

**ROMUALD PUSTELNIK**

Politechnika Wrocławska

**ROLA PROJEKTU  
ARCHITEKTONICZNO-URBANISTYCZNEGO  
W DYNAMICZNYM ROZWOJU  
SPOŁECZNO-GOSPODARCZYM MAŁYCH MIAST  
(PRZYKŁAD SOBÓTKI W WOJ. DOLNOŚLĄSKIM)**

**Abstract: The Role of Architectural and Urban Project in Dynamic Socio-Economical Development of Small Towns (Example of Sobótka in Dolnośląskie Voivodship).** Based on many years of own studies as well as architectural practice, on the beginning of this paper the author critically assessed phenomenon of depreciation and elimination of architectural and urban design in process of shaping polish space, especially in terms of small and medium size towns. The author introduced basic principles, described as 'pro-developmental architectural and urban design' for small and medium size towns and the example project, distinguished by Infrastructure Ministry in 2005, was very much based on those principles.

In conclusion author pointed development barriers for small towns. To overcome them rapidly changes are needed in terms of professional environment such as urban designers and planners, but also legislative body, who decide about the Polish spatial shape, which is a foundation for social and economic development.

### **Wstęp**

Od kilkunastu lat trwania procesu polskiej transformacji zauważa się stałe zjawisko deprecjonowania oraz eliminowania projektowania architektoniczno-urbanistycznego w kształtowaniu polskiej przestrzeni, szczególnie małych i średniej wielkości miast. Sporadyczne wyjątki stanowią niewielkie, centralnie zlokalizowane przestrzenie w wybranych miastach o wyższych dochodach z podatków, w których podejmuje się prace remontowe rynków i ich najbliższego otoczenia.

W listopadzie 1995 r., podczas trzydniowej regionalnej konferencji w Międzyzlesiu w woj. wałbrzyskim, związanej z prezentacją około stu, uchwalonych

po 1990 r. miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, ówczesny architekt wojewódzki, Dendewicz<sup>1</sup> stwierdził w podsumowaniu obrad, że „analizując wszystkie prezentowane plany nie zauważył ani jednego projektu, a zatem, jak można oczekiwać jakiegokolwiek rozwoju w woj. wałbrzyskim.”

W następnych dziesięciu latach (od ww. konferencji), miejscowe planowanie przestrzenne nadal ogranicza się niemal całkowicie do realizowania pojedynczych wniosków właścicieli terenów oraz do niewielkich zmian, które polegają głównie na zaznaczeniu planowanych często od kilkudziesięciu lat obwodnic oraz tzw. terenów aktywizacji gospodarczej. Tereny te często zmieniają tylko nazwę z dawnej – tereny przemysłu i składów na nową – szeroko pojęte usługi.

Analizując wiele planów, zarówno w ramach wykonanych koreferatów, jak i uczestnicząc w posiedzeniach wojewódzkich komisji urbanistyczno-architektonicznych w woj. wałbrzyskim, dolnośląskim, jak i w innych województwach, można stwierdzić, że rola projektowania architektoniczno-urbanistycznego w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego oraz w studiach uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego jest praktycznie znikoma. Szczególnie jaskrawo uwidacznia się brak ogólnej koncepcji – wizji rozwoju małej i średniej wielkości miast.

W wielu planach miejscowych nie uwzględnia się wartości przyrodniczych i konfiguracji terenu. Nagminnie stosuje się szachownicowe geodezyjne, podziały dużych terenów mieszkaniowych bez odniesienia, nawet do najbardziej atrakcyjnych układów warstwic i południowych stoków. Często można spotkać pomieszanie podstawowych funkcji w mieście, które powoduje wykształcenie się konfliktogennej struktury przestrzennej oraz degradację terenu i pogorszenie warunków życia mieszkańców. Sytuacja taka wpływa na nieuchronny regres gospodarczy miejscowości.

Idea wyszukiwania najbardziej atrakcyjnych miejsc w przestrzeni i ich wykorzystania w stworzeniu wizji rozwoju miejscowości nie znalazła praktycznego zastosowania w większości planów zagospodarowania przestrzennego, które zostały zaakceptowane i uchwalone w ciągu ostatnich piętnastu lat w Polsce. Często spotyka się praktykę tzw. minimum, która skutkuje tym, że uchwalone plany praktycznie nie różnią się od inwentaryzacji terenu. Takie plany najłatwiej się uzgadnia oraz opiniuje, i niestety, najszybciej uchwała.

Przestrzeganie podstawowych pryncypiów projektowych, takich jak struktura hierarchiczna systemu komunikacji kołowej, pieszej i rowerowej z segre-

---

<sup>1</sup> Stanisław Dendewicz – wieloletni główny architekt w woj. wałbrzyskim, dyrektor Biura Planowania Przestrzennego Woj. Dolnośląskiego, główny architekt Gdańska, a ostatnio dyrektor Biura Pełnomocnika Rządu ds. Programu Odra 2006. Jednocześnie od wielu lat jest nauczycielem akademickim na Wydz. Architektury Politechniki Wrocławskiej.

gacją tych dwóch ruchów, w zasadzie w ogóle nie była brana pod uwagę w planach uchwalonych w ostatnich kilkunastu latach, mimo obowiązującego rozporządzenia do *Ustawy*, dotyczącej np. sieci tras rowerowych w *studium*.

Podobnie, zasada struktury hierarchicznej usług nie jest uwzględniana w planach, ich rozmieszczenia bywają zupełnie przypadkowe, nie wiążą się ze sobą, obniżając tym samym jakość życia mieszkańców.

Pojęcie systemu zieleni w mieście ogranicza się bardzo często do zaznaczenia w planie kilku zielonych wysepek, które nie tworzą systemu wzajemnych powiązań przestrzennych. Segregacja ruchu pieszego i kołowego, w większości uchwalanych planów, w ogóle nie jest brana pod uwagę.

Nieprzestrzeganie podstawowych zasad projektowania architektoniczno-urbanistycznego w planach zagospodarowania przestrzennego oraz kompleksowej rewitalizacji istniejącej tkanki miejskiej w imię szybkiego i łatwego uchwalenia planu, jest w Polsce nagminną praktyką, w ostatnich kilkunastu latach.

Od dwóch lat nowa *Ustawa* wprowadziła tzw. jednostkowe zmiany planów, dokonywane decyzjami administracyjnymi, które w powiązaniu z praktykami nierzetelnych lub niekompetentnych projektantów, mogą tworzyć bariery w zagospodarowaniu przestrzennym o nieobliczalnych skutkach dla rozwoju społeczno-gospodarczego. Odczytanie tzw. pomysłu na rozwój gminy czy miasta w uchwalanych planach zagospodarowania przestrzennego jest najczęściej niemożliwe, gdyż plany te nie mają tzw. projektu planu i co najgorsze, nie stosują się do podstawowych zasad projektowania urbanistyczno-architektonicznego, uwzględniając głównie samowole budowlane oraz nieliczne składane wnioski.

Rola architekta w kształtowaniu atrakcyjnej przestrzeni, na podstawie walorów krajobrazowych i podstawowych pryncypiów sztuki i inżynierii, jest coraz mniejsza. Ład przestrzenny staje się tylko hasłem z *Ustawy o samorządzie terytorialnym*. Nie ma nic wspólnego z dążeniem do faktycznego prorozwojowego porządku w przestrzeni, tworzącego możliwie najlepsze i najatrakcyjniejsze warunki bytowania mieszkańcom konkretnego miejsca oraz najlepsze i najatrakcyjniejsze warunki do inwestowania na konkretnym obszarze, np. w małych i średnich miastach polskich.

## **1. Podstawowe pryncypia prorozwojowego projektowania architektoniczno-urbanistycznego małych i średniej wielkości miast**

Na podstawie wieloletnich badań prowadzonych przez autora oraz praktyki projektowej i studiów literaturowych nad rozwojem małych i średnich miast w Polsce, szczególnie w okresie ostatnich kilkunastu lat transformacji,

można stwierdzić, że prorozwojowe plany zagospodarowania przestrzennego powinny uwzględniać przede wszystkim następujące zasady projektowania architektoniczno-urbanistycznego<sup>2</sup>:

- 1.1. Określić jednoznacznie wizję, koncepcję rozwoju, uwzględniającą w optymalny sposób, warunki zewnętrzne i wewnętrzne, szczególnie walory przyrodniczo-krajobrazowe, szeroko pojęte warunki kulturowe oraz sferę społeczną.
- 1.2. Ustalić optymalne i najbardziej korzystne prorozwojowe rozmieszczenie różnorodnych funkcji terenów oraz ich rewitalizację, a także rewaloryzację i rekonstrukcję wartości historycznych, zarówno urbanistycznych, jak i architektonicznych, określających tożsamość kulturową miejsca.
- 1.3. Dążyć do stworzenia najatrakcyjniejszych warunków życia w mieście przez:
  - zaprojektowanie struktury hierarchicznej usług (głównych miejsc pracy) szczególnie handlowych w korelacji z usługami oświatowymi i in.;
  - powiązanie terenów o różnych funkcjach wielostopniową strukturą hierarchiczną systemu komunikacji kołowej;
  - powiązanie terenów miejsc pracy z miejscami zamieszkania strukturą hierarchiczną ciągów pieszych i rowerowych;
  - utworzenie pełnej segregacji ruchu samochodowego i pieszo-rowerowego;
  - zaprojektowanie, możliwie najatrakcyjniejszego systemu zieleni w powiązaniu ze strukturą rekreacyjnych ciągów pieszo-rowerowych, a także ciągów pieszo-rowerowych do usług i innych miejsc pracy;
  - optymalne zagospodarowanie istniejących sieci wód powierzchniowych ze szczególnym uwzględnieniem budowy różnej wielkości zbiorników retencyjnych, pełniących jednocześnie funkcję rekreacyjną razem z systemem zieleni i ciągów pieszo-rowerowych.

W ostatnich dziesięciu latach w miastach średniej wielkości pojawiają się tzw. wieloprzestrzenne obiekty handlowe, skupiające wiele punktów sprzedaży w jednym obiekcie, otoczonym znaczną liczbą miejsc parkingowych. Obiekty te są pewną konkurencją dla tradycyjnej sieci usług handlowych, która częściowo traci swoich klientów. Jednocześnie tradycyjna sieć sklepów jest zmuszona do zwiększania asortymentu unikalnych towarów, co wpływa korzystnie na jakość oferowanych usług.

Można z dużym prawdopodobieństwem przypuszczać, na podstawie przykładów z Europy Zachodniej, że rola tych supermarketów z biegiem lat będzie malała na korzyść tradycyjnej sieci handlowej, szczególnie w małych i średniej wielkości miastach.

---

<sup>2</sup> Por.: R. Pustelnik, *Rozmieszczenie miejskich usług handlowych i ich struktura hierarchiczna na przykładzie czterech miast polskich*. Praca doktorska, Wrocław 1979; M. Palomak, *The Functional Center and Areas of Bouth Bochni*, Finland, Fennia 1964.

## **2. Projekt architektoniczno-urbanistyczny uwzględniający potrzeby rozwoju małego miasta na przykładzie Sobótki**

Przedstawione, w poprzedniej części opracowania, zasady rozwoju małych miast stanowiły podstawę do opracowania projektu zagospodarowania przestrzennego Sobótki, położonej w odległości ok. 30 km na południowy zachód od Wrocławia.

Projekt powstał w 2004 r. jako praca dyplomowa na Wydziale Architektury Politechniki Wrocławskiej<sup>3</sup> i został wyróżniony przez Ministra Infrastruktury w 2005 r. Opracowanie, mimo że nie jest uchwalonym MPZP, jest, zdaniem autora, dobrym przykładem planu zagospodarowania przestrzennego, który ma wizję rozwoju oraz interesującym projektem architektoniczno-urbanistycznym. Opiera się na niezbędnych relacjach różnych skal, w których forma i kształt obiektu kubaturowego ma bezpośredni związek z opracowaniem urbanistycznym, a nawet planistycznym w skali subregionu masywu Ślęży i jego otoczenia.

### **2.1. Wizja rozwoju Sobótki (ogólna koncepcja)**

Koncepcja rozwoju została opracowana na podstawie warunków zewnętrznych i wewnętrznych, wynikających z walorów przyrodniczych oraz częściowo kulturowych otoczenia Sobótki, a także ze względu na konieczność retencjonowania wody, zarówno na Dolnym Śląsku, jak i w całym kraju<sup>4</sup>.

#### **• Wizja koncepcji a warunki zewnętrzne**

Południowa część Sobótki jest rozległą doliną, narażoną na powodzie, szczególnie w okresie topnienia śniegów masywu Ślęży oraz ulewnych deszczów. Przebiegająca doliną rzeka, Czarna Woda wpływa w miejscowości Kąty Wrocławskie do rzeki Bystrzyca, na której zbudowano w latach 60. XX w. duży zbiornik retencyjny Mietków. Jest on położony nieco wyżej od doliny Czarna Woda, w południowej części Sobótki i nie zabezpiecza jej przed powodzią.

Ideę rozwoju Sobótki oparto na warunkach zewnętrznych, projektując drugi zbiornik w północnej części miasta, połączony układem śluz ze zbiornikiem w Mietkowie. Połączenie to jest możliwe na bazie istniejącej sieci potoków i rowów melioracyjnych między tymi zbiornikami. Powstały w ten sposób system ochrony powodziowej jest zarazem pętlą kajakową o długości ok. 30 km.

---

<sup>3</sup> Dyplomantka: K. Szelemech, promotor: dr inż. arch. R. Pustelnik.

<sup>4</sup> Wynika to z obecnych potrzeb w zakresie zaopatrzenia w wodę w Polsce, a także z wymogów Unijnych.

Mając na uwadze powiązania zalesionego Masywu Ślęży ze zbiornikami wody i długą pętlą kajakową w odległości tylko 20 km od Wrocławia, atrakcyjność tego rozwiązania projektowego, wynikająca z warunków zewnętrznych, staje się oczywista (ryc. 1-5 na kolorowej wkładce na końcu Biuletynu).

### • **Wizja koncepcji rozwoju a warunki wewnętrzne**

Administracyjne granice miasta obejmują zespoły osiedleńcze historycznego miasta Sobótka we wschodniej części oraz miejscowość Strzeblów w zachodniej części. Te dwa zespoły przedziela góra Gozdnica oraz tereny rolne. Są one oddalone od siebie od 1 km w południowej części do 2 km w północnej części miasta. Projektowany zbiornik ochrony przeciwpowodziowej w północnej części wpłynie na obniżenie wód gruntowych między Strzeblowem i Sobótką. Pusta przestrzeń oddzielająca dwa zespoły osiedleńcze będzie miała zatem dobre warunki fizjograficzne do zabudowy mieszkaniowej.

Koncepcję rozwoju, wynikającą z warunków wewnętrznych, oparto na połączeniu dwóch zespołów w jeden organizm miejski o podstawowej funkcji rekreacyjnej dla aglomeracji Wrocławia (ryc. 2, 3).

## **2.2. Koncepcja architektoniczno-urbanistyczna nowej Sobótki**

Koncepcję projektową oparto na wizji wynikającej z warunków zewnętrznych i wewnętrznych. Nowa centralna część miasta jest zaprojektowana jako układ osiowy od kolei szynowej z Wrocławia do Świdnicy, do kolei linowej na górę Gozdnicę (316 m.n.p.m.), Wieżycę (415 m.n.p.m.) i Ślężę (716 m.n.p.m.).

Aktywizacja linii kolejowej z Wrocławia do Sobótki jest bardzo ważnym czynnikiem rozwoju turystyki rejonu masywu Ślęży i Sobótki. Połączenie dworca kolejowego atrakcyjną promenadą, otoczoną dwoma kanałami dla kajaków i rowerów wodnych w powiązaniu z całym systemem ciągów pieszych między projektowanymi oraz istniejącymi mniejszymi zbiornikami, zdecydowanie podnosi jakość przestrzeni, na której zaprojektowano zabudowę mieszkaniowo-hotelową i usługową.

Projektowany układ przestrzenny zabudowy został wpisany w otoczenie, a także powiązany z istniejącą zabudową. Zaprojektowana struktura przestrzenna cechuje się jednorodnością kompozycyjną, wynikającą z uwzględnienia cech ukształtowania terenu oraz dotychczasowego zainwestowania.

Zgodnie z przyjętymi zasadami, zaprojektowano strukturę hierarchiczną ciągów pieszych, łączącą dwie stacje kolei, centrum starego miasta i Strzelbowa, a także pozostałe usługi.

Dodatkowy, bardzo atrakcyjny system tworzy połączenie kanałami wodnymi, zarówno istniejącymi, jak i projektowanymi, szczególnie części central-

nej ze zbiornikami „dzielniczy” Strzeblów. W projekcie przewidziano segregację ruchu kołowego i pieszego (pieszo-rowerowego).

Struktura hierarchiczna usług obejmuje cztery stopnie:

- Ośrodek Centralny wzdłuż osi „od kolei do kolei”;
- usługi w Sobótce i Strzeblowie;
- usługi w rejonach szkół;
- usługi w rejonie przedszkoli.

Małe sklepy mogą praktycznie stanowić nawet piąty stopień w strukturze hierarchicznej tego małego miasta.

Na uwagę zasługuje rozbudowany system zieleni w mieście, który wiąże się z ciągami pieszo-rowerowymi, łączącymi poszczególne zespoły zabudowy, a nawet pojedyncze działki. Na większości terenów mieszkaniowych zakłada się niską intensywność zabudowy i dosyć duże działki, związane z pobytem stałym i czasowym mieszkańców. Należy zwrócić uwagę, że obecnie, znaczna część mieszkańców Sobótki pracuje we Wrocławiu, a zatem nowa Sobótka, oprócz funkcji rekreacyjnej, będzie odgrywać rolę atrakcyjnej sypialni.

### **2.3. Prorozwojowe walory projektu urbanistyczno-architektonicznego**

Zarówno poprawne rozwiązania projektowe, jak i atrakcyjny układ przestrzenny, szczególnie możliwość uprawiania sportów wodnych w lecie i narciarstwa w zimie (ryc. 4), składają się na główne walory prezentowanej prorozwojowej koncepcji. Możliwość pozostawienia samochodu we Wrocławiu i dojazd koleją (np. w stylu „retro”) do centrum, to dodatkowa zachęta do spędzenia weekendu w atrakcyjnych hotelach projektowanego ośrodka wodno-rekreacyjnego w Sobótce, wyposażonych w przystanie wodne, pływalnie itp. Urozmaicona linia brzegowa oraz spacerowe mola, wchodzące w zbiorniki wodne, podnoszą walory koncepcji nowej Sobótki (ryc. 5).

Projekt urbanistyczno-architektoniczny obejmuje kształt budynków, które mogą wyznaczać obowiązujące linie zabudowy dla ustawowego, miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. Prezentowany, kompleksowy projekt urbanistyczno-architektoniczny, uchwalony jako ustawowy miejscowy plan, stwarzałyby znaczne szanse na pozyskanie inwestorów, zainteresowanych zabudową, zarówno mieszkaniową, jak i usługową. Projekt taki może także liczyć na dofinansowanie w ramach programu „Odra 2006” oraz dofinansowanie unijne ze względu na ideę retencjonowania wody. Zainteresowanie atrakcyjnym przeznaczeniem terenu, przedstawionym w projekcie, wpłynie na zwiększenia wartości terenu, co wiąże się bezpośrednio ze wzrostem gospodarczym miasta i gminy.

### 3. Bariery rozwoju małych miast

Rola projektu architektoniczno-urbanistycznego w rozwoju społeczno-gospodarczym małych miast jest bezspornie bardzo istotna. Prezentowany przykład może obrazować, jak ważna jest idea w projekcie rozwoju i sam projekt, który może zachęcać inwestorów lub nie wzbudzać ich zainteresowania.

Uwagi zawarte we wstępie mogą świadczyć o tym, że druga możliwość jest w Polsce powszechna, a zatem zmiana istniejącego stanu rzeczy jest potrzebna i pilna. Działania takie powinny się opierać na nowych rozstrzygnięciach ustawowych.

Tworzenie prorozwojowego ładu przestrzennego wymaga zmiany przyzwyczajeń i postaw etycznych, zarówno zleceńodawców, jak i zleceniobiorców.

Zwracanie uwagi na cele rozwoju, i to nie doraźne ale planowane, i nie indywidualne a służące całej społeczności lokalnej, dla której plan i projekt jest przeznaczony, moim zdaniem, jest obecnie w Polsce jednym z najważniejszych priorytetów.

Konieczne są zmiany ustawowe, które powinny uwzględniać istotną rolę projektu architektoniczno-urbanistycznego w rozwoju przestrzenno-gospodarczym. Są one ważne szczególnie dla małych miast, w których regres społeczno-gospodarczy jest największy. Ramy ustawowe mogą również ograniczać bariery, które powstają obecnie w procesie realizacji planów miejscowych. Powinny być określone właściwe kompetencje, zarówno projektujących, jak i oceniających projekty zagospodarowania przestrzennego.

Analizując bariery rozwoju przestrzenno-gospodarczego w Polsce wydaje się niezbędne organizowanie interdyscyplinarnych zespołów do sporządzania planów miejscowych z obowiązkowym udziałem architekta, który ma osiągnięcia w projektowaniu obiektów kubaturowych, legitymuje się wiedzą urbanistyczną, ukończeniem akredytowanych studiów podyplomowych z urbanistyki i uprawnieniami urbanistycznymi. Atrakcyjne, prorozwojowe kształtowanie przestrzeni jest niemożliwe bez takich fachowców i bez obligatoryjnego przestrzegania podstawowych, powszechnie przyjętych zasad projektowych.

W Polsce architektura uprawiana jest często przez osoby bez wykształcenia architektonicznego, które planowanie ładu przestrzennego ograniczają do prostokątnej siatki geodezyjnej, a przecież konsekwencją takiego stanu rzeczy jest jakość życia mieszkańców, obecnie i w przyszłości.

Od wielu lat zauważa się, że najzdolniejsi architekci w Polsce uciekają od urbanistyki, mimo że tak nie powinno być. Ich miejsce zajmują przypadkowi urbaniści różnych profesji z ustawowymi przyzwoleniami w imię rzekomego niedoboru kadry generalnych projektantów. Opinia o braku kadry do po-

dejmowania funkcji generalnych projektantów jest całkowicie błędna, ponieważ podstawową barierą są bardzo ograniczone środki finansowe w gestii samorządów dla sporządzania, w odpowiedniej liczbie i jakości, niezbędnych planów miejscowych. Natychmiastowych ograniczeń wymaga zakres uprawnień urbanistów, którzy ukończyli studia np. na wydziale mechanicznym politechniki i obecnie mogą być generalnymi projektantami, najbardziej prestiżowych oraz ważnych projektów urbanistyczno-architektonicznych.

Wykonywanie planów miejscowych powinno być oparte przede wszystkim na wizjach przestrzennych, uzasadnionych makietami i wizualizacjami z obiektami architektury i małej urbanistyki. Takie konkretne projekty mogą dopiero być podstawą do zapisu planu miejscowego, np. linii zabudowy, wysokości i charakteru projektów kubaturowych itp. Dla porównania, obecnie powszechną praktyką jest wizualizacja projektów łazienek czy kuchni rodzinom 2-4-osobowym, oferowana w większości sklepów meblowych przez zdolnych architektów. Natomiast tylko w wyjątkowych przypadkach makietka czy wizualizacja stanowią obecnie podstawę miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, którego oddziaływanie jest bardzo rozległe w aspekcie przestrzennym, przyrodniczym, gospodarczym, społecznym, kulturowym itp. Uchwalenie planów miejscowych przesądza o warunkach życia kilkudziesięciotysięcznych społeczności na wiele lat, a o walorach przestrzeni czasem na zawsze.

Prorozwojowe ustawy powinny wprowadzić obowiązek konkursów na koncepcję planów miejscowych. Kryterium 100% ceny, powszechnie przyjmowane w przetargach na wykonanie miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, prowadzi do wykonywania niewłaściwych, minimalistycznych opracowań, które skutkują regresem społeczno-gospodarczym, a także nieodwracalnymi, negatywnymi zjawiskami w przestrzeni.

Problem oceny wartości opracowań planistycznych wymaga również zmian ustawowych. Powołane obecnie ustawowo gminne, powiatowe, miejskie komisje urbanistyczno-architektoniczne budzą wiele zastrzeżeń. Są one nagminnie pozbawione uznanych autorytetów w dziedzinie architektury i urbanistyki. Konieczne byłyby uregulowania, wykluczające np. możliwość wykonywania projektów przez członków tych komisji w gminach, miastach, powiatach, a nawet w województwach, w których one funkcjonują. Obecnie służą one najczęściej ochronie interesów miejscowego środowiska zawodowego na „własnym terenie”, a nie interesom społeczności lokalnej.

Inną rolę powinny odgrywać instytucje opiniująco-uzgadniające. Najczęściej nie wnoszą one żadnych uwag w trakcie procedury składania wniosków, natomiast odwrotnie dzieje się po sporządzeniu projektu planu, przed jego wyłożeniem. Praktyki takie powinny zostać ustawowo wyeliminowane, gdyż

opóźniają proces powstawania planów miejscowych i studiów uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego, a w szczególnych przypadkach takie postępowanie może budzić podejrzenia o nieuczciwość. Preferowanie przez takie instytucje rozwiązań nierozwojowych, przypominających inwentaryzację stanu istniejącego, jest kolejną barierą rozwoju przestrzenno-gospodarczego.

Deprecjonowanie i eliminacja atrakcyjnych prorozwojowych projektów architektoniczno-urbanistycznych od kilkunastu lat polskiej transformacji stało się zjawiskiem powszechnym. Sytuacja ta wymaga pilnych zmian w środowisku zawodowym, związanym z planowaniem przestrzennym, a także w gremiach ustawodawczych, decydujących o kształcie polskiej przestrzeni, która stanowi podstawę rozwoju społeczno-gospodarczego.