalizowanie, jak natura ułatwia orientację przestrzenną, nadaje kierunek i wpływa na codzienny ruch mieszkańców.

Teza rozważań brzmi: zieleni to najstarszy system nawigacji, który wciąż aktywnie kształtuje pędzące miasto.

Środa, 22.04.2026 / Wednesday, April 22, 2026
SESJA VII DLA DOKTORANTÓW I STUDENTÓW /
7th SESSION SESSION FOR PHD STUDENTS AND STUDENTS
PART B 12:45 – 15:15

Moderator: dr inż. arch. Maciej Jagielak

**dr inż. arch. Hanna Hrehorowicz-Gaber, prof. PK,
Witold Garbacz**
Politechnika Krakowska

Bocznicie kolejowe przemysłu jako czynnik morfogenezy miasta – wpływ infrastruktury transportowej na układ urbanistyczny
Industrial railway sidings as a factor in city morphogenesis – the impact of transport infrastructure on the urban layout

Infrastruktura kolejowa, projektowana pierwotnie jako element zaplecza produkcyjnego i logistycznego, przez dziesięciolecia definiowała strukturę przestrzenną dzielnic oraz relacje funkcjonalne pomiędzy strefami pracy, zamieszkania i transportu. W warunkach transformacji gospodarczej wiele miast stanęło wobec problemu utraty pierwotnej funkcji tych terenów, co otworzyło przestrzeń dla ich nowej roli w mieście poprzemysłowym. Głównym założeniem jest wskazanie w jaki sposób dawne bocznicie kolejowe stają się nośnikami nowych funkcji miejskich, wpływając na współczesną strukturę przestrzenną i społeczną miast. Jako studia przypadku przedstawiono zróżnicowane kierunki przekształceń terenów kolejowych. Obejmują one m.in. realizację trasy rowerowej na terenie dawnej boczniczy w Sławkowie, rewitalizację Księżego Młyna, wykorzystanie korytarza kolejowego jako fragmentu obwodnicy drogowej w Jaworznie czy przekształcenie dawnej infrastruktury w miejsce pamięci, jak w przypadku obozu w Krakowie Płaszowie. Uzupełnieniem są przykłady zagraniczne, w których dawne linie i bocznicie kolejowe przekształcono w parki linearne (Nowy Jork, Duisburg, Berlin, Poznań), korytarze transportu publicznego lub osie rozwoju zabudowy mieszkaniowo-usługowej. Analiza porównawcza pozwala wyodrębnić główne typy nowych funkcji dawnych bocznic: rekreacyjne, komunikacyjne, ekologiczne, kulturowe oraz rozwojowe. Adaptacja tej infrastruktury może stać się istotnym narzędziem zrównoważonej transformacji miast poprzemysłowych, łącząc dziedzictwo techniczne z aktualnymi potrzebami urbanistycznymi.

Julia Czapp

Politechnika Warszawska

City Information Modeling in Spatial Planning: Current Research and Application Potential

Cities as dynamic organisms constantly evolve, which poses significant challenges for urban planners managing their development. Planning processes, although progressing slowly, increasingly undergo digitalization and automation. One emerging direction that supports spatial planning involves the use of integrated tools that facilitate decision-making processes. City Information Modeling (CIM), derived from Building Information Modeling, represents such an approach and enables the integration of spatial data and their application in urban analyses. Rich spatial information systems allow researchers and planners to conduct large-scale environmental and spatial analyses. However, the complexity of the concept and numerous technical and organizational challenges keep CIM at an early stage of development and result in a relatively low level of implementation.

This study therefore conducts a systematic literature review in accordance with the PRISMA-S protocol to identify the current state of knowledge on the use of CIM in spatial planning and to determine research trends and gaps. The study also presents a case study that demonstrates the potential of urban information modeling. Environmental analyses performed within a spatial model indicate the potential of CIM as a tool that supports decision-making processes in urban planning.

mgr inż. Michał Kaczorowski

Politechnika Łódzka

Model dynamicznej dostępności transportu zbiorowego jako narzędzie diagnozowania wykluczenia komunikacyjnego studentów w polskich ośrodkach akademickich

A model of dynamic accessibility of public transport as a tool for diagnosing communication exclusion of students in Polish academic centers

Model dynamicznej dostępności transportu zbiorowego jako narzędzie diagnozowania wykluczenia komunikacyjnego studentów w polskich ośrodkach akademickich.

Celem posteru jest prezentacja innowacyjnej metodyki badania dostępności komunikacyjnej, opartej na modelu czasu dostępu do usługi transportu zbiorowego w ciągu doby. W przeciwieństwie do tradycyjnych, statycznych analiz izochronowych, zaproponowane podejście wykorzystuje silnik OpenTripPlanner oraz dane GTFS i OpenStreetMap, umożliwiając modelowanie z wysoką rozdzielczością czasową. Dostępność od drzwi do drzwi próbkowano co minutę w oknie 06:00–22:00 i agregowano do siatki heksagonalnej o boku 500 m. Badanie przeprowadzone dla sześciu największych ośrodków akademickich w Polsce (Warszawa, Poznań, Kraków, Łódź, Wrocław, Gdańsk) pozwoliło na precyzyjną identyfikację dobrej dostępności oraz obszarów zagrożonych wykluczeniem komunikacyjnym. Kluczowym wnioskiem z analizy jest potwierdzenie fundamentalnej roli transportu szynowego (tramwajów i kolei aglomeracyjnej) jako kręgosłupa stabilnej mobilności miejskiej. Wyniki wskazują, że obszary zlokalizowane w sąsiedztwie infrastruktury szynowej charakteryzują się znacznie wyższą ciągłością obsługi niż strefy oparte wyłącznie na komunikacji autobusowej, która pełni funkcję uzupełniającą. Prezentowana metoda stanowi obiektywne narzędzie wspierające planowanie struktur miejskich zgodnie z zasadami TOD (Transport Oriented Development), pozwalając na minimalizację skumulowanego czasu podróży od drzwi do drzwi i przeciwdziałanie ubóstwu transportowemu studentów.

**Eliza Stopa,
Róża Turoń**
Politechnika Krakowska

Podejście TOD - czy to właściwa droga?
Transit-Oriented Development - is it the right way?

Dawniej ludzie żyli zupełnie inaczej niż my. Ich miasta były budowane żeby odpowiadać ówczesnym potrzebom. Dzisiaj jednak dużo się zmieniło. Nowy styl życia wymaga wygenerowania nowych, lepszych rozwiązań w różnych dziedzinach, w tym także w organizacji miast. Jednym z przykładów jest podejście TOD. Chciałybyśmy przedstawić zalety i wady tego podejścia na podstawie kilku istniejących przykładów urbanistycznych. Do każdego z nich podamy zalety, jak również i wady. Na końcu opowiemy o wnioskach, jakie można wysnuć z omówionych przykładów. System ten bowiem mimo wielu zalet, ma też swoje wady. Przykładowo niepożądanym skutkiem wprowadzenia tego rozwiązania może być wzrost cen mieszkań na danym obszarze, z racji bliskości węzłów komunikacyjnych. Na koniec wyrazimy własną opinię na ten temat, rozważając, czy jest to na pewno dobre rozwiązanie i jak można by je ulepszyć.

Wioleta Łoś

Politechnika Krakowska

**Potencjał struktur TOD wokół planowanych stacji metra w Krakowie
w świetle doświadczeń Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej**

***The potential of TOD structures around the planned metro stations
in Krakow in the light of the experience of the Fast Commuter Rail***

Rozwój transportu szynowego jest filarem współczesnej polityki mobilności, determinującym sposób kształtowania struktur miejskich. Jednym z kluczowych podejść integrujących planowanie transportowe i przestrzenne jest koncepcja Transit-Oriented Development (TOD), zakładająca koncentrację wielofunkcyjnej zabudowy w sąsiedztwie węzłów przesiadkowych przy jednoczesnym priorytetyzacji ruchu pieszego.

Celem pracy jest ocena potencjału implementacji struktur TOD wokół planowanych stacji metra w Krakowie. Analizę oparto na doświadczeniach płynących z funkcjonowania wybranych węzłów Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej (SKA). Poprzez studia przypadków oraz analizę literatury przedmiotu, zidentyfikowano kluczowe uwarunkowania sprzyjające rozwojowi modelu TOD w krakowskich realiach. Wyniki badań pozwalają określić stopień, w jakim planowana sieć metra może stać się katalizatorem transformacji urbanistycznej, oraz wskazać pożądane kierunki polityki przestrzennej sprzyjające tworzeniu dostępnych i zrównoważonych struktur miejskich.

**Marcelina Pisarczyk,
Olga Salamon**
Politechnika Krakowska

Miasto w ruchu - jak architektura kreuje tempo miasta
The city in motion - how architecture creates the pace of the city

Współczesne miasto nie jest odbierane statycznie – jego przestrzeń poznajemy w ruchu, a architektura prowadzi użytkownika przez sekwencje przestrzenne, które kształtują tempo, kierunek i sposób doświadczania miasta. Doświadczmy: „Mobilność – rozumianą nie tylko jako przemieszczanie się, lecz także jako zmienność struktur, funkcji i narracji przestrzennych – stanowiącą wyznacznik współczesnej urbanizacji.”

Celem komunikatu jest analiza wpływu architektury na ruch pieszy oraz doświadczenie przestrzeni miejskiej, ze szczególnym uwzględnieniem zwężeń i rozszerzeń, rytmu elewacji, światła i cienia oraz momentów kulminacyjnych w sekwencji przejść. Badanie opiera się na porównawczej analizie różnych przykładów architektury miejskiej, w tym przestrzeni tranzytowych, pasaży, dziedzińców i kładek pieszych, z perspektywy użytkownika.

**Róża Adamska,
Karolina Czerska,
Zofia Konieczna**
Politechnika Krakowska

**Projektowanie w odpowiedzi na potrzeby użytkowników: analiza
wybranych przykładów adaptacji przedeptów w przestrzeni publicznej
polskich miast**

***Designing in response to user needs: analysis of selected examples of
adaptation of desire paths in the public space of Polish cities***

Referat podejmuje temat projektowania przestrzeni publicznej w odpowiedzi na zachowania użytkowników, analizując zjawisko przedeptów (desire paths) w wybranych miastach Polski. Przedepy rozumiane są jako oddolnie wykształcone ścieżki komunikacyjne, powstające w wyniku powtarzalnych decyzji pieszych i ujawniające faktyczne potrzeby mobilności oraz preferencje przestrzenne mieszkańców.

Celem wystąpienia jest zbadanie, w jaki sposób lokalne samorzady adaptują nieformalne trasy do oficjalnej infrastruktury, przekształcając je w utwardzone ciągi piesze, oraz jakie konsekwencje przestrzenne, społeczne i projektowe wynikają z takich działań.

Referat stawia tezę, że przedepy mogą stanowić narzędzie diagnozy funkcjonalności przestrzeni oraz element bardziej skupionego na użytkowniku modelu projektowania miasta, w którym planowanie uwzględnia codzienne praktyki mieszkańców.

Maja Sobczak

Politechnika Krakowska

Miasta satelitarne wobec mobilności metropolitalnej - zarządzanie zależnością transportową w małej skali***Satellite cities and metropolitan mobility - managing transport dependence on a small scale***

Miasta satelitarne funkcjonujące w zależności od większych stref metropolitalnych mają odmienne uwarunkowania niż duże miasta będące głównym tematem rozważań o ośrodkach miejskich. Uzależnienie w zakresie rynku pracy, edukacji i usług od miejsca oddalonego od miejsca zamieszkania, wpływa na planistykę, infrastrukturę oraz transport. Należy także wziąć pod uwagę inne możliwości infrastrukturalne takich obszarów oraz to jaki wpływ mają zmiany większych ośrodków miejskich na ich miasta satelitarne.

**Klaudia Dzióbek,
Paulina Ferenc**
Politechnika Krakowska

Wpływ rozwoju transportu na zjawisko suburbanizacji - studium przypadku Krakowa

The impact of transport development on the suburbanization phenomenon - a case study of Krakow

Obecnie w związku z rozwojem gospodarczym oraz zmianami na rynku mieszkaniowym w dużych polskich miastach obserwowane jest zjawisko "rozlewania się" miasta. Proces ten polega na stopniowym przenoszeniu się zabudowy poza administracyjne granice aglomeracji. Sytuacja jest ściśle powiązana z rozwojem transportu oraz jego poziomem, który jest jednym z istotnych czynników determinujących strukturę miasta.

Referat pt. "Wpływ rozwoju transportu na zjawisko suburbanizacji - studium przypadku Krakowa" porusza zagadnienia związane z korelacją między rozwojem komunikacyjnym miasta a samym jego rozwojem, w szczególności w obszarach peryferyjnych. W pracy omówiono terminologię związaną z tematem wystąpienia, podano najczęstsze przyczyny występowania oraz rodzaje omawianego zjawiska.

Jako przykład został przedstawiony region Krakowa, który jest przykładem jednego z najszybciej rozwijających się obszarów metropolitalnych w kraju. Przeanalizowano zmieniającą się strukturę aglomeracji miejskiej wraz z otaczającymi ją miejscowościami. Wzięto pod uwagę dane liczbowe dotyczące liczby mieszkańców oraz gęstości zaludnienia zmieniające się na przestrzeni lat. W pracy zwrócono uwagę na istotną rolę obostrzeń związanych z planowaniem przestrzennym oraz rozwojem terenów zabudowanych wraz z towarzyszącą im infrastrukturą.

Bartosz Puchała,
Martyna Rozum
Politechnika Krakowska

Reguła chaosu
The chaos rule

Idea kolażu podejmuje problem niekontrolowanej urbanizacji, w percepcji zależności pomiędzy dynamicznie rozwijającą się infrastrukturą miasta dostępnego i inkluzywnego, a zachowaniem tożsamości miejsca, przy jednoczesnym szacunku do jego historii i dziedzictwa. Transformacja redefiniująca przestrzeń, w której żyjemy i rozwijamy się, niosąca na swych sztandarach tak szczytne idee jak adaptacja do zmiennych potrzeb użytkowników i zwiększenie dostępności, przy jednoczesnym ograniczeniu strat w “żywej tkance” jaką są natura i mieszkańcy, niesie ze sobą bardzo poważne możliwości nadużyć i wykluczeń społecznych, najczęściej spowodowanych kwestiami materialnymi. Nowoczesne, nowopowstałe budynki, wpisywane w tkankę miejską bez poszanowania dla jej historii, otaczającego kontekstu oraz degradującej się zieleni, która sztucznie zastępowana jest iluzją powierzchni biologicznie czynnej, często niedostępnej dla mieszkańca, a nawet użytkownika obiektu. Takie działania pomimo złudnej poprawy jakości życia pod względem dostępności, w rzeczywistości degradują ją, wprowadzając człowieka w pogoń wyłącznie za wartościami materialnymi oraz poszukiwaniem statusu, bez przestrzeni do wyciszenia się i odpoczynku.

**Angelika Szydłowska,
Karolina Świdzińska**
Politechnika Krakowska

**Miasto mozaik: architektura, migracje i kulturowa różnorodność
współczesnych metropolii**
*City of mosaics: architecture, migration and cultural diversity
of contemporary metropolises*

Współczesne miasta coraz wyraźniej przyjmują wielokulturowe oblicze, będące rezultatem długotrwałych procesów historycznych oraz współczesnych przemian globalizacyjnych i migracyjnych. W przestrzeni miejskiej zachodzi nieprzewidywalność procesów społecznych i konieczność ciągłego reinterpretowania zachodzących w nich zjawisk. W tym kontekście szczególnego znaczenia nabierają współczesne metropolie – global cities – które, stają się kluczowymi aktorami globalnych przemian społecznych, ekonomicznych i kulturowych.

Celem referatu jest analiza wielokulturowości miast w perspektywie socjologicznej i urbanistycznej, z uwzględnieniem zarówno historycznych korzeni tego zjawiska, jak i jego współczesnych form. Wielokulturowość rozumiana jest tu jako współobecność różnorodnych kultur w jednej przestrzeni społecznej, ujawniająca się w strukturze mieszkańców, ich stylach życia, językach i praktykach kulturowych. Jednocześnie znajduje ona wyraz w architekturze i organizacji przestrzeni miejskiej – od budowli sakralnych i nekropolii po współczesne formy.

Analiza pokazuje, że miasta od początku swego istnienia były przestrzeniami kulturowej różnorodności, jednak współczesne procesy globalizacji i migracji znacząco intensyfikują to zjawisko. Wielokulturowość staje się więc zarówno charakterystyczną cechą współczesnych metropolii, jak i jednym z kluczowych wyzwań dla ich rozwoju społecznego i przestrzennego.

Klaudia Wiekierak

Politechnika Rzeszowska

Mobilność a inkluzywność miasta – projektowanie przestrzeni dostępnych dla wszystkich

Mobility and city inclusiveness – designing spaces accessible to all

Przedmiotem opracowania jest analiza dostępności przestrzeni Rynku w Rzeszowie w kontekście projektowania inkluzywnego oraz mobilności w mieście. Celem badania była ocena stopnia przystosowania przestrzeni publicznej do potrzeb użytkowników o zróżnicowanych możliwościach oraz identyfikacja barier ograniczających jej pełne wykorzystanie. Zastosowana metodologia obejmowała obserwacje terenowe, pomiary oraz dokumentację fotograficzną.

Wyniki analizy wskazują, że mimo reprezentacyjnego charakteru i istotnej funkcji społecznej, przestrzeń rynku nie spełnia w pełni założeń projektowania uniwersalnego. Zidentyfikowane bariery mają charakter fizyczny (nierówna nawierzchnia, schody, brak ramp), funkcjonalny (brak ciągłości tras komunikacyjnych) oraz informacyjny (niewystarczające oznakowanie i system orientacji). Szczególne trudności dotyczą osób z ograniczoną mobilnością oraz osób z dysfunkcją wzroku, dla których przestrzeń ta pozostaje częściowo niedostępna i potencjalnie niebezpieczna.

Analiza wykazała również brak spójności i integracji rozwiązań projektowych, co prowadzi do konfliktów pomiędzy potrzebami różnych grup użytkowników. W konsekwencji dostępność przestrzeni ma charakter fragmentaryczny i nie zapewnia samodzielnego oraz bezpiecznego użytkownika.

Wnioski wskazują na konieczność wdrożenia kompleksowych działań projektowych, obejmujących m.in. ujednolicenie nawierzchni, zapewnienie ciągłości tras, dostosowanie wejść do budynków oraz zastosowanie zasad projektowania uniwersalnego. Mobilność stanowi kluczowy warunek inkluzywności przestrzeni miejskiej, a jej ograniczenia należy traktować jako formę wykluczenia społecznego.

inż. arch. Mateusz Bajer,
inż. arch. Kamila Berbeć,
inż. arch. Adam Dębny,
inż. arch. Tomasz Pietrzak
Politechnika Łódzka

Rezyliencja i zrównoważona mobilność w skrajnych uwarunkowaniach środowiskowych. Masterplan całorocznej infrastruktury rowerowej dla kanadyjskiego miasta Yellowknife

Resilience and sustainable mobility in extreme environmental conditions. A master plan for year-round cycling infrastructure for the Canadian city of Yellowknife

We współczesnym dyskursie naukowym z dziedziny urbanistyki priorytetem staje się wdrażanie paradygmatu zrównoważonego rozwoju oraz budowanie rezyliencji na globalne wyzwania środowiskowe. Szczególnie wymagającym poligonem doświadczalnym dla tego typu działań projektowych są obszary zlokalizowane w skrajnych uwarunkowaniach klimatycznych.

Celem wystąpienia jest zaprezentowanie nowatorskiego podejścia do kształtowania całorocznej infrastruktury rowerowej na przykładzie kanadyjskiego miasta Yellowknife, gdzie długie, mroźne zimy, obfite opady śniegu i przenikliwe wiatry doprowadziły do ukształtowania przestrzeni zdominowanej przez prywatne samochody. W obliczu fragmentarycznej sieci dróg rowerowych oraz psychologicznej bariery u użytkowników, wynikającej z konieczności włączania się w ruch samochodowy w trudnych warunkach, konieczne jest redefiniowanie współczesnej formy mobilności w miastach subarktycznych.

Główną osią metodologiczną niniejszego opracowania jest podejście research by design. Paradygmat ten pozwolił na potraktowanie procesu kreacji urbanistyczno-architektonicznej jako integralnego narzędzia badawczego, służącego do bezpośredniej weryfikacji przestrzennych hipotez. Projekt przygotowano w oparciu o materiały i dane bazowe udostępnione przez stronę kanadyjską. Przyjęta metodologia badawczo-projektowa umożliwiła świadome odrzucenie zachowawczych metod planowania na rzecz zdefiniowania zintegrowanego, wielopłaszczyznowego układu przestrzennego, który jako spójny system oplata miasto. Wśród fundamentalnych elementów opracowanego masterplanu znalazły się m.in. pragmatyczny podział tras rowerowych na priorytetowe odcinki całoroczne oraz szlaki zamykane w okresie zimowym, a także założenia zintegrowanego systemu roweru miejskiego. Ponadto projekt zakłada kształtowanie jezdni i chodników w sposób umożliwiający spływ wód roztopowych/opadowych do wielofunkcyjnych basenów retencyjnych zlokalizowanych w pasach zieleni. W okresie surowych zim obszary te pełnią funkcję docelowych miejsc magazynowania zwałów odgarniętego śniegu. W opracowaniu zaimplementowano również nowoczesne oprawy oświetleniowe, w pełni zintegrowane z projektorami znaków poziomych, gwarantujące wizualną separację użytkowników bezpośrednio na nawierzchni, nawet przy grubej warstwie zalegającego śniegu. Wprowadzono również meble miejskie wspomagające system mobilności rowerowej. Całość założenia uzupełniono o modułowe schronienia dla cyklistów o jaskrawopomarańczowej kolorystyce, zapewniającej dobrą widzialność w ekstremalnych warunkach pogodowych. Obiekty te, zasilane autonomicznym systemem odnawialnych źródeł energii, oferują ochronę przed wychładzającym wiatrem oraz termiczną regenerację na trasie.

Uznanie, z jakim spotkał się projekt wśród kanadyjskich profesjonalistów i w mediach, potwierdza słuszność postawionych tez badawczych. Opracowanie udowadnia, że zrównoważona infrastruktura transportowa jest fundamentalnym narzędziem adaptacji miejskiej przestrzeni do skrajnych uwarunkowań. Wdrożenie zaproponowanych rozwiązań stanowi cenną inspirację do skutecznego budowania odpornych klimatycznie (rezyliencyjnych) i dynamicznych miast przyszłości.

Miasto w ruchu – Ruch w mieście
City in Motion – Movement in the City

<https://a5.pk.edu.pl/miasto2026/>