



Konwersatorium Wiedzy o Mieście

nr 4 (32) 2019
ISSN 2543-9421

Konwersatorium Wiedzy o Mieście



WYDAWNICTWO
UNIWERSYTETU
ŁÓDZKIEGO

Konwersatorium Wiedzy o Mieście

 WYDAWNICTWO
UNIwersytetu
ŁÓDZKIEGO
Łódź 2019

nr 4 (32) 2019
ISSN 2543-9421

Siedziba Redakcji
Instytut Geografii Miast i Turystyki, Uniwersytet Łódzki
90-142 Łódź, ul. Kopcińskiego 31
tel./fax (42) 635 45 50, tel. 42 635-45-52

REDAKTOR NACZELNY
Ewa Szafrąńska

SEKRETARZ NAUKOWY
Joanna Kowalczyk-Anioł

RADA NAUKOWA

Mariusz Czepczyński	Uniwersytet Gdański
Annegret Haase	Helmholtz Centre for Environmental Research, Niemcy
Jolanta Jakóbczyk-Gryszkiewicz	Uniwersytet Łódzki
Tomasz Kaczmarek	Uniwersytet im. Adama Mickiewicza w Poznaniu
Szymon Marcińczak	Uniwersytet Łódzki
René Matlovič	Uniwersytet w Preszowie, Słowacja
Joseph Salukvadze	Tbilisi State University, Gruzja
Dariusz Sokołowski	Uniwersytet Mikołaja Kopernika w Toruniu
Zdeněk Szczyrba	Uniwersytet Palackiego w Ołomuńcu, Republika Czeska
Przemysław Śleszyński	Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania PAN
Petra Špačková	Uniwersytet Karola w Pradze, Republika Czeska
Tiit Tammaru	Uniwersytet w Tartu, Estonia
Grzegorz Węclawowicz	Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania PAN
Andrzej Zborowski	Uniwersytet Jagielloński w Krakowie

Czasopismo jest objęte patronatem Komisji Geografii Osadnictwa i Ludności PTG

RECENZENCI

Zygmunt Górka, Anna Janiszewska, Mikołaj Madurowicz
Robert Pawlusiński, Agnieszka Rochmińska, Piotr Trzepacz, Piotr Werner

PROJEKT OKŁADKI

Katarzyna Turkowska
Zdjęcie wykorzystane na okładce: <https://commons.wikimedia.org/Łódź w 1853>

ADIUSTACJA, REDAKCJA TECHNICZNA, SKŁAD KOMPUTEROWY
Elżbieta Paradowska

MAPY I RYSUNKI

Anna Wosiak

Wydrukowano z gotowych materiałów dostarczonych do Wydawnictwa UEŁ

© Copyright by Uniwersytet Łódzki, Łódź 2019

Wydane przez Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego
Wydanie I W.09951.20.0.C
Ark. druk. 17,5

ISSN 2543-9421
e-ISSN: 2544-1221


Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego
90-131 Łódź, ul. Lindleya 8, 48 42 665 58 63, faks 48 42 665 58 62
www.wydawnictwo.uni.lodz.pl, e-mail: ksiegarnia@uni.lodz.pl

SPIS TREŚCI

Artykuły

JOANNA KOWALCZYK-ANIOŁ - Hipertrofia turystyki miejskiej - geneza i istota zjawiska	7
ROBERT SZMYTKIE - Zmiany granic administracyjnych miast w Polsce w latach 1990-2017 i ich wpływ na wielkość zaludnienia	19
MONIKA MARIA CYSEK-PAWLAK, TOMASZ KRYSKOWSKI, JAKUB MISIAK - Traditional neighborhood design as a New Urbanist principle for the revival of post-industrial city centers: A comparative study of Lyon and Lodz	35
ANDRZEJ ZBOROWSKI, HALINA PAWLAK, JADWIGA GAŁKA - Relacje społeczne między mieszkańcami wsi i ludnością napływową z miasta w strefie podmiejskiej Krakowa - przestrzeń konfliktu czy współpracy	51
TOMASZ SPÓRNA - Proces suburbanizacji w strefie zewnętrznej konurbacji katowickiej - przykład Sławkowa	65
MONIKA PŁAZIAK - Atrakcyjność centrum miasta i centrów dzielnic Krakowa w opinii mieszkańców	79
MATEUSZ DŁUGOSZ - Wykorzystanie terenów przemysłowych i nowa forma organizacji przemysłu w mieście na przykładzie Wałbrzycha	87
ŁUKASZ KUBIAK - Dynamika i skutki suburbanizacji Bydgoszczy na przykładzie gminy Nowa Wieś Wielka	95
JACEK KUREK - Partycypacja społeczna w kontekście budowy trasy średnicowej w Opolu	107
IWONA JAŻDZEWSKA - Dane dotyczące miast jako przedmiot badań geograficznych	121
WITOLD ŚMIGIELSKI - Nadumieralność z powodu chorób układu krążenia jako czynnik depopulacyjny Łodzi i regionu	131

Joanna Kowalczyk-Anioł

 <https://orcid.org/0000-0002-1547-9304>

1. Uniwersytet Łódzki

Wydział Nauk Geograficznych

Instytut Geografii Miast i Turyzmu

2. CiTUR Centre for Tourism Research, Development and Innovation, Portugal

joanna.kowalczyk@geo.uni.lodz.pl

HIPERTROFIA TURYSTYKI MIEJSKIEJ – GENEZA I ISTOTA ZJAWISKA

Abstrakt: W artykule zaprezentowano autorskie ujęcie hipertrofii turystyki miejskiej, jak i genezę tego zjawiska w kontekście przemian współczesnego miasta. Przedstawiono, na podstawie literatury, logikę włączania i wykorzystywania turystyki w transformacji miejskiej gospodarki i przestrzeni oraz przypisane jej role w polityce miejskiej. Pokazano ponadto w różnych kontekstach geograficznych procesy i zjawiska towarzyszące współczesnej turystyfikacji miasta, w tym zyskującą na znaczeniu finansjalizację zasobów mieszkaniowych.

Słowa kluczowe: turystyka miejska, miasto postindustrialne, turystyfikacja, miejska przedsiębiorczość, rewitalizacja.

URBAN TOURISM HYPERTROPHY – THE ORIGIN AND ESSENCE OF THE PHENOMENON

Abstract: The article shows the author's concept of urban tourism hypertrophy as well as the genesis of this phenomenon in the context of transformation of the modern city. Based on literature, the logic of rooting and using tourism in the transformation of the urban economy and the transformation of the urban space, as well as the roles assigned to tourism in urban policy has been clarified. Also, the processes and phenomena accompanying the current stage of tourismification of the city, in various geographical contexts, have been discussed. In particular, the growing importance of tourism-related housing financialization was highlighted.

Keywords: urban tourism, postindustrial city, tourismification, urban entrepreneurialism, urban regeneration.

1. WPROWADZENIE

Miasta podlegają stałym wielowymiarowym przeobrażeniom wynikającym m.in. z procesów rozwoju cywilizacyjnego. Ich współczesna transformacja, ale też umacnianie pozycji w skali globalnej, regionalnej czy lokalnej, postępuje zarówno w warunkach restrukturyzacji, globalizacji, neoliberalnego zwrotu w rozwoju społeczno-gospodarczym, jak i ostatnio coraz częściej dyskutowanej finansjalizacji¹ (m.in. Aalbers, 2019a; Harvey, 1989; Sagan, 2017; Soja, 2004). W dwóch ostatnich dekadach XX w. w wielu miastach do sił i procesów transformujących dołączyła turystyka – rozwijana w sposób planowy, ale też coraz częściej (zwłaszcza w drugiej dekadzie XXI w.) niekontrolowany. Stała się ona istotnym elementem miejskiej dynamiki, który przyniósł wielorakie możliwości oraz wyzwania.

Miasto jest złożonym systemem, który funkcjonuje w zmiennych warunkach. Współcześnie coraz bardziej intensywnie² uwidacznia się w nim glo-

balno-lokalne kontinuum przemian warunkowanych lokalnym kontekstem. Także napięcia i konflikty między globalnością i lokalnością ujawniają się w pierwszej kolejności właśnie w miastach (Sassen, 2007). Turystyka, której przypisuje się dziś status podstawowej praktyki społecznej nowoczesnego społeczeństwa (Sharpley, 2018), a zarazem duże znaczenie w globalnym wzroście konsumpcji, staje się nośnikiem tychże napięć. W szczególności jest nim turystyka miejska, będąca jednym z najszybciej rozwijających się segmentów globalnego rynku turystycznego (UNWTO, 2018).

Z perspektywy miasta nadrzędnym celem stymulowania turystyki jest jego społeczno-gospodarczy rozwój (Żabińska, 2013). Według UNWTO (2018) turystyka jest dziś wręcz motorem rozwoju miast, jakkolwiek nie powinna być jedynie „strategią dostarczania konkurencyjnego produktu spełniającego oczekiwania odwiedzających, lecz

sposobem na rozwój samego miasta oraz zapewnienia większej i lepszej infrastruktury oraz warunków dla mieszkańców” (UNWTO, 2012, s. 7). Wzrost ruchu turystycznego, ale też inwestycji w turystykę miejską, spowodował jej kontestację wśród mieszkańców wielu miast, szczególnie europejskich. Uwidoczniła się ona zwłaszcza tam, gdzie masowa turystyka znacząco pogorszyła warunki i jakość życia lokalnych społeczności, co ilustrują m.in. przykłady z Wenecji, Barcelony, Lizbony, Amsterdamu czy Berlina (m.in. Colomb, Novy, 2017; Kowalczyk-Anioł, Zmysłony, 2017; Peeters i in., 2018). Implikacje tego zjawiska pobudziły dyskusję nad naturą współczesnego miasta turystycznego. Za jej meritum można uznać potrzebę bilansowania korzyści i kosztów rozwoju turystyki w mieście, a przede wszystkim społeczne ich szacowanie w perspektywie korzyści i kosztów odczuwanych przez mieszkańców.

Celem napisania niniejszego artykułu jest przybliżenie autorskiego ujęcia „hipertrofii turystyki miejskiej” (HTM) i omówienie genezy tego zjawiska. Opracowanie ma charakter koncepcyjny i zostało przygotowane na podstawie literatury przedmiotu. Składa się z trzech zasadniczych części. Pierwsza pokazuje genezę hipertrofii turystyki miejskiej w odniesieniu do wybranych aspektów przemian współczesnego miasta i roli, jaką odgrywa w nich turystyka. Druga część przedstawia istotę zjawiska hipertrofii turystyki miejskiej, a ostatnia stanowi podsumowanie.

2. PRZEMIANY WSPÓŁCZESNEGO MIASTA (WYBRANE ASPEKTY) A TURYSTYKA – GENEZA HIPERTROFII TURYSTYKI MIEJSKIEJ

Jak zaznaczono we wstępie współczesne miasta podlegają stałym przeobrażeniom związanym z post-industrialnym etapem ich rozwoju. Spośród tendencji istotnych dla kształtowania przestrzeni i dynamiki dzisiejszych miast wiele wiąże się bezpośrednio lub pośrednio z procesami ich turystyfikacji³. Należą do nich m.in. restrukturyzacja bazy ekonomicznej miasta, reorganizacja przestrzeni miejskiej (zwłaszcza jego *inner city*) oraz zmiany w kulturze wizualnej miasta sprzyjające tworzeniu przestrzeni ludycznych (rozrywki i kultury) i przestrzeni konsumpcji (które Harvey sugestywnie na-

zywa tworzeniem „globalnego banku obrazów”). Wśród zmieniających się funkcji miejskich rosnące znaczenie zyskały takie, które związane są ze spędzaniem wolnego czasu (w tym turystyką), życiem kulturalnym i rozrywką⁴ (m.in. Lloyd, Clark, 2001; Mullins, 1991). Mają one w dużym stopniu charakter funkcji egzogenicznych, skierowanych do zewnętrznych użytkowników miasta (Martinotti, 1993). Stanowią zarówno wspomnianą podstawę przewidywania problemów związanych z utratą bazy ekonomicznej, modernizacji miejskiej gospodarki zorientowanej na konsumpcję, jak i marketingu skupionego na tworzeniu nowego pozytywnego wizerunku i potencjału konkurencyjności miasta rywalizującego o inwestorów, mieszkańców, studentów, odwiedzających (m.in. Bradley, Hall, Harrison, 2002; Kaczmarek, 2010; Richards, 1996).

Do obserwowanych powszechnie praktyk, które znacząco wpłynęły na omawiane w artykule kierunki transformacji sprzyjające rozwojowi turystyki należą zwłaszcza adaptacja miejskiej przedsiębiorczości jako modelu zarządzania miastem (Harvey, 1989) oraz rewitalizacja (szczególnie obszarów centralnych) przez kulturę (Bianchini, 1993). Lloyd i Clark (2001) oraz Hoffman, Fainstein i Judd (2003) wskazują również bezpośrednio przyjmowaną w wielu przypadkach turystyfikację jako miejską strategię rozwoju gospodarczego. Każdy z tych wzorców zarządzania przestrzenią miejską w mniejszym lub większym stopniu sprzyjał i wciąż sprzyja wzrastającej roli turystyki w mieście i przyczynił się do jej współczesnej rangi w kształtowaniu i wykorzystaniu miejskiej przestrzeni. W skrajnych przypadkach (np. miast hiszpańskich – Blazquez-Salom, Blaneo-Romero, Vera-Rebollo, Ivars-Baidal, 2019; Russo, Scarnato, 2018) można mówić o praktykowanym boosteryzmie w podejściu do planowania rozwoju turystyki, który opiera się na przekonaniu, że stymulowanie popytu turystycznego ma korzyści rozwojowe przewyższające koszty (Hall, 2008). Jak argumentował Harvey (1989) w swojej pracy na temat przedsiębiorczego miasta, turystyka może być ważną strategią budowania miejskiej reputacji i rywalizacji między miastami. Jego przewidywania okazały się w tym względzie trafne. Turystyka miejska upowszechnia „konsumpcję przyjemności” (Mullins, 1991) i współtworzy konsumpcyjną miejską kulturę (Błaszczuk, 2015; Selby, 2004). Jest powszechnie wykorzystywana zarówno w tworzeniu wizerunku miast (Bradley, Hall, Harrison, 2002; Lucarelli, Berg, 2011), jak i współzawodnictwie między miastami. Jednakże odczuwane współcześnie konsekwencje nadmiernego entuzjazmu

i często leseferystycznego podejścia do rozwoju turystyki, skłoniły liczne miasta do poszukiwania bardziej zrównoważonych, a nawet postwzrostowych rozwiązań (Blazquez-Salom, Blaneo-Romero, Vera-Rebollo, Ivars-Baidal, 2019; np. PEUAT – restrykcyjny plan urbanistyczny dotyczący zakwaterowania turystycznego w Barcelonie z 2017 r.; PIAT – plan interwencji na obszarach turystycznych na Majorce z 2018 r.). Żeby zrozumieć skalę i zakorzeniony w naturze miasta charakter tych wyzwań uzasadnione wydało się zgłębienie związków turystyki z miejską transformacją końca XX i początku XXI w. Uwagę skupiono na (wcześniej już wzmiankowanych) trzech, zdaniem autorki najważniejszych, aspektach – dominującym modelu polityki miejskiej, rewitalizacji miejskich centrów oraz pozostającym z nimi w bezpośredniej relacji obserwowanym zmieniającym się charakterze procesów turystyfikacji miasta.

2.1. MIEJSKA PRZEDSIĘBIORCZOŚĆ JAKO MODEL POLITYKI MIEJSKIEJ

Istotnym uwarunkowaniem przemian miasta końca XX w. i konstytuowania roli turystyki w tej transformacji była obecna od lat 80. XX w. rosnąca presja racjonalizowania wydatków publicznych. Przyczyniła się ona do zmiany modelu polityki miejskiej z administracyjnej na miejską przedsiębiorczość (Harvey, 1989; Sagan, 2017), zachodzącej głównie pod wpływem rosnącej rywalizacji między miastami. Jak podkreśla Sagan (2017, s. 38), „pierwszoplanową rolę w tej transformacji odegrały kształtujące się na zasadach przedsiębiorczości: kultura, kapitał społeczny, innowacyjne środowisko, sieciowe powiązania, strategiczne alianse, partnerstwo publiczno-prywatne”. Współczesne doktryny polityki miejskiej nakazują udział w konkurencyjnej przedsiębiorczości oraz podporządkowanie się wymogom kreatywności i innowacyjności. Te ostatnie wydają się być od zawsze wpisane w naturę miasta (Stryjakiewicz, 2010). Jednakże dziś czynnikiem odpowiedzialnym za utrzymywanie ekonomicznej kondycji i konkurencyjności miast, zwłaszcza wielkich (i z turystycznymi ambicjami – dopowiada Paskaleva-Shapira, 2007), stało się coraz większe tempo dostarczania innowacji (Madurowicz, 2017). Jessop (2015, s. 86) wskazuje, że „innowacyjność i przedsiębiorczość miejska tworzą rodzaj ruchomej bieżni, na której na korzyści płynące z innowacji cychają (konkurencyjne – autor) miasta”, które naśladowują

pionierów i seryjnie powielają rozwiązania (por. tzw. efekt Bilbao). Mechanizm ten, zauważa trafnie Harvey (1989), wymaga stałej modyfikacji przestrzeni miejskiej, co rodzi rzeczywiste głębokie problemy społeczne i gospodarcze (przypadek Barcelony – m.in. Kowalczyk-Anioł, Zmysłony, 2017). Wskazuje również (podobnie Hall, 2006; Keil, 2009) na coraz silniejsze związki miejskiej przedsiębiorczości z szerokim projektem neoliberalizmu. Ilustruje to Barcelona opisana przez Russo i Scarnato (2018) jako *casus* „neoliberalnego wzorca miasta turystycznego”. Zdaniem tychże miasto to „ustanowiło cnotliwy i stabilny reżim synergii ze swoją turystyką” (Russo, Scarnato, 2018, s. 4), z którego z literą prawa (umiejętnie wykorzystane w tym celu planowanie strategiczne) „usunięto wszelkie ‘gorsety’ społeczne i fizyczne utrudniające tworzenie środowiska przyjaznego turystyce” (*ibidem*, s. 5).

Jak zauważa Sagan (2017), model miejskiej przedsiębiorczości realizują zarówno kraje, które przeszły demokratyczną transformację, jak i te, które przeprowadziły liberalizację gospodarki (np. Chiny). Podkreśla również częstą bezkrytyczną imitację tego wzorca, widoczną w trajektoriach zmian polityki miejskiej w krajach, które w ostatnich dekadach przyjęły neoliberalny model gospodarki. Jednocześnie wskazuje, że do głównych (najczęściej wymienianych w literaturze) cech miejskiego neoliberalizmu, obok instytucjonalizacji międzymiejskiej konkurencji, opierając się na logice rynku, należy też wzrost polaryzacji miejskich zbiorowości. Obie własności znajdują odzwierciedlenie w opisywanych w literaturze przykładach z coraz większej liczby miast turystycznych (m.in. Arabci, Tapada-Berteli, 2012; Blazquez-Salom, Blaneo-Romero, Vera-Rebollo, Ivars-Baidal, 2019; Coca-Gant, Gago, 2019; Russo, Scarnato, 2018; Vives Miró, 2011). Obserwowany w nich pobudzony turystyką wzrost gospodarczy nie jest inkluzyjny, lecz prowadzi do pogłębiania rozwarstwienia społecznego, w tym marginalizacji i wykluczenia znaczących grup społecznych (przykładów dostarcza m.in. Lizbona, Sewilla i Barcelona). Jednocześnie w wielu miastach udział turystyki (w dochodzie i zatrudnieniu w szeroko rozumianym sektorze turystyki i hotelarstwa) w tym wzroście jest na tyle znaczący, że doprowadził do nieobecnej dotychczas w europejskich dużych miastach sytuacji dylematu miejskiego w postaci wykształcenia sprzężenia zwrotnego typu „zbyt duży by upaść” (*too-big-to-fail* – TBTF).

2.2. REWITALIZACJA MIEJSKIEGO CENTRUM

Ważnym czynnikiem wzrostu atrakcyjności turystycznej miasta są przemiany miejskiej przestrzeni związane z ich rewitalizacją (Amore, 2019; Kaczmarek, 1999), szczególnie te obserwowane na obszarach śródmiejskich (Spirou, 2011). Rewitalizacja miejskich centrów rozpoczęła się w latach 70. XX w. i trwa nadal (m.in. Lowe, 2005; Smith, 1986; Spirou, 2011). Trend ten zdominował miejską politykę rewitalizacyjną i, zdaniem Sagan (2017), jest dziś ściśle związany z koncepcją neoliberalnego rozwoju miasta. Ukierunkowana rynkowo polityka miejska uprzywilejowuje bowiem praktyki zorientowane na odnowę atrakcyjnych, dobrze zlokalizowanych obiektów i obszarów mających rynkowy potencjał, czyli zwykle centralnej (historycznej) dzielnicy miasta. Społeczne wartościowanie tej przestrzeni, często jako przestrzeni tożsamości, o sentymentalnym i symbolicznym wymiarze, a także względy prestiżowe sprzyjają biznesowej oraz politycznej koncentracji uwagi na wspomnianych obszarach śródmiejskich⁵ (m.in.: Hubbard, 1996; Sagan, 2017). Smith (2005), komentując skalę rewitalizacji i towarzyszącej jej gentryfikacji, mówi wręcz o legitymizowanych projektami rewitalizacji procesach podboju miejskich centrów pod koniec XX w.

Od lat 90. XX w. obserwowany jest zwłaszcza triumf projektów rewitalizacji miasta przez kulturę (Bianchini, 1993; Smith, 2006; Zukin, 2009). Jak zauważa Murzyn (2006), kwestię zachowania autentyczności konfrontowano z dążeniem do stworzenia estetycznego otoczenia. Ostatecznie częstokroć ważniejsze było wytworzenie „przyjemnego doświadczenia miejskości” (Murzyn, 2006; Salah Ouf, 2001), jakkolwiek widoczne są również przykłady przesadnie akcentowanego dziedzictwa w miejskiej przestrzeni. W wielu miastach poprawianie estetyki łączono z kreowaniem przestrzeni rozrywki, zabawy i wrażeń niekończącego się karnawału (tzw. *festival marketplace* – Hughes, 1999). Tak przeprowadzana miejska odnowa jest ściśle związana z założeniami gospodarki kulturowej (Scott, 1997) zamieniającej przestrzeń miasta, dobro kultury w dobro rynkowe, a miejski krajobraz kulturowy w tzw. *tourismscape* (Jansen-Verbeke, 2009). Towarzyszy jej instrumentalizacja, prywatyzacja i komodyfikacja (utowarowienie) dziedzictwa, zwłaszcza historycznych miejskich centrów (Purchla, 2018). Jak konstatuje Scott (2000), kultura jest dużym biznesem zakorzenionym szczególnie w globalnej praktyce projektów miejskiej rewitalizacji. Jednocześnie takie przedsięwzięcia stymulują turystykę, gdyż „kultura

i komercja są wyraźnie ze sobą powiązane w ponowoczesnym świecie globalnej konsumpcji” (Smith, 2006, s. 2). Według Amore (2019) kwintesencją rewitalizacji obszarów miejskich są rozmaite typy krajobrazów turystycznych wykreowanych w mieście – od rekonstrukcji historycznych centrów miast, projektów dzielnic biznesowych, rewitalizacji nabrzeży i obszarów przemysłowych po projekty flagowe (Muzem Guggenheima w Bilbao), jak i związane z organizacją rozmaitych wielkoskalowych wydarzeń (zob. też: Bianchini, Dawson, Evans, 1992; González, 2011; Hiller, 2000; Park, 2013; Smith, 2012). Są one istotnymi elementami wizerunków miast zaciekle ze sobą konkurujących oraz trzonem miejskiej „architektury konsumpcji” (Mullins, 1991, s. 331), która „sygnalizuje możliwości przyjemności” (konsumpcji przyjemności) skierowanej do wszystkich użytkowników miasta. Jak bowiem trafnie zaznacza Spirou (2011), strategie rewitalizacji *inner city* przez kulturę podsycalo rosnące zainteresowanie mieszkańców i obserwowana u nich (zwłaszcza u młodych) skłonność do zwiększania wydatków na czas wolny – por. Mullins (1991). Działania te, którym towarzyszył wzrost ruchu turystycznego, sprzyjały z kolei tworzeniu miejsc pracy, zwłaszcza w tzw. *leisure amenities/ facilities*, czyli udogodnieniach, infrastrukturze atrakcyjnej do spędzania czasu wolnego (Clark, Lloyd, Wong, Jain, 2002; Judd, 2015) oraz przyciągały zarazem młodych ludzi do centrum. Jednocześnie, jak wskazuje Spirou (2011), obserwowane od samego początku (m.in. w Baltimore już w latach 80. XX w.) niektóre implikacje wzrostu tak pobudzanej turystyki zawierały wątpliwe dla miasta społeczne i gospodarcze korzyści. Ujawniały m.in. problemy związane z funkcjonowaniem swoistego miasta dualnego (obsługującego gości i mieszkańców), jak i systemu, który dąży do wspierania interesów elit korporacyjnych (por. też: Gotham, 2005; Russo, Scarnato, 2018).

W dyskursie o rewitalizacji miast europejskich zorientowanych na rozwój turystyki podkreślane są związki z funduszami unijnymi (Morell, 2009). Jednocześnie, jak zauważył Hall (1993), kształtowany projektami kulturalnymi o statusie międzynarodowym wizerunek miast europejskich stał się jedną z głównych sił definiujących nową hierarchię miast w globalizującej się europejskiej gospodarce. Utrwalił też na arenie światowej markę europejskich miast dziedzictwa i budowaną na niej przewagę konkurencyjną Europy jako regionu turystycznego. Można też mówić o ewolucji europejskiego podejścia do rewitalizacji (zależnej częściowo od sytuacji ekonomicznej i politycznej poszczególnych krajów).

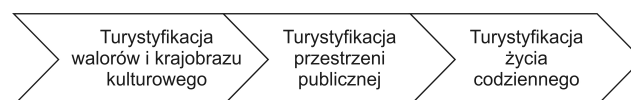
Postępowała od odnowy materialnej tkanki miejskiej, przez rewitalizację ukierunkowaną na rynek (zwłaszcza nieruchomości) i inwestycje kulturalne, po eksponowanie społeczności lokalnych i potrzeby partnerstwa między sektorem publicznym, prywatnym i pozarządowym (Murzyn, 2006). W ostatniej dekadzie można ponadto wskazać projekty np. w Hiszpanii, dla których katalizatorem stał się kryzys końca I dekady XXI w. (Blazquez-Salom, Blaneo-Romero, Vera-Rebollo, Ivars-Baidal, 2019)⁶. W Polsce i innych krajach postsocjalistycznych nakładające się procesy transformacji ustrojowej i przemian postindustrialnych sprawiły, że charakter miejskiej rewitalizacji był początkowo mniej intensywny, często niewystarczająco skoordynowany przez restytuowane samorządy (Murzyn, 2006). Towarzyszyły jej liczne bariery, w tym niejasności legislacyjne i konflikty interesów (Kaczmarek, 2001). W tych krajach, jak zauważa Amore (2019), rewitalizacja wprowadzana po 1990 r. jako agenda rynkowa promowała tworzenie w historycznych centrach ekskluzywnych enklaw dla turystów i zamieszniejszych *city users* – m.in. w Pradze (Cook, 2010), Tallinnie (Stanilov, 2007), Krakowie (Murzyn-Kupisz, 2012).

Rozpoczęta 40 lat temu od Inner Harbor w Baltimore w Stanach Zjednoczonych (uznany w literaturze za pierwszy w historii projekt rewitalizacji przez turystykę – Bianchini, Dawson, Evans, 1992) globalna dyskusja nad wykorzystaniem turystyki w miejskiej odnowie oraz rozwoju była i jest burzliwa (m.in. Amore, 2019; Bianchini, 1993; Blazquez-Salom, Blaneo-Romero, Vera-Rebollo, Ivars-Baidal, 2019; Eisinger, 2000; González, 2011; Gotham, 2005; Hubbard, 1996; Judd, 1999; Richards, Wilson, 2006) i wydaje się wciąż niewyczerpana. Jej nieodłącznym elementem jest gorąca polemika wokół związków rewitalizacji z gentryfikacją, w której turystyce przypisano dużą i stale rosnącą siłę sprawczą, co szeroko omówiła Kowalczyk-Anioł (2018). Podsumowując trzeba zaznaczyć, że rewitalizacja miejskich obszarów zmierzająca do wykreowania przestrzeni rekreacyjno-turystycznych jest nadal aktualna wśród miejskich celów (Amore, 2019; Darchen, 2013).

2.3. CHARAKTER MIEJSKIEJ TURYSTYFIKACJI

Jak już pokazano obserwowana od lat 80 XX. w. turystyka miast stała się globalnym fenomenem. Początkowe etapy tego zjawiska, zwłaszcza na gruncie europejskim, były związane z transformacją

(według opisanych wcześniej mechanizmów) walorów kulturowych, krajobrazu kulturowego oraz przestrzeni publicznej pod kątem potrzeb i oczekiwań odwiedzających (Jansen-Verbeke, 1998, 2009) i dokonywane ze znaczącym udziałem władz państwowych i municypalnych w tych działaniach (zobacz też Dziedzic, 2012). Obecne stadium – tzw. turystyka codzienności/codziennego życia (Bourdeau, François, Bensahel, 2013) – jest związane z wkraczaniem turystyki (tzw. turystyki poza utartym szlakiem – Maitland, Newman, 2014) w dotychczas nieturystyczne sfery miejskiego życia: przestrzenie aktywności mieszkańców (np. rynki, pchle targi – Gravari-Barbas, Jacquot, 2019); przestrzenie zamieszkania (prywatne domy, domy studenckie), czy praktyki społeczne (jazda na rowerze, gotowanie) – rys. 1.



Rys. 1. Fazy turystyfikacji miasta
Źródło: autorka

W pewnym stopniu agentami takiej turystyki są mieszkańcy i turyści. Początkowo niszowa w środowisku miejskim turystyka poza utartym szlakiem (*off the beaten track*) oraz formuła *peer to peer* krótkoterminowego najmu turystycznego opierająca się na idei współdzielenia⁷, która pozwala mieszkańcom na udostępnianie turystom niewykorzystanych zasobów za pośrednictwem platform internetowych (Pawlusiński, 2017), tworzyły alternatywną ofertę miasta oraz możliwości podjęcia nowej aktywności⁸ i zyskanie dodatkowego dochodu dla stałych rezydentów. Jednakże w drugiej dekadzie XX w. umasowieniu turystyki miejskiej często towarzyszy wypaczanie idei współdzielenia (w odniesieniu do krótkoterminowego najmu zasobów mieszkaniowych – Belk, 2014) oraz jej ewolucja do trudnej w regulacji i częstokroć wrogiej interesom mieszkańców⁹ formy tzw. platformowego kapitalizmu (Aalbers, 2019a). W tym sensie obserwowaną turystyką życia codziennego stymuluje działalność globalnych komercyjnych platform rezerwacyjnych typu Airbnb. Dwuznaczne oblicze turystyki codzienności to z jednej strony wspomniana aktywność turystów podejmowana w poszukiwaniu autentyczności (nawiązując do dewizy Airbnb: *living like a local*), przekraczająca przygotowaną turystyczną bańkę (Judd, 1999), z drugiej strony natomiast związane z nimi następstwa od-

czuwane przez mieszkańców w „splocie gentryfikacji – turystyfikacji – finansjalizacji” (Aalbers, 2019a). Wspomniane, coraz silniej sprzęgnięte ze sobą, procesy przeobrażają lokalne sąsiedztwa, mieszkalnictwo i rynek nieruchomości. Napędzana krótkoterminowym najmem turystycznym finansjalizacja rynku mieszkaniowego przez globalnych graczy jest obserwowana w coraz większej liczbie miast rozwiniętych gospodarek. Jest ona nowym wymiarem finansjalizacji globalnej gospodarki rynkowej, która powiązała rosnący popyt turystyczny w miastach z atrakcyjnością inwestycji kapitałowych w nieruchomości, zwłaszcza mieszkaniowe. Jej konsekwencją jest drastyczne ograniczenie dostępności najmu długookresowego dla rezydentów odczuwane od Nowego Jorku przez Dublin, Utrecht, Lizbonę, Barcelonę, po Berlin i Tokyo (m.in. Aalbers, 2019a, b; Ioannides, Röslmaier, van der Zee, 2019; Wachsmuth, Weisler, 2018). *Casus* lizbońskiej Alfamy pokazuje, że pokryzysowa liberalizacja przepisów najmu i ułatwienia inwestycji w nieruchomości mieszkaniowe obcokrajowcom uruchomiły intensywny proces typu „kupno na wynajem” (*buy-to-let investment*), którego reperkusjami są głębokie zmiany społeczno-przestrzenne tej historycznej dzielnicy. Zdaniem Cocola-Gant i Gago (2019)¹⁰ nastąpiło masowe i gwałtowne wyparcie mieszkańców i lokalnej działalności turystycznej oraz przekształcenie żywej tkanki miejskiej (i współtworzących muzyczny *genius loci* Lizbony *casas de fado* – lokali z muzyką *fado*¹¹) w pozbawioną żywotności i autentyczności przestrzeń dla turystów (zob. też Le-stegás, Seixas, Lois-González, 2019).

Wzmożona (i trudna w kontroli) presja globalnie dostępnego turystycznego najmu za pośrednictwem platform typu Airbnb czy booking.com, ale też innych form zakwaterowania turystycznego (hosteli, hoteli) wychodzi poza tradycyjne dzielnice aktywności turystycznej (pochłaniając np. barcelońską robotniczą Barcelonę). Współtworzy zarazem kolejną falę gentryfikacji – wzmocnioną uciążliwościami tzw. nocnej gospodarki¹², która pogłębia problemy obszarów śródmiejskich, zwłaszcza w dobrze skomunikowanych atrakcyjnych europejskich miastach z szeroką ofertą rozrywkową (m.in. Jover, Diaz-Parra, 2020; Kruczek, 2018; Pinkster, Boterman, 2017). Dotyczy ona w szczególności konkurencyjnych cenowo miast środkowoeuropejskich (Praga, Budapeszt, Kraków), miast hiszpańskich i portugalskich, ale też Berlina czy Amsterdamu. Przypadek tego ostatniego pokazuje, że także zamozni przedstawiciele klasy średniej (wcześniejsi gentryfierzy), pod presją rosnących uciążliwości

masowej turystyki, opuszczają swoje posiadłości w Canal District. Gravari-Barbas (2017) dostrzega ponadto zjawisko tzw. hiperturystyfikacji, którą napędza globalny kapitał, a sankcjonuje leseferystyczne podejście władz lokalnych do turystyki. Jej emanacją jest tworzenie wyrafinowanej, luksusowej przestrzeni turystycznej (np. w paryskiej Le Marais) wypręparowanej z tkanki społecznej miasta kolejnymi falami gentryfikacji. Uwzględniając genezę wymienionych przypadków można zatem wskazać różne trajektorie formowania turystycznej przestrzeni ekskluzyj (wyparcia). Jover i Diaz-Parra (2020), na przykładzie historycznego centrum Sewilli¹³ pokazują, że gwałtowny wzrost liczby turystów i napływ tzw. lifestylowych migrantów uczynił tę przestrzeń zaledwie w kilka ostatnich lat niedostępną dla przeciętnego *sevillano*, przestrzenią całkowicie wyłączającą lokalnych mieszkańców z jej użytkowania.

*

Przedstawiona na podstawie literatury sprawcza obecność turystyki w przemianach i rozwoju miasta postindustrialnego ma różną skalę i różne skutki. Widoczna jest zarówno szczegółna łatwość wkomponowywania się turystyki w dynamikę przemian miasta, jak i różnorodność kształtowanych powiązań i mechanizmów oddziaływania. O ile rozwój turystyki miejskiej i transformacja miasta są bez wątpienia wzajemnie konstytuującymi się procesami, o tyle zdumiewa asymetria obserwowanych korzyści, zwłaszcza brak przełożenia na poprawę kondycji społecznej miasta, a w skrajnych przypadkach nawet destrukcja tkanki społecznej turystyfikowanych przestrzeni. Można zatem stwierdzić, że:

- a) rozwój turystyki miejskiej ewoluował w wielu miastach z kategorii szans do kategorii miejskich zagrożeń, zwłaszcza w wymiarze społecznym;
- b) w wielu miastach turystyka zaczyna być postrzegana jako czynnik, który wzmacnia rozdziew między ich kondycją ekonomiczną i kondycją społeczną;
- c) można mówić o różnych wymiarach i fazach turystyfikacji miasta;
- d) rozwojowi turystyki miejskiej towarzyszy wiele zjawisk i procesów coraz silniej z nią sprzęgniętych, w tym gentryfikacja i finansjalizacja;
- e) można wskazać kilka typów kształtowania miejskiej przestrzeni turystycznej związanej z odmiennymi mechanizmami wyparcia lokalnej społeczności;

- f) ujawnia się także mechanizm przechwytywania nienależnych korzyści (*rent seeking*), zwłaszcza w kontekście korzyści z rewitalizacji, w której kosztach i wysiłku partycypowało miasto i mieszkańcy;
- g) zakorzeniona w wielu miastach turystyka wydaje się zyskiwać status „zbyt dużej by upaść”.

W świetle powyższego coraz śmieiej odchodzi się w myśleniu o mieście jako systemie teleologicznym¹⁴, które – jak wskazuje Parysek (2015, s. 45): „funkcjonuje po to, aby zapewnić możliwie jak najlepsze warunki życia i obsługi mieszkańców. Jednocześnie jest systemem, w którym sprawczymi elementami jego funkcjonowania i rozwoju są właśnie jego mieszkańcy”. Rodzą się też uzasadnione pytania: Jak zapewnić, by potencjał turystyki służył postępowi miasta, a nie destrukcji jego struktury społecznej? Jak monitorować negatywne skutki i presję turystyki miejskiej oraz narastające dysfunkcje? W powyższych kontekstach hipertrofia turystyki miejskiej (w tym także wszystkie jej symptomy) wymaga co najmniej uważnej obserwacji, jak i teoretycznej eksploracji.

3. HIPERTROFIA TURYSTYKI MIEJSKIEJ – ISTOTA ZJAWISKA

Zilustrowany jedynie częściowo charakter i skala współczesnej turystyki miejskiej skłaniają do refleksji. Obok niekwestionowanych pozytywnych skutków teraźniejszym wyzwaniem stają się negatywne implikacje rozwoju turystyki odczuwane przez mieszkańców. *Signum temporis* stanowią takie, które ujawniają się w dużych miastach rozwiniętych systemów społeczno-gospodarczych, w tym europejskich, kształtowanych w myśl doktryny neoliberalnej.

Obserwowane w wielu miastach zjawisko można określić jako hipertrofia¹⁵ turystyki miejskiej (HTM). Jest ona stanem zakłócenia ich homeostazy przez przerost funkcji turystycznych, który zagraża innym, zwłaszcza endogenicznym, funkcjom miejskim. Jest to jeden z niezrównoważonych stanów miasta¹⁶. Jeśli natomiast przyjmujemy, nawiązując do przywołanego wcześniej Paryska, że tym, co konstytuuje miasto pod względem społecznym, czyli kwintesencją miasta są stali mieszkańcy, to można również wskazać, że jej zaprzeczeniem (antytezą) jest miasto turystów „wypreparowane z mieszkańców”¹⁷. W tym sensie postępująca hi-

pertrofia turystyki miejskiej może być interpretowana jako proces anihilacji miasta.

Hipertrofia turystyki miejskiej, tak jak wiele zjawisk i problemów miejskich ma charakter kontekstualny. Jednakże, co pozwalają przyjąć liczne replikacje, formowanie hipertrofii turystyki w warunkach miejskich wiąże się ze wzrostem konsumpcji jako globalnym modelem rozwoju i przeobrażeniami miasta, w których rozwój funkcji turystycznej był uprzywilejowany i zwykle niekontrolowany. Współcześnie uwidaczniają się kolejne procesy i mechanizmy, które oddziałują na skomplikowane relacje miasta i turystyki.

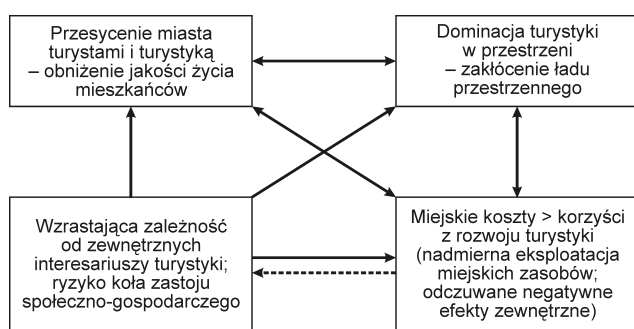
W nawiązaniu do teorii złożoności (Domański, 2017) można założyć, że hipertrofię turystyki miejskiej konstytuuje m.in. dynamika systemu, a jej cechy wyłaniają się z interakcji między różnymi aktorami (interesariuszami turystyki) oraz aktorami i przestrzenią. Aktualne podejście w naukach o turystyce i dyskusji nad rozwojem zrównoważonym odwołuje się do uwzględnienia interesów wszystkich aktorów turystyki, czy odnosząc się do określenia Freemana – wszystkich interesariuszy, w tym przypadku interesariuszy turystyki miejskiej (*tourism stakeholders*). Spośród głównych grup interesariuszy, czyli przedsiębiorców i organizacji publicznych, władz lokalnych oraz środowiska i społeczności lokalnej, największym wyzwaniem jest uwzględnienie interesu ostatniej z wymienionych grup, czyli lokalnej społeczności, a zwłaszcza tej jej części, która nie jest zaangażowana w rozwój turystyki, a którą w codziennym życiu dotyczą skutki i efekty zewnętrzne turystyfikacji miasta. Takie spojrzenie, wspiera argumentacja Izdebskiego¹⁸, który wskazuje, iż „tak naprawdę prawa do miasta nie mają wszyscy mieszkańcy, tylko każdy ma prawo do tej części miasta, w której żyje, z której korzysta, która czyni go prawdziwym interesariuszem tego miasta”¹⁹ (Panel ekonomiczno-planistyczny..., 2014, s. 631). Proponowane ujęcie dowartościowuje dotychczas zaniedbaną perspektywę społecznej walidacji rozwoju turystyki miejskiej. Dla zrównoważenia faworyzowanego spojrzenia turysty (używając metafory zapożyczonej od Urry’ego) koncentruje się na spojrzeniu mieszkańca, a dokładniej mieszkańców turystyfikowanych obszarów miejskich. Przyjęto zatem, że zrozumienie społecznej percepcji skutków rozwoju turystyki miejskiej jest niezbędne, by racjonalnie dyskutować nad jej przyszłym kształtem i skutecznym mitygowaniem jej presji. Uwzględniono zarazem najczęściej wskazywane w literaturze negatywne skutki i dysfunkcyjne mechanizmy funkcjonowania turystyki miej-

skiej (wymiary i sfery presji turystyki), które pogrupowano w odniesieniu do wpływu na:

- warunki i jakość życia;
- przestrzeń miasta;
- miejskie zasoby - bilans korzyści i kosztów, doświadczanie negatywnych efektów zewnętrznych;
- gospodarkę i zarządzanie.

W konsekwencji ujęcie HTM ma konstrukcję parasola (tzw. *umbrella construct*), która pozwala objąć (opisać i wyjaśnić) różne zjawiska, relacje i procesy (rys. 2). Na konceptualny parasol hipertrofii turystyki miejskiej składają się odczuwane przez mieszkańców:

- przesycenie miasta (zwykle jego historycznego centrum) turystami (i innymi odwiedzającymi, zwłaszcza jednodniowymi) oraz działalnością turystyczną, obniżające jakość życia w mieście i ograniczające korzystanie z jego zasobów;
- zakłócenie ładu przestrzennego, dominacja turystyki w przestrzeniach publicznych miast;
- przewaga miejskich kosztów nad korzyściami z rozwoju turystyki - nadmierna eksploatacja miejskich zasobów (negatywne skutki i efekty zewnętrzne społeczne, infrastrukturalne, gospodarcze, środowiskowe);
- ryzyko ograniczenia decyzyjności (podmiotowości w decydowaniu) i uzależnienia od zewnętrznych interesariuszy oraz uruchomienia błędnego koła zastoju społeczno-gospodarczego.



Rys. 2. Hipertrofia turystyki miejskiej
- główne elementy i relacje
Źródło: autorka

Rozpatrując zaproponowany schemat hipertrofii turystyki miejskiej (rys. 2) warto zwrócić uwagę na kilka kwestii. Po pierwsze, uwzględnia on różne wymiary funkcjonowania miasta kluczowe z perspektywy mieszkańca pod względem podatności na oddziaływanie turystyki i które powinny stano-

wić przedmiot uwagi w praktyce badawczej. Po drugie, prezentowany układ tworzą różne elementy (na różnych poziomach złożoności) i wielorakie relacje, opisywane różną siłą i wektorem działania. Po trzecie, układ ten stwarza przesłankę zarówno do zintegrowanego opisu i oceny społecznej percepcji wpływu turystyki miejskiej, jak i rozpoznania obszarów narastających dysfunkcji. Po czwarte, zaproponowana konstrukcja jest jednak jedynie uproszczonym opisem i interpretacją wybranych aspektów niezwykle złożonej rzeczywistości miejskiej. Mają one charakter dynamiczny i często niedookreślony. Sam zaś schemat powinien podlegać kontekstualnej rewizji.

W zaproponowanym ujęciu zwrócono uwagę na złożony wpływ turystyki na miasto i jego mieszkańców. Interpretację HTM inspirują także studia nad konfliktem. Jak zauważa Madurowicz (2017), konflikt jest elementem ciągłości miasta, częstokroć motorem jego rozwoju. Sytuację HTM konstytuują skądinąd naturalny (choć nie zawsze ujawniony) konflikt między różnymi grupami aktorów funkcjonującymi w przestrzeni turystycznej miasta, interesariuszami turystyki miejskiej, czy wreszcie interesariuszami miasta. Jest to często konflikt o ograniczone zasoby, zwłaszcza przestrzeń miejską. Jakkolwiek przyczyn konfliktów może być znacznie więcej, to umiejętne ich rozpoznanie i zarządzanie tym wstępującym konfliktem miejskim staje się realnym wyzwaniem dla obszarów recepcji turystycznej (Kowalczyk-Anioł, Włodarczyk, 2017). W wielu przypadkach istotnym aspektem tego rodzaju miejskiej hipertrofii jest również mediatyzacja problemu oraz jego upolitycznienie (co pokazują przykłady z Barcelony, Wenecji i Berlina).

Podsumowując tę część rozważań należy podkreślić, że hipertrofię turystyki miejskiej konstytuuje wiele zjawisk i relacji, często sprzężeń zwrotnych, które wynikają ze złożonej natury miasta, jak i złożonej natury turystyki. Jednak najbardziej nagłaśniane są faktyczne lub percepowane koszty społeczne (które, parafrazując Baumaną, są skutkami ubocznymi opisywanej miejskiej zmiany), stanowiące zarazem trzon naukowej i publicznej aktualnej debaty nad turystyką w miastach.

4. PODSUMOWANIE

Artykuł przedstawia autorskie ujęcie hipertrofii turystyki miejskiej, jak i bezpośrednią oraz kontekstową genezę tego zjawiska. Pokazana w artyku-

le logika włączania i wykorzystywania turystyki w transformacji miejskiej gospodarki i przestrzeni oraz przypisane jej role w polityce miejskiej odsłaniają wielowymiarowe zależności między miastem a turystyką. Otrzymany obraz jest wysoce złożony i turbulentny, a zarazem ambiwalentny (bądź przynajmniej trudny w ocenie). Przywołane koncepcje i wzorce zmian wyjaśniają m.in. zaangażowanie sektora publicznego we wspieranie rozwoju podaży turystycznej i podnoszenie atrakcyjności turystycznej miejskiej przestrzeni (zwłaszcza przez rewitalizację centrów). Wskazano również obecne w różnych kontekstach geograficznych procesy i zjawiska towarzyszące turystyfikacji miasta, w tym zyskującą na znaczeniu finansjalizację zasobów mieszkaniowych.

Prowadzone rozważania stanowiły punkt wyjścia do przedstawienia hipertrofii turystyki miejskiej określającej stan, który dotyka coraz więcej miast, zwłaszcza europejskich. Przedstawione autorskie (jeszcze nie w pełni ustrukturyzowane) ujęcie hipertrofii turystyki miejskiej jest próbą odpowiedzi na wskazaną przez Domańskiego (2017) potrzebę poszukiwania nowych koncepcji teoretycznych, umożliwiających rozpoznawanie pojawiających się procesów społeczno-gospodarczych z wyprzedzeniem. Coraz bardziej kontestowana turystyfikacja miasta (w polskiej literaturze por. m.in.: Hausner, 2016; Kubicki, 2017; Nowak, 2015; Purchla, 2018) wydaje się warta takiej refleksji, zwłaszcza w warunkach polskich miast prezentujących leseferystyczne podejście do rozwoju turystyki. Autorka, jakkolwiek przytacza częstokroć obecny w literaturze krytyczny stosunek do rozwoju turystyki miejskiej, stoi na stanowisku zbieżnym ze zdaniem Żabińskiej (2013), że turystyka „może spełniać ważną funkcję gospodarczą w przypadku dużych miast i metropolii, być czynnikiem rewitalizacji miast i ich dzielnic, ale strategie jej rozwoju muszą podporządkować się nadrzędnemu celowi, jakim jest wzrost dobrobytu i jakości życia mieszkańców” (2013, s. 153). Potrzeba zatem wiedzy na temat społecznych następstw i percepcji skutków rozwoju turystyki miejskiej, by móc racjonalnie dyskutować nad potrzebami i oczekiwaniami stałych mieszkańców, biznesu i turystów. Zajmowanie się hipertrofią turystyki miejskiej, której symptomy zdają się ujawniać w polskich miastach, należałoby więc motywować zarówno względami teoretycznymi, jak i aplikacyjnymi.

Podsumowując trzeba wskazać, że geneza hipertrofii turystyki miejskiej obejmuje znacznie więcej aspektów, w tym związanych z modernizacją

współczesnych społeczeństw, przemianami, jakim podlega sama turystyka, czy odmiennością środowisk miejskich. W artykule skupiono się na wybranych zagadnieniach, które w perspektywie ogólnej można potraktować jako miejskie uwarunkowania analizowanego fenomenu.

PRZYPISY

¹ Na potrzeby tej pracy przyjmuję za Lewickim (2014, s. 146), że finansjalizacja jest „procesem przeniesienia zarządzania sprawami gospodarczymi i społecznymi do sfery rynkowej, w której poczesną rolę odgrywają rynki finansowe”. Zdaniem Christophers’a (2015), termin ten zwłaszcza w badaniach ekonomiczno-politycznych zastępuje wcześniejsze koncepcje, takie jak neoliberalizm czy globalizacja. Jednak w literaturze nie ma zgodności w tej kwestii. Debata miejska ma zwłaszcza problemy z konceptualizacją związku finansjalizacji i neoliberalizmu (Aalbers, 2019a).

Stale rosnące znaczenie wpływu finansjalizacji na współczesne miasto podkreśliły m.in.: tematyka, prace oraz dyskusje prowadzone podczas konferencji Komisji Geografii Miast podczas MUG 2019 w Luksemburgu.

² Mimo że globalizacja nie jest procesem nowym (niektórzy upatrują jej pierwszej fazy w odkryciach geograficznych, drugiej w rewolucji przemysłowej), to niewątpliwie przyspieszenie tempa procesów globalizacyjnych nastąpiło w dwóch ostatnich dekadach XX w. (Alejziak, Szczechowicz, 2019; Czerny, 2005).

³ Do polskiego piśmiennictwa termin ten wprowadziła Dziegieć (1995, s. 14), definiując ‘turystyfikację’ jako „proces przystosowania przestrzeni do potrzeb turystyki”. Termin ten jest ugruntowany w głównym nurcie anglojęzycznej literatury z zakresu nauk o turystyce (począwszy od Jansen-Verbeke, 1998). Ogniskuje on zwłaszcza trwającą od dekad dyskusję wokół procesów wpływu turystyki na zasoby kulturowe. Miejski kontekst turystyfikacji wprowadzono wraz z badaniami nad miastami historycznymi. Renesans zainteresowania turystyfikacją przypada na ostatnie lata i związany jest ze wzrostem turystyki miejskiej i społecznej jej kontestacją. W tym ostatnim społecznym kontekście termin ten jest coraz częściej dyskutowany w studiach miejskich – por. Kowalczyk-Anioł (2019).

⁴ Podobne zmiany można wskazać w mieście przełomu XIX/XX w., jednak tworzona wówczas oferta była skierowana do ówczesnych elit, podczas gdy koniec XX w. charakteryzuje ukierunkowanie na masowego odbiorcę.

⁵ Jednocześnie, jak konstatuje Sagan (2017), inicjująca i kluczowa rola sektora publicznego w procesach rewitalizacyjnych kształtuje ich silnie pragmatyczno-polityczny wymiar i kadencyjny charakter.

⁶ Wprowadzona po 2009 r. nowa neoliberalna polityka przestrzenna i turystyczna w Hiszpanii (w tym podkreślona potrzeba inwestycji prywatnych finansowanych przez korporacje hotelowe – Yrigoy, 2016) przyniosła nowe regulacje, które pobudziły inwestycje kapitałowe m.in. przez usprawnienia procedur administracyjnych w projektach miejskich (Blazquez-Salom, Blaneo-Romero, Vera-Rebollo, Ivars-Baidal, 2019).

⁷ Tak zwana gospodarka współdzielenia (*sharing economy*) to model nieodpłatnej (np. w formie klubowej jak *couchsurfing* – Kowalczyk-Anioł, 2011) lub odpłatnej (np. Airbnb, Home-Away) wymiany usług pomiędzy indywidualnymi osobami

(relacje *peer-to-peer* (P2P), czyli między indywidualnymi osobami) koordynowany przez specjalne serwisy internetowe. Największym globalnym pośrednikiem jest komercyjna platforma Airbnb, która zajmuje się pośrednictwem w turystycznym krótkoterminowym najmie miejsca w pokoju, pokoju w mieszkaniu lub całego prywatnego mieszkania.

Współcześnie w odniesieniu do krótkoterminowego najmu turystycznego coraz częściej podnoszone są zarzuty tzw. pseudowspółdzielenia (*pseudo-sharing* – Belk, 2014), bowiem oferty w atrakcyjnych lokalizacjach udostępnione przez komercyjne platformy, zwłaszcza Airbnb, dotyczą przeważnie całych mieszkań, a ich gospodarze (np. około 60% ogłaszających z Barcelony, Hong Kongu, czy Rzymu) skupiają w swoim portfelu wiele nieruchomości (por. Adamiak, 2018; Pawlicz, 2019).

⁸ O możliwościach, jakie stwarza mieszkańcom miast sieciowa współpraca wychodząca znacznie poza skierowane do turystów udostępnianie zasobów mieszkaniowych pisze Brzozowska (2017).

⁹ Obserwacja oferty i oferentów Airbnb pokazuje, że w wielu miastach turystycznych uwidacznia się dążenie do zastępowania mieszkańców i lokalnych właścicieli, najpierw inwestorami zagranicznymi a później korporacyjnymi, zaś turystów szukających atrakcyjnej cenowo oferty zamożniejszą klientelą (por. m.in. Cocola-Gant, Gago, 2019).

¹⁰ Autorzy twierdzą, że obserwowany w Lizbonie *modus operandi*, w którym mieszkania czynszowe stały się nowym aktywem finansowym (w następstwie kryzysu gospodarczego z roku 2008) jest bezpośrednio związany z działalnością platformy Airbnb, która odpowiada za globalny wzrost rynku krótkoterminowego najmu turystycznego (Adamiak, 2018). Podkreślają też, że inwestycje w wynajem mieszkań są coraz bardziej elastyczne i wydajne.

¹¹ O dziedzictwie muzycznym Lizbony, w tym *casas de fado*, pisze szerzej Golemo (2016).

¹² Rozumianą, za Pawlusińskim i Zmysłonym (2018, s. 7), jako „ogół działalności społecznych i ekonomicznych podejmowanych przez różne podmioty w porze nocnej” i której zasadniczym elementem jest „nocna konsumpcja wolnoczasowa”, wrastająca coraz silniej w ofertę kulturową miast (Zukin, 2009).

¹³ Ogłoszonej przez Lonely Planet najlepszym miastem do odwiedzin w 2018 r., a Airbnb jedną z najlepszych destynacji dla 2019 r.

¹⁴ Russo i Scarnato (2018) upatrują programowość takich działań w tzw. dyskursie globalnej maszyny wzrostu turystyki.

¹⁵ Człon hiper- (z gr. *hypér* – „nad”) oznacza: „zbyt dużo, szkodliwy nadmiar, przesada w czymś”.

¹⁶ Wśród innych stanów nierównoważenia miasta można m.in. wskazać miasto pod presją niekontrolowanego napływu imigrantów, czy miasto zmagające się z epidemią śmiertelnego wirusa. Stany te radykalnie redefiniują organizację życia i przestrzeni w mieście.

¹⁷ Jakkolwiek można mówić o miastach opuszczonych z różnych przyczyn przez mieszkańców, a obecnie użytkowanych jedynie przez turystów, np. prekolumbijskim porzuconym przez Majów Chichén Itzá, inkaskim Machu Picchu czy opuszczonej po czarnobylskiej katastrofie nuklearnej Prypeci.

¹⁸ Wypowiedź zawarta w ramach publikacji: „Panel ekonomiczno-planistyczny nt. Współczesny rozwój miast – forma, funkcje i zarządzanie” (2014).

¹⁹ Prawo do miasta jest szeroko dyskutowaną ideą. Jest zarządem częścią debaty nad problemami i wyzwaniem współczesnego miasta, której jednak autorka nie podejmuje się rozwijać w tym artykule poprzestając jedynie na naturalnej bliskości poruszanych kwestii.

BIBLIOGRAFIA


- Aalbers, M.B. (2019a). Housing and financialization. W: M. Moos (red.), *A research agenda for housing* (s. 31–46). Cheltenham: Edward Elgar Publishing.
- Aalbers M.B. (2020). Financial geography III: The financialization of the city. *Progress in Human Geography*, 44 (3), s. 595–607.
- Adamiak, C. (2018). Mapping Airbnb supply in European cities. *Annals of Tourism Research*, 71, s. 67–71.
- Alejski, W., Szczechowicz, B. (2019). Globalizacja a rozwój turystyki – implikacje dla planowania i polityki turystycznej. W: Z. Młynarczyk, A. Zajadacz (red.). *Uwarunkowania i plany rozwoju turystyki. Planowanie i polityka turystyczna* (s. 9–27). Poznań: Bogucki Wydawnictwo Naukowe.
- Amore, A. (2019). *Tourism and urban regeneration: Processes compressed in time and space*. London: Routledge.
- Arbaci, S., Tapada-Berteli, T. (2012). Social inequality and urban regeneration in Barcelona city centre: reconsidering success. *European Urban and Regional Studies*, 19 (3), s. 287–311.
- Belk, R. (2014). Sharing versus pseudo-sharing in Web 2.0. *The Anthropologist*, 18 (1), s. 7–23.
- Bianchini, F. (1993). Remaking European cities: The role of cultural politics. W: F. Bianchini, M. Parkinson (red.), *Cultural policy and urban regeneration: The West European experience* (s. 1–20). Manchester: Manchester University Press.
- Bianchini, F., Dawson, J., Evans, R. (1992). Flagship projects in urban regeneration. W: P. Healey (red.), *Rebuilding the city: Property-led urban regeneration* (s. 245–255). London: Chapman & Hall.
- Blázquez-Salom, M., Blanco-Romero, A., Vera-Rebollo, F., Ivars-Baidal, J. (2019). Territorial tourism planning in Spain: from boosterism to tourism degrowth? *Journal of Sustainable Tourism*, 27 (12), s. 1764–1785.
- Bourdeau, P., François, H., Bensahel, L. (2013). *Fin (?) et confins du tourisme: interroger le statut et les pratiques de la récréation contemporaine*. Paris: L’Harmattan.
- Błaszczak, M. (2015). Miejski system okazji i jego użytkownicy. *Przestrzeń Społeczna*, 1, s. 111–138.
- Bradley, A., Hall, T., Harrison, M. (2002). Selling cities: promoting new images for meetings tourism. *Cities*, 19 (1), s. 61–70.
- Brzozowska, B. (2017). *Miejskie tłumy: miasto i wspólnotowość w dobie sieciowej współpracy*. Łódź: Wyd. Uniwersytetu Łódzkiego.
- Christophers, B. (2015). The limits to financialization. *Dialogues in Human Geography*, 5 (2), s. 183–200.
- Clark, T.N., Lloyd, R., Wong, K.K., Jain, P. (2002). Amenities drive urban growth. *Journal of Urban Affairs*, 24 (5), s. 493–515.
- Cocola-Gant, A., Gago, A. (2019). Airbnb, buy-to-let investment and tourism-driven displacement: A case study in Lisbon. *Environment and planning A: Economy and space*, <https://doi.org/10.1177/0308518X19869012>
- Colomb, C., Novy, J. (red.) (2017). *Protest and resistance in the tourist city*. London: Routledge.
- Cook, A. (2010). The expatriate real estate complex: Creative destruction and the production of luxury in post-socialist Prague. *International Journal of Urban and Regional Research*, 34 (3), s. 611–628.
- Czerny, M. (2005). *Globalizacja a rozwój: wybrane zagadnienia geografii społeczno-gospodarczej świata*. Warszawa: Wydawnictwo Naukowe PWN.
- Darchen, S. (2013). The regeneration process of entertainment zones and the business improvement area model: A comparison between Toronto and Vancouver. *Planning Practice & Research*, 28 (4), s. 420–439.
- Domański, R. (2017). Złożoność przestrzeni ekonomicznej. *Studia KPZK*, 178, s. 47–73.

- Dziedzic, E. (2012). Zaangażowanie finansowe sektora publicznego w rozwój podaży turystycznej w miastach. *Studia Ekonomiczne*, 119, s. 33–44.
- Dziegieć, E. (1995). Urbanizacja turystyczna terenów wiejskich w Polsce. *Turyzm*, 5 (1), s. 5–56.
- Eisinger, P. (2000). The politics of bread and circuses: Building the city for the visitor class. *Urban Affairs Review*, 35 (3), s. 316–333.
- Golemo, K. (2016). Zwiedzanie dźwiękami. Muzyczne podróże po Lizbonie. *Folia Turistica*, 39, s. 171–198.
- González, S. (2011). Bilbao and Barcelona 'In motion'. How urban regeneration 'models' travel and mutate in the global flows of policy tourism. *Urban Studies*, 48 (7), s. 1397–1418.
- Gotham, K.F. (2005). Tourism gentrification: The case of New Orleans' Vieux Carre (French Quarter). *Urban Studies*, 42 (7), s. 1099–1121.
- Gravari-Barbas, M. (2017). Super-gentrification and hyper-tourismification in Le Marais, Paris. W: M. Gravari-Barbas, S. Guinand (red.), *Tourism and gentrification in contemporary metropolises: International perspectives* (s. 299–328). London: Taylor & Francis.
- Gravari-Barbas, M., Jacquot, S. (2019). Mechanisms, actors and impacts of the touristification of a tourism periphery: the Saint-Ouen flea market, Paris. *International Journal of Tourism Cities*, 5 (3), s. 370–391.
- Hall, C.M. (2006). Urban entrepreneurship, corporate interests and sports megaevents: The thin policies of competitiveness within the hard outcomes of neoliberalism. *The Sociological Review*, 54 (2), s. 59–70.
- Hall, C.M. (2008). *Tourism planning: Policies, processes and relationships*. Harlow: Prentice Hal.
- Hall, P. (1993). Forces shaping urban Europe. *Urban Studies*, 30 (6), s. 883–898.
- Harvey, D. (1989). From managerialism to entrepreneurialism: the transformation in urban governance in late capitalism. *Geografiska Annaler: Series B. Human Geography*, 71 (1), s. 3–17.
- Hausner, J. (2016). Miasto – idea i rola kultury w jego rozwoju. *Kultura i Rozwój*, 1 (1), s. 109–122.
- Hiller, H.H. (2000). Mega-events, urban boosterism and growth strategies: an analysis of the objectives and legitimations of the Cape Town 2004 Olympic Bid. *International Journal of Urban and Regional Research*, 24 (2), s. 449–458.
- Hoffman, L., Fainstein, S., Judd, D. (red.) (2003). *Cities and visitors. Regulating people, markets and city space*. Oxford: Blackwell.
- Hubbard, P. (1996). Urban design and city regeneration: social representations of entrepreneurial landscapes. *Urban Studies*, 33 (8), s. 1441–1461.
- Hughes, G. (1999). Urban revitalization: The use of festive time strategies. *Leisure Studies*, 18 (2), s. 119–135.
- Ioannides, D., Röslmaier, M., van der Zee, E. (2019). Airbnb as an instigator of 'tourism bubble' expansion in Utrecht's Lombok neighbourhood. *Tourism Geographies*, 21 (5), s. 822–840.
- Jansen-Verbeke, M. (1998). Tourismification of historical cities. *Annals of Tourism Research*, 25 (3), s. 739–742.
- Jansen-Verbeke, M. (2009). The territoriality paradigm. W: cultural tourism. *Tourism*, 19 (1–2), s. 25–31.
- Jessop, B. (2015). Wprowadzenie do: Od menedżeryzmu do przedsiębiorczości: transformacja procesu rządzenia miastami w późnym kapitalizmie, *Zarządzanie Publiczne*, 33 (3), s. 84–87. <https://www.ceeol.com/search/article-detail?id=397749>
- Jover, J., Diaz-Parra, I. (2020). Who is the city for? Overtourism, lifestyle migration and social sustainability. *Tourism Geographies*, 1–24. <https://doi.org/10.1080/14616688.2020.1713878>
- Judd, D.R. (1999). Constructing the tourist bubble. W: D.R. Judd, S.S. Fainstein (red.), *The tourist city* (s. 35–53). New Haven: Yale University Press.
- Judd, D.R. (2015). *The infrastructure of play: Building the tourist city*. London: Routledge.
- Kaczmarek, J. (2010). Zarządzanie wizerunkiem miasta – uwagi heurystyczne. *Studia Miejskie*, 1, s. 29–38.
- Kaczmarek, T. (2001). Rewitalizacja miast w Polsce na tle doświadczeń europejskich. W: A. Billert (red.), *Nowoczesne zarządzanie rozwojem miast*. Ślubice: Collegium Polonicum UAM Poznań w Ślubicach.
- Kaczmarek, S. (1999). Tourism and urban revitalisation. *European Spatial Research and Policy*, 6 (1), s. 99–104.
- Keil, R. (2009). The urban politics of roll-with-it neoliberalization. *City*, 13 (2–3), s. 230–245.
- Kowalczyk-Anioł, J. (2011). Kluby wzajemnej gościnności – *signum temporis* współczesnej turystyki polskiej młodzieży. W: A. Stasiak (red.), *Perspektywy i kierunki rozwoju turystyki społecznej w Polsce* (s. 141–156). Łódź: Wyd. Wyższej Szkoły Turystyki i Hotelarstwa.
- Kowalczyk-Anioł, J. (2018). Koncepcja gentryfikacji turystycznej i jej współczesne rozumienie. *Prace Geograficzne*, 154, s. 35–54.
- Kowalczyk-Anioł, J. (2019). Tourismification of the housing resources of historical inner cities. The case of Kraków. *Studia Miejskie*, 35, s. 9–25.
- Kowalczyk-Anioł, J., Włodarczyk, B. (2017). Przestrzeń turystyczna przestrzenią konfliktu. *Prace i Studia Geograficzne*, 62 (2), s. 55–73.
- Kowalczyk-Anioł, J., Zmysłony, P. (2017). Turystyka miejska jako źródło protestów społecznych: przykłady Wenecji i Barcelony. *Turystyka Kulturowa*, 2, s. 7–36.
- Kruczek, Z. (2018). Turyści vs. mieszkańcy. Wpływ nadmiernej frekwencji turystów na proces gentryfikacji miast historycznych na przykładzie Krakowa. *Turystyka Kulturowa*, 3, s. 29–41.
- Kubicki, P. (2017). Wpływ studentyfikacji i turystyfikacji na społeczno-kulturową przestrzeń miasta. *Miasto. Pamięć i Przyszłość*, 2, s. 63–73.
- Lestegás, I., Seixas, J., Lois-González, R.C. (2019). Commodifying Lisbon: A study on the spatial concentration of short-term rentals. *Social Sciences*, 8 (2), 33.
- Lewicki, M. (2014). „Za mała, by sfinansalizować?”. Procesy finansjalizacji i polska gospodarka. *Prakseologia*, 155, s. 125–173.
- Lloyd, R., Clark, T.N. (2001). The city as an entertainment machine. W: K.F. Gotham (red.), *Critical perspectives on urban redevelopment. Research in urban sociology* (s. 357–378). Oxford: JAI Press/Elsevier.
- Lowe, M. (2005). The regional shopping centre in the inner city: A study of retailled urban regeneration. *Urban Studies*, 42 (3), s. 449–470.
- Lucarelli, A., Berg, P.O. (2011). City branding: A state-of-the-art review of the research domain. *Journal of Place Management and Development*, 4 (1), s. 9–27.
- Madurowicz, M. (2017). *Ciągłość miasta. Prolegomena*. Warszawa: Wydawnictwa Uniwersytetu Warszawskiego.
- Maitland, R., Newman, P. (2014). *World tourism cities: Developing tourism off the beaten track*. London: Routledge.
- Martinotti, G. (1993). *Metropoli: La nuova morfologia sociale della città*. Bologna: Il Mulino.
- Morell, M. (2009). Fent barri: heritage tourism policy and neighbourhood scaling in Ciutat de Mallorca. *Etnográfica. Revista do Centro em Rede de Investigação em Antropologia*, 13 (2), s. 343–372.
- Mullins, P. (1991). Tourism urbanization. *International Journal of Urban and Regional Research*, 15 (3), s. 326–342.

- Murzyn, M. (2006). *Kazimierz. Środkowoeuropejskie doświadczenie rewitalizacji*. Kraków: Międzynarodowe Centrum Kultury.
- Murzyn-Kupisz, M. (2012). Cultural, economic and social sustainability of heritage tourism: Issues and challenges. *Economic and Environmental Studies*, 12 (2), s. 113–133.
- Nowak, M. (2015). Mieszkaniec a użytkownik zewnętrzny – perspektywa krytyczna. *Rozwój Regionalny i Polityka Regionalna*, s. 7–16.
- Panel ekonomiczno-planistyczny nt. Współczesny rozwój miast – forma, funkcje i zarządzanie. (2014). W: M. Madurowicz (red.), *Kształtowanie współczesnej przestrzeni miejskiej* (s. 613–633), Warszawa: Wydawnictwa Uniwersytetu Warszawskiego.
- Park, H.Y. (2013). *Heritage tourism*. Abingdon: Routledge.
- Parysek, J.J. (2015). Miasto w ujęciu systemowym. *Ruch Prawniczy, Ekonomiczny i Socjologiczny*, 77 (1), s. 27–53.
- Paskaleva-Shapira, K.A. (2007). New paradigms in city tourism management: Redefining destination promotion. *Journal of Travel Research*, 46 (1), s. 108–114.
- Pawlicz, A. (2019). *Ekonomia współdzielenia na rynku usług hotelarskich. Niedoskonałości. Pośrednicy. Regulacje*. Szczecin: Wyd. Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego.
- Pawłusiński, R. (2017). Ekonomia współdzielenia: istota zjawiska oraz wyzwania dla sektora turystyki w miastach. W: M. Drewnik, M. Mika (red.) *Człowiek i jego działania. Spożycie geografa. Prace dedykowane Profesorowi Włodzimierzowi Kurkowi* (s. 179–191). Kraków: Instytut Geografii i Gospodarki Przestrzennej Uniwersytetu Jagiellońskiego.
- Pawłusiński, R., Zmysłony, P. (2018). Gospodarka nocna a oferta kulturowa miast. *Turystyka Kulturowa*, 7, s. 7–22.
- Peeters, P., Gössling, S., Klijs, J., Milano, C., Novelli, M., Dijkmans, C., Eijgelaar, E., Hartman, S., Heslinga, J., Isaac, R., Mitas, O., Nawijn, J., Papp, B., Postma, A. (2018), *Research for the TRAN Committee – Overtourism: impact and possible policy responses*, European Parliament, Policy Department for Structural and Cohesion Policies, Brussels.
- Pinkster, F.M., Boterman, W.R. (2017). When the spell is broken: Gentrification, urban tourism and privileged discontent in the Amsterdam canal district. *Cultural Geographies*, 24 (3), s. 457–472.
- Purchla, J. (2018). *Miasto i polityka: przypadki Krakowa*. Kraków: Universitas.
- Richards, G. (1996). Production and consumption of European cultural tourism. *Annals of Tourism Research*, 23 (2), s. 261–283.
- Richards, G., Wilson, J. (2006). The creative turn in regeneration: Creative spaces, spectacles and tourism in cities. W: M.K. Smith (red.), *Tourism, culture and regeneration* (s. 12–24). Wallingford: CABI.
- Russo, A.P., Scarnato, A. (2018). “Barcelona in common”: A new urban regime for the 21st-century tourist city? *Journal of Urban Affairs*, 40 (4), s. 455–474.
- Sagan, I. (2017). *Miasto: nowa kwestia i nowa polityka*. Warszawa: Wyd. Naukowe Scholar.
- Salah Ouf, A.M. (2001). Authenticity and the sense of place in urban design. *Journal of Urban Design*, 6 (1), s. 73–86.
- Sassen, S. (2007). *Globalizacja. Eseje o nowej mobilności ludzi i pieniądzu*. Kraków: Wyd. UJ.
- Scott, A.J. (1997). The cultural economy of cities. *International Journal of Urban and Regional Research*, 21 (2), s. 323–339.
- Scott, A.J. (2000). *The cultural economy of cities: essays on the geography of image-producing industries*. Sage.
- Selby, M. (2004). Consuming the city: conceptualizing and researching urban tourist knowledge, *Tourism Geographies*, 6 (2), s. 186–207.
- Sharpley, R. (2018). *Tourism, tourists and society*. London: Routledge.
- Smith, A. (2012). *Events and urban regeneration: The strategic use of events to revitalise cities*. London: Routledge.
- Smith, M.K. (2006). Towards a cultural planning approach to regeneration. W: M.K. Smith (red.), *Tourism, culture and regeneration* (s. 1–11). Wallingford: CABI.
- Smith, N. (1986). Gentrification, the frontier and the restructuring of urban space. W: N. Smith, P. Williams (red.), *Gentrification of the city* (s. 15–34). London: Allen & Unwin.
- Smith, N. (2005). *The new urban frontier: Gentrification and the revanchist city*. New York: Routledge.
- Soja, E.W. (2004). Urban tensions: Globalization, economic restructuring, and the postmetropolitan transition. W: L. Beneria, S. Bosnath (red.), *Challenges and opportunities in the world economy* (s. 275–290). New York: Routledge.
- Spirou, C. (2011). *Urban tourism and urban change: Cities in a global economy*. New York: Routledge.
- Stanilov, K. (2007). *The post-socialist city: Urban form and space transformations in Central and Eastern Europe after socialism*. Berlin: Springer Science & Business Media.
- Stryjakiewicz, T. (2010). Krajobraz antropogeniczny, przestrzenie kreatywne a turystyka. *Prace Komisji Krajobrazu Kulturowego*, 14, s. 52–62.
- UNWTO (2012). *Global report on city tourism – Cities 2012*. Project. Madrit: UNWTO.
- UNWTO (2019). *Global report on city tourism – Cities 2019*. Project. Madrit: UNWTO.
- Vives Miró, S. (2011). Producing a “successful city”: Neoliberal urbanism and gentrification in the tourist city – The case of Palma (Majorca). *Urban Studies Research*, s. 1–13.
- Wachsmuth, D., Weisler, A. (2018). Airbnb and the rent gap: Gentrification through the sharing economy. *Environment and Planning A: Economy and Space*, 50 (6), s. 1147–1170.
- Yrigoy, I. (2016). Financialization of hotel corporations in Spain. *Tourism Geographies*, 18 (4), s. 399–421.
- Zukin, S. (2009). *Naked city: The death and life of authentic urban places*. New York: Oxford University Press.
- Żabińska, T. (2013). Turystyka w dużych miastach i metropoliach. Wybrane problemy rozwoju i zarządzania. *Studia Ekonomiczne*, 147, s. 133–153.

Artykuł wpłynął:
27 marca 2019
Zaakceptowano do druku:
6 grudnia 2019

Robert Szmytkie

 <https://orcid.org/0000-0001-6415-9342>

Uniwersytet Wrocławski

Zakład Geografii Społeczno-Ekonomicznej

robert.szmytkie@uwr.edu.pl

ZMIANY GRANIC ADMINISTRACYJNYCH MIAST W POLSCE W LATACH 1990–2017 I ICH WPŁYW NA WIELKOŚĆ ZALUDNIENIA

Abstrakt: Głównym celem autora artykułu jest określenie wpływu odrodzenia się samorządności lokalnej w Polsce na zmiany granic administracyjnych miast po 1990 r. Badaniami objęto miasta funkcjonujące w latach 1945–2018 (1041 jednostek), a ich istotą było zebranie informacji na temat wszystkich zmian granic administracyjnych miast w okresie powojennym. Uwzględniono jedynie zmiany związane z wcieleniem lub wyłączeniem z granic miast innych miejscowości, pomijając tym samym zmiany granic miast związane ze zmianą przynależności administracyjnej terenów niezurbanizowanych. W efekcie stwierdzono, że po 1989 r. intensywność zmian granic administracyjnych miast w Polsce znacząco zmniejszyła się w stosunku do okresu poprzedzającego (lata 1945–1989). Wyróżniono trzy zasadnicze tendencje współczesnych zmian administracyjnych miast: rozpad miast-zlepieńców, rozpad zlepieńców miejsko-wiejskich i wcielenie w granice miast podmiejskich wsi.

Słowa kluczowe: zmiany administracyjne miast, miasta-zlepieńce, zlepieńce miejsko-wiejskie, procesy inkorporacji, Polska.

ADMINISTRATIVE BORDERS CHANGES OF TOWNS AND CITIES IN POLAND IN THE YEARS 1990-2017

Abstract: The main objective of the article is to determine the impact of the revival of local self-government in Poland on changes in the administrative borders of towns and cities after 1990. The research covered towns functioning in the years 1945–2018 (1041 units). The essence of the research was to collect information on all administrative border changes of towns and cities that took place in the post-war period. Only changes related to the incorporation or secession of other settlements from the borders of towns and cities have been taken into account, thus disregarding changes related to the change of administrative affiliation of non-urbanized areas. On the basis of the research, it was found that after 1989 the intensity of administrative borders changes of towns and cities in Poland decreased significantly compared to the previous period (1945–1989). Three basic tendencies of contemporary administrative changes of towns and cities were also distinguished: the disintegration of city conglomerates, the disintegration of urban-rural conglomerates and the incorporation of suburban villages into the administrative borders of cities.

Keywords: administrative changes of towns, city conglomerates, urban-rural conglomerates, incorporation processes, Poland.

1. WPROWADZENIE

W Polsce w latach 1945–1989 miały miejsce znaczące zmiany administracyjne miast zarówno w zakresie zmian liczby miast, jak i zmian ich granic administracyjnych. Największy wzrost powierzchni wystąpił w miastach dużych i średniej wielkości położonych w regionach podlegających intensywnym procesom industrializacji (Szmytkie, 2014; Szymańska, Grzelak-Kostulska, Hołowiecka, 2006, 2009), a także w ośrodkach, które w wyniku reformy podziału terytorialnego kraju w 1975 r. awansowały do grona miast wojewódzkich (Jelonek, Zborowski,

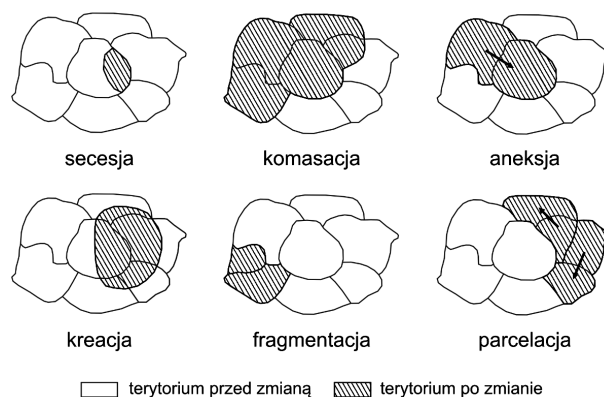
1992). Po 1977 r. dynamika zmian administracyjnych miast w Polsce uległa wyraźnemu zmniejszeniu (por. *Powierzchnia i ludność...*, 1994). Nowe uwarunkowania w tym zakresie przyniosło wprowadzenie w 1990 r. *Ustawy o samorządzie gminnym*, co przyczyniło się do wzrostu świadomości lokalnej (Kaczmarek, 2016). W tym kontekście istotne wydaje się pytanie o wpływ odrodzenia się samorządności lokalnej na zmiany granic administracyjnych miast po 1989 r. Odpowiedź na to pytanie jest głównym celem niniejszego opracowania.

2. ZMIANY GRANIC ADMINISTRACYJNYCH – ZAGADNIENIA TEORETYCZNE

Według Kaczmarka (2005) zmiany administracyjne jednostek terytorialnych mogą powodować: modyfikację liczby gmin (poprzez ich redukcję lub zwiększenie) lub zmianę ich granic. Zmiany granic administracyjnych jednostek lokalnych mogą zatem przybierać różne formy:

- secesji – odłączenia się części jednostki i utworzenie nowej jednostki terytorialnej;
- komasacji (amalgamacja, fuzja) – połączenia lub scalenia jednostek, czyli tworzenia nowej, większej jednostki, zwykle z dwóch lub większej liczby sąsiednich jednostek;
- aneksji – włączenia, zwykle przez większą jednostkę, całości lub części terytorium mniejszej jednostki;
- fragmentacji – likwidacji jednostki poprzez podział jej terytorium między sąsiadujące z nią jednostki;
- parcelacji – podziału jednostki na dwie lub większą liczbę jednostek;
- kreacji – tworzenia nowej jednostki na bazie terytoriów utraconych przez sąsiednie jednostki (rys. 1).

Jelonek i Zborowski (1992) wyróżniają trzy rodzaje zmian administracyjnych miast: powodujące wzrost lub ubytek liczby ludności miejskiej oraz niepowodujące zmian w liczbie ludności miejskiej. Uwzględniając wpływ poszczególnych zmian administracyjnych na zmiany liczby miast oraz zmiany liczby ludności miejskiej można wyróżnić sześć zasadniczych tendencji (tab. 1).



Rys. 1. Formy zmian granic administracyjnych jednostek terytorialnych

Źródło: opracowanie własne na podstawie Kaczmarek (2005)

Zmiany granic administracyjnych (rozwój terytorialny) są jednym z przejawów rozwoju miasta. Miasta nie mogą bowiem rozwijać się bez końca w obrębie swoich pierwotnych granic. Postępujący rozwój urbanistyczny może w końcu doprowadzić do zagospodarowania całego dotychczasowego obszaru miasta, w wyniku czego powstanie zapotrzebowanie na nową (zwykle mniej intensywnie użytkowaną) przestrzeń, która umożliwi jego dalszy rozwój przestrzenny. Nowa przestrzeń pozyskiwana jest w wyniku poszerzenia granic administracyjnych miasta. Przyczynia się to do zwiększenia powierzchni miasta i do spadku gęstości zaludnienia w jego granicach, a gdy zmiana granic obejmuje też obszary zamieszkałe (inkorporacja miejscowości w granice miasta) – również do wzrostu liczby ludności miejskiej. Rozwój terytorialny miasta może także następować w oderwaniu od kierunków jego rozwoju przestrzennego. Skutkuje to wcieleniem w granice miasta terenów faktycznie słabo z nim

Tab. 1. Typologia zmian administracyjnych miast z uwagi na ich wpływ na zmiany liczby miast i zmiany liczby ludności miejskiej

		Wpływ na zmiany liczby miast		
		powodujące wzrost liczby miast	powodujące ubytek liczby miast	niepowodujące zmiany liczby miast
Wpływ na zmiany liczby ludności miejskiej	powodujące wzrost liczby ludności miejskiej	przyznanie statusu miasta miejscowości wiejskiej	x	poszerzenie granic miasta o miejscowości wiejskie (inkorporacja)
	powodujące ubytek liczby ludności miejskiej	x	odebranie statusu miasta (degradacja)	wyłączenie z granic miasta miejscowości wiejskich (secesja)
	niepowodujące zmiany liczby ludności miejskiej	wyłączenie z granic miasta innego miasta (secesja)	połączenie dwóch miast w jeden organizm (integracja), włączenie miasta w granice innego (inkorporacja)	x

Źródło: opracowanie własne.

powiązanych, głównie terenów użytkowanych ekstensywnie, ale też miejscowości, które mimo upływu czasu od inkorporacji zachowują odrębność i pierwotny charakter. Może to przyczynić się do korekt przebiegu granic administracyjnych miasta poprzez wyłączenie tych terenów (miejscowości).

W Polsce miasta stanowią odrębne jednostki terytorialne (gminy miejskie) lub siedziby gmin miejsko-wiejskich, w ramach których wyodrębnia się część miejską (miasto) i wiejską (miejscowości wiejskie). Granice miasta są ściśle określone, a ich zmiana podlega określonej procedurze. Według wspomnianej już *Ustawy o samorządzie gminnym* z roku 1990 kompetencje w zakresie tworzenia, łączenia, dzielenia i znoszenia gmin, a także w zakresie nadawania gminie lub miejscowości statusu miasta i ustalania jego granic, posiada wyłącznie Rada Ministrów. W przypadku ustalania lub zmiany granic gmin pozytywne rozpatrzenie wniosku musi stosować się do następujących wymogów (Sobota, Jawecki, Tokarczyk-Dorociak, 2012):

- 1) maksymalnej jednorodności (spójności) terytorialnej poprzez analizę układu osadniczego i przestrzennego w zakresie występowania więzi społecznych, gospodarczych i kulturowych;
- 2) kształtowania granic jednostek podziału terytorialnego w sposób, który zapewni zdolność wykonywania zadań publicznych.

Zmiana granic administracyjnych miasta powinna również uwzględniać przesłanki: funkcjonalno-przestrzenne (występowanie powiązań z miastem przez infrastrukturę techniczną i komunikacyjną, charakterystykę procesów przestrzennych, potrzeby rozwojowe miasta) oraz społeczne (wyniki konsultacji społecznych, opinie właściwych rad i wojewody).

3. METODY BADAŃ I ŹRÓDŁA DANYCH

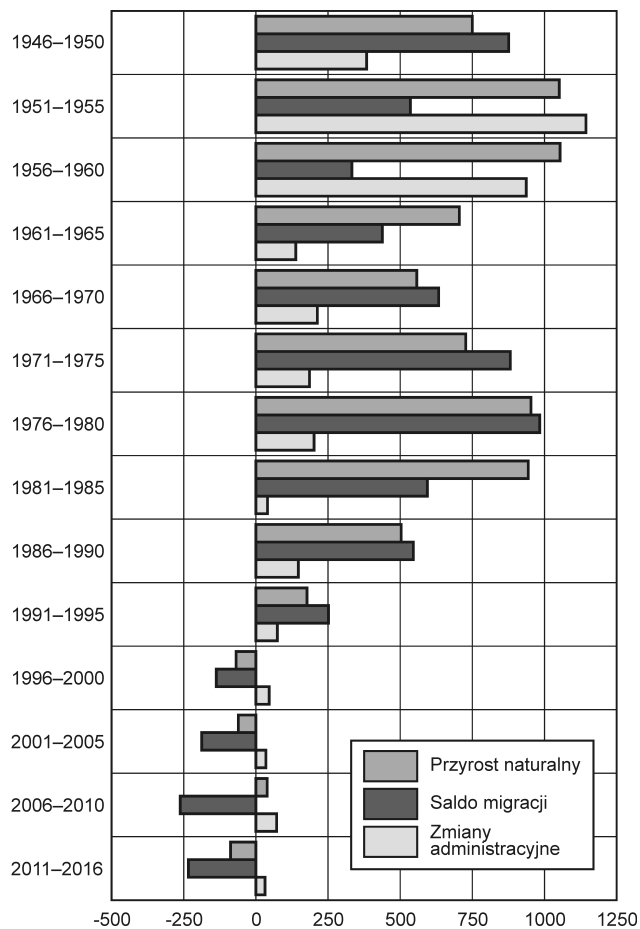
Badaniami w zakresie zmian administracyjnych objęto wszystkie miasta w Polsce istniejące w latach 1945–2018, funkcjonujące zarówno przez cały analizowany okres, jak i te, które w jego trakcie uzyskały lub straciły status miasta (osiedla) bądź utraciły samodzielność administracyjną. W sumie to 1041 miejscowości. Istotą badań było zebranie informacji na temat wszystkich zmian granic administracyjnych miast, które miały miejsce w okresie od 1945 do 2018 r. Uwzględniono jedynie zmiany związane z wcieleniem lub wyłączeniem z granic miast innych

miejscowości (wsi, miast lub osiedli), pomijając tym samym zmiany granic miast związane ze zmianą przynależności administracyjnej terenów niezurbanizowanych (tzn. użytków rolnych, lasów, akwenów i nieużytków). Wyróżniono dwie kategorie zmian granic administracyjnych miast: inkorporację – rozumianą jako wcielenie w granice miasta innej miejscowości, zwykle mniejszej (wsi, miasta lub osiedla), oraz secesję – definiowaną jako wyłączenie z granic miasta jednostki osadniczej (miejscowości), związane z odzyskaniem przez nią samodzielności administracyjnej. Wymagało to analizy kilkuset rozporządzeń zawartych w Dziennikach Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej, ustanawiających poszczególne zmiany administracyjne. Jednocześnie w celu ukazania skali zjawiska skorzystano z danych GUS na temat zmian liczby ludności miejskiej, wywołanych przez zmiany administracyjne miast, dzięki czemu zobrazowano skalę i zmienność czasową analizowanego zjawiska. Aby zweryfikować różnice, jakie występowały i występują w zakresie zmian granic administracyjnych miast w okresie socjalizmu i post-socjalizmu, okres powojenny podzielono na dwa podokresy, obejmujące lata 1945–1989 i 1990–2018. Na drugim etapie badań skupiono się na identyfikacji głównych trendów zmian granic administracyjnych miast po 1989 r.

4. ZMIANY ADMINISTRACYJNE MIAST W OKRESIE POWOJENNYM

W okresie powojennym w Polsce miały miejsce bardzo intensywne procesy urbanizacji. W latach 1946–2017 liczba ludności miejskiej zwiększyła się z 7,6 mln do 23,1 mln, natomiast liczba miast wzrosła z 688 w 1945 r. do 930 w 2018 r. Wzrost liczby ludności miejskiej trwał nieprzerwanie aż do roku 1997, kiedy polskie miasta zamieszkiwało 23,9 mln osób, a udział ludności miejskiej osiągnął 61,9% (przy 31,8% w 1946 r.). W ostatnich kilkunastu latach nastąpił z kolei nieznaczny spadek liczby ludności zamieszkującej w miastach (do poziomu 60,2%, na co mają wpływ głównie procesy suburbanizacji). Zasadniczymi czynnikami wzrostu liczby ludności miejskiej w Polsce do 1997 r. były przyrost naturalny (43,7%) i saldo migracji (35,8%), podczas gdy zmiany administracyjne stanowiły 20,5% całkowitego przyrostu liczby ludności miejskiej (rys. 2) (por. Adamski, 2017; Szmytkie, 2014). Po 1997 r. zarówno przyrost naturalny, jak i saldo migracji w miastach było ujemne¹, a jedynym czynnikiem wzrostu

liczby ludności miejskiej były zmiany administracyjne miast.

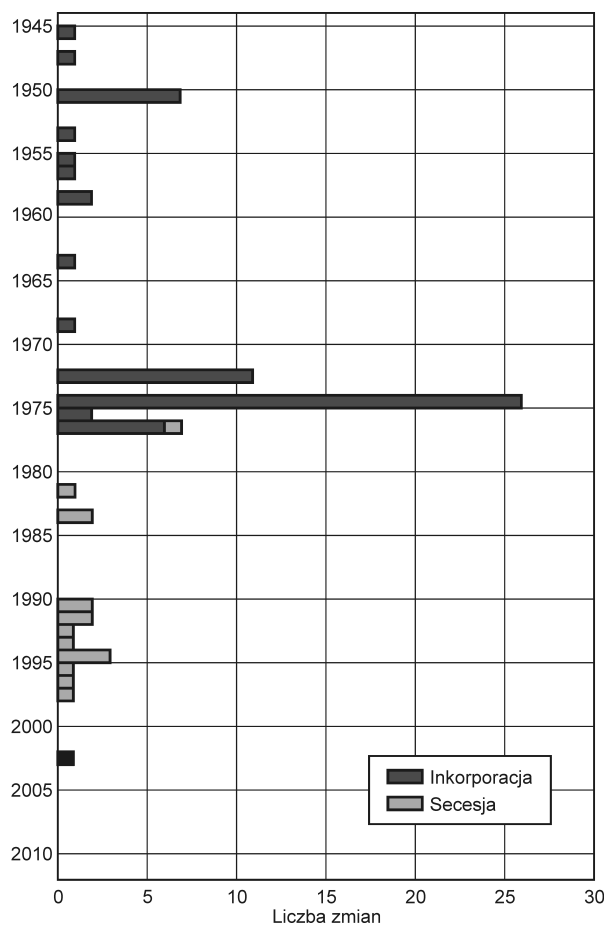


Rys. 2. Główny czynniki wzrostu ludności miejskiej w Polsce w latach 1946-2016

Źródło: opracowanie własne na podstawie: *Rocznik statystyczny...* (2017)

Okres powojenny cechował się zróżnicowaną dynamiką procesów inkorporacji i secesji, dzięki czemu można go podzielić na trzy podokresy różniące się nie tylko intensywnością, ale również charakterem zmian administracyjnych miast (rys. 3). W latach 1945-1972 dominowały procesy inkorporacji (samodzielność administracyjną w tym okresie utraciło 16 miast), choć były one dość sporadyczne. Największe nasilenie zmian administracyjnych miast miało miejsce w okresie „wielkich reform administracyjnych” w latach 1973-1977 (w 1973 r. nastąpiła likwidacja gromad i powołanie gmin zbiorowych, natomiast w 1975 r. doszło do utworzenia 49 województw w miejsce 17), co wynikało z konieczności dostosowania jednostek terytorialnych najniższego szczebla do nowych realiów podziału terytorialnego kraju. W omawianym okresie samodzielność administracyjną utraciło aż 45 miast, a jedna miejsco-

wość odzyskała status miasta w wyniku secesji. Po 1977 r. intensywność zmian administracyjnych miast uległa wyraźnemu zmniejszeniu. Zmienił się także charakter zmian administracyjnych, bowiem obecnie przeważają procesy secesji, które nasiliły się zwłaszcza po wprowadzeniu ustawy samorządowej w 1990 r., zwiększającej uprawnienia społeczności lokalnych (Runge, 2005). W tym czasie samodzielność administracyjną odzyskało 12 miast (z których 9 w latach 1991-1998), a jedno było inkorporowane w granice innego miasta (Wesoła, wcielona w 2002 r. w granice Warszawy).

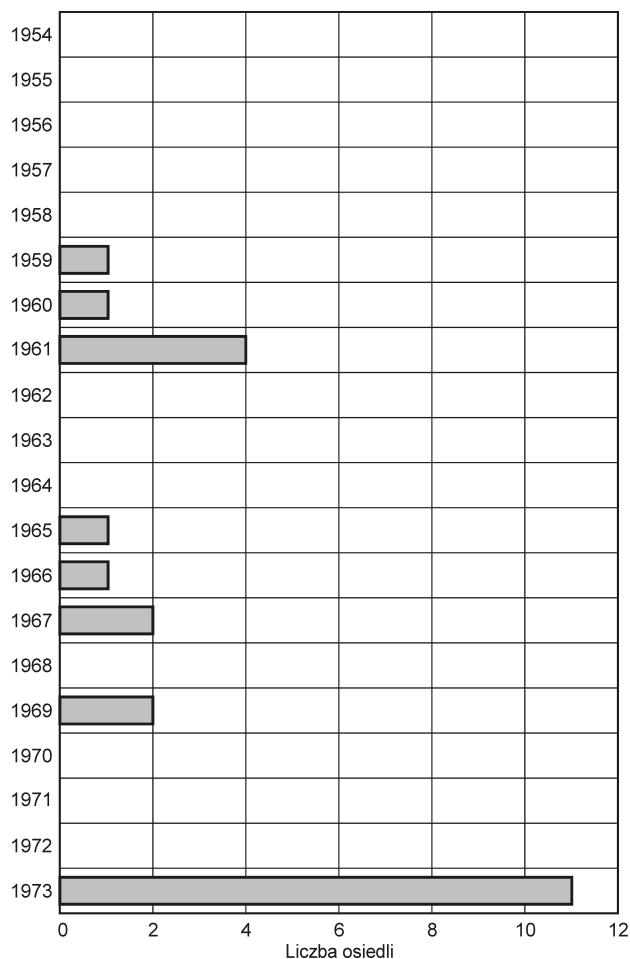


Rys. 3. Zmiany liczby miast w Polsce w okresie powojennym w wyniku procesów inkorporacji i secesji

Źródło: opracowanie własne na podstawie: *Zmiany administracyjne...* (1985); *Powierzchnia i ludność...* (1994-2018)

Procesom inkorporacji podlegały także osiedla miejskie, które w 1954 r. zostały wprowadzone do struktury osadniczej kraju (Szmytkie, 2003). W latach 1954-1963 utworzono 162 osiedla, z których 12 do końca 1972 r. utraciło samodzielność administracyjną (rys. 4). Kategoria osiedla miejskiego została zlikwidowana z początkiem 1973 r., a większość pozostałych osiedli została zdegradowana do rangi

wsi lub uzyskała status miasta. Jednocześnie od 1973 r. aż 11 jednostek miejskich utraciło samodzielność administracyjną i zostało wcielonych w granice sąsiednich miast (*Zmiany administracyjne...*, 1985).



Rys. 4. Liczba osiedli, które utraciły samodzielność administracyjną w latach 1954–1973

Źródło: opracowanie własne na podstawie: *Zmiany administracyjne...* (1985)

Tab. 2. Miasta w Polsce w latach 1950–1989 z największym bezwzględnym wzrostem liczby ludności w wyniku zmian granic administracyjnych

Miasto	Województwo	Bezwzględny wzrost liczby mieszkańców	Liczba ludności w 1989 r.
Warszawa	mazowieckie	206 700	1 656 468
Katowice	śląskie	98 957	367 014
Bytom	śląskie	97 757	228 306
Ruda Śląska	śląskie	78 349	167 858
Wodzisław Śląski	śląskie	66 711	110 040
Rybnik	śląskie	60 079	140 308
Sosnowiec	śląskie	51 923	258 635
Dąbrowa Górnicza	śląskie	45 380	136 591
Tychy	śląskie	44 009	187 489
Wałbrzych	dolnośląskie	40 090	141 002

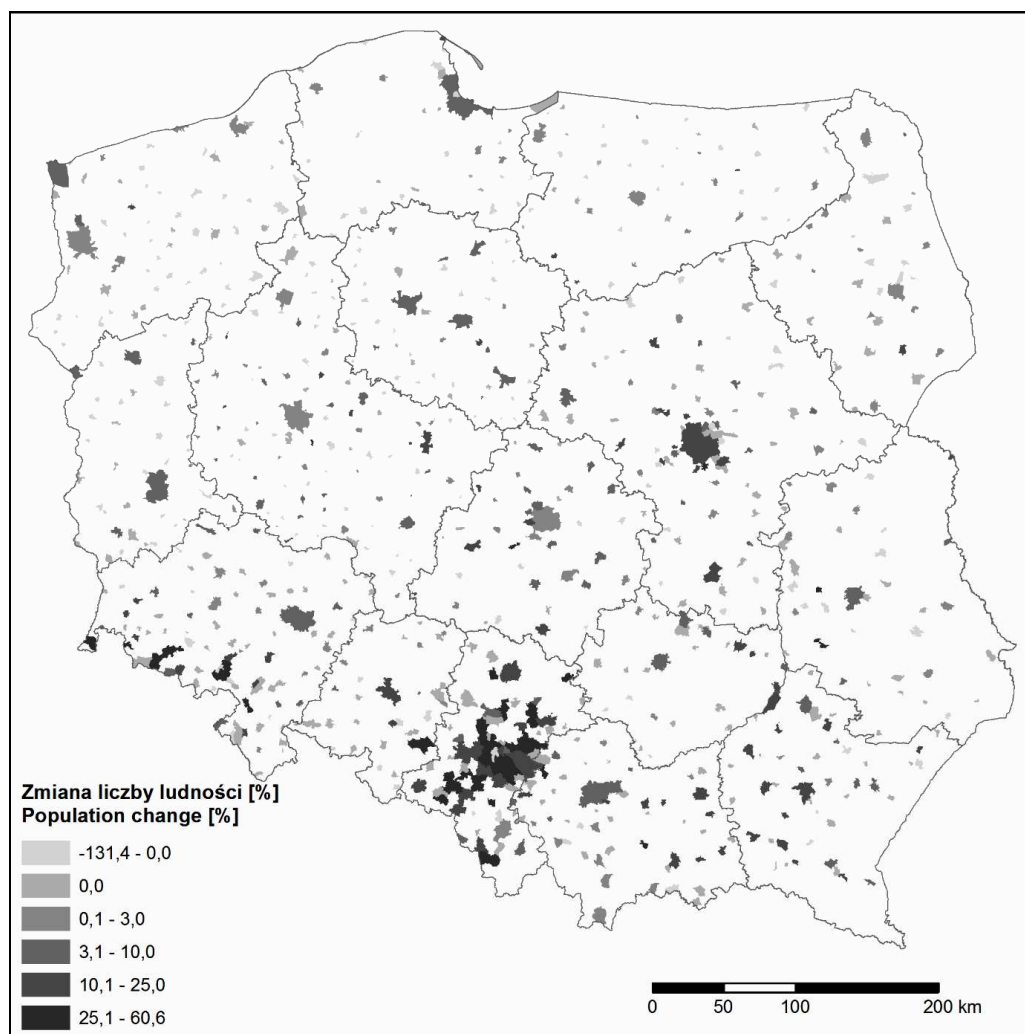
Źródło: opracowanie własne na podstawie: *Zmiany administracyjne...* (1985), *Powierzchnia i ludność...* (1994–2018).

Analiza zmian liczby ludności wywołanych przez zmiany granic administracyjnych miast w odniesieniu do dwóch przyjętych podokresów wykazała znaczną różnicę w skali i intensywności zjawiska między okresem socjalizmu i postsocjalizmu. W latach 1945–1989 zmiany te miały dużą dynamikę, co przyczyniło się do znacznego zwiększenia liczby ludności w kilkudziesięciu miastach (w przypadku 48 miast wzrost ten wynosił od 5000 do 20 000 osób, a w 26 ośrodkach przekraczał 20 000 osób). Największy bezwzględny wzrost liczby ludności w wyniku zmian granic administracyjnych odnotowano w miastach dużych, tzn. w Warszawie i największych miastach konurbacji katowickiej (tab. 2), dla których zmiany granic były niejako formalnym potwierdzeniem ich naturalnego rozwoju, polegającym na „wylewaniu się” miasta poza granice administracyjne i na wchłanianiu miejscowości (w tym

Tab. 3. Miasta w Polsce z największym względnym wzrostem liczby ludności w wyniku zmian granic administracyjnych w latach 1950–1989

Miasto	Województwo	Wzrost liczby mieszkańców		Liczba ludności w 1989 r.
		względny (%)	bezwzględny	
Wodzisław Śląski	śląskie	60,6	66 711	110 040
Trzebinia	małopolskie	57,6	11 862	20 589
Boguszów-Gorce	dolnośląskie	57,0	11 173	19 614
Konstancin-Jeziorna	mazowieckie	53,5	8 670	16 211
Orzesze	śląskie	48,3	8 788	18 192
Czerwionka-Leszczyny	śląskie	47,4	13 839	29 188
Ruda Śląska	śląskie	46,7	78 349	167 858
Pszczyna	śląskie	44,4	11 283	25 414
Świętochłowice	śląskie	44,4	26 685	60 142
Nowa Ruda	dolnośląskie	43,9	12 102	27 549

Źródło: opracowanie własne na podstawie: *Zmiany administracyjne...* (1985), *Powierzchnia i ludność...* (1994–2018).



Rys. 5. Względne zmiany liczby ludności w miastach Polski w wyniku zmian granic administracyjnych w latach 1945–1989

Źródło: opracowanie własne na podstawie: *Zmiany administracyjne...* (1985); *Powierzchnia i ludność...* (1994–2018)

innych miast) położonych w ich sąsiedztwie. Zmianom tym podlegały również miasta małe i średniej wielkości (por. Jelonek, Zborowski, 1992; Szymańska, Grzelak-Kostulska, Hołowiecka, 2006, 2009), dla których był to jeden z głównych czynników wzrostu ludnościowego (tab. 3), zwłaszcza że w praktyce administracyjnej często łączone były miejscowości o podobnej wielkości i randze (Szymtykie, 2014). Dlatego w 23 miastach względny wzrost liczby ludności w wyniku zmian granic administracyjnych przekroczył nawet 30% w stosunku do liczby mieszkańców w 1989 r. (rys. 5). Zmiany granic administracyjnych w latach 1945–1989 objęły 598 miast.

W okresie 1990–2017 r. zmiany granic administracyjnych dotyczyły 163 miast. Nie tylko spadła intensywność zmian granic administracyjnych (tab. 4), zmienił się też ich charakter. W większości przypadków procesy inkorporacji polegały na korektach

granic administracyjnych, związanych z przyłączeniem terenów wcześniej faktycznie zajętych już przez miasto. We wspomnianym okresie (1990–2017) największy bezwzględny wzrost liczby ludności w wyniku zmian granic administracyjnych wystąpił w miastach: Zielona Góra, Warszawa, Rzeszów i Opolo (tab. 5). W Warszawie miał on związek z inkorporacją miasta Wesoła w 2002 r., natomiast w pozostałych ośrodkach z wcielaniem podmiejskich wsi. Po 1989 r. powszechne stały się też procesy dezintegracji miast-zlepieńców (miast sztucznie powiększonych w latach 70. XX w.). Najbardziej spektakularnie proces ten przebiegał w „Wielkich Tychach” i Wodzisławiu Śląskim (Szymtykie, 2005). Po roku 2004 były obserwowane również procesy dezintegracji tzw. zlepieńców miejsko-wiejskich (Szczawnica, Czarna Woda, Władysławowo, Pieszyce i Jastarnia), co było związane z usamodzielnieniem się wsi

funkcjonujących w ich granicach oraz zmianą statusu gminy (Szymtkie, 2016).

Tab. 4. Porównanie zmian granic administracyjnych miast w Polsce w latach 1945–1989 i 1990–2017

Charakter zmiany	Liczba miast w latach	
	1945–1989	1990–2017
Wzrost liczby mieszkańców	217	37
Powyżej 50 000	7	0
20 000–50 000	19	0
5 000–20 000	48	4
2 000–5 000	52	8
500–2 000	91	25
Spadek liczby mieszkańców	51	14
500–2 000	48	5
2 000–5 000	3	1
5 000–20 000	0	6
Powyżej 20 000	0	2

Źródło: opracowanie własne na podstawie: *Zmiany administracyjne...* (1985); *Powierzchnia i ludność...* (1994–2018).

Tab. 5. Miasta w Polsce z największym bezwzględnym wzrostem liczby ludności w wyniku zmian granic administracyjnych w latach 1990–2017

Miasto	Województwo	Wzrost liczby mieszkańców	Liczba ludności w 2017 r.
Zielona Góra	lubuskie	19 592	139 330
Warszawa	mazowieckie	19 148	1 753 977
Rzeszów	podkarpackie	18 753	188 021
Opole	opolskie	9 321	128 043
Białystok	podlaskie	3 683	296 628

Źródło: opracowanie własne na podstawie *Powierzchnia i ludność...* (1994–2018).

Mimo istotnego zmniejszenia się intensywności zmian granic administracyjnych miast po 1989 r., zmiany podziału terytorialnego na szczeblu lokalnym w dalszym ciągu występują dość powszechnie. Dotyczy to zwłaszcza liczebności, granic oraz statusu formalnoprawnego jednostek terytorialnych (Kaczmarek, 2016). Według Kaczmarka (2016) wynikało to z kilku przyczyn:

- 1) odziedziczony po okresie socjalizmu podział terytorialny nie był do końca akceptowany, bowiem odpowiadał on realiom zcentralizowanego i resortowo zarządzanego państwa;
- 2) niektóre gminy w swych rozmiarach przestrzennych nie odpowiadały zapisom *Ustawy o samorządzie gminnym* (1990 r.), gdzie jednostki lokalne powinny być „możliwie jednorodne ze względu na układ osadniczy i przestrzenny, uwzględniający więzi społeczne, gospodarcze i kulturowe oraz zapewniający zdolność wykonywania zadań publicznych”;

- 3) rozwój trzeciego sektora gospodarki, wykształcenie się wielu nowych funkcji publicznych powodowały wzrost zadań administracji terytorialnej, także na poziomie lokalnym;
- 4) rozwój samorządności przyczynił się do rozwoju świadomości lokalnej – potrzeba samostanowienia leżała u źródeł zmian struktur gminnych, jednocześnie przywiązanie do tradycji i chęć niezależności były przyczyną niechęci do zmian granic gminnych.

5. ROZPAD MIAST-ZLEPIEŃCÓW

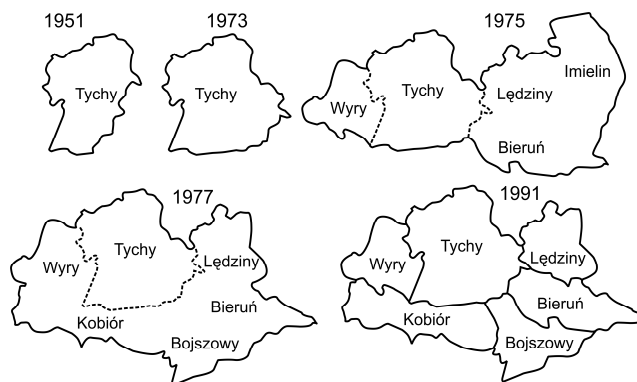
Nasilone procesy inkorporacji, które miały miejsce w latach 1973–1977, przyczyniły się do powstania miast o niespójnych strukturach przestrzennych, będących faktycznie zlepkiem kilku samodzielnych jednostek osadniczych. Co więcej, miasta-zlepińce powstawały w wyniku odgórnych decyzji politycznych, niezależnie od kierunków rozwoju przestrzennego miasta oraz bez akceptacji społeczności lokalnych (Szymtkie, 2009). Dodatkowo peryferyjne położenie w granicach „wielkiego miasta”, nierówny podział środków między dzielnicami, brak znaczących związków funkcjonalno-przestrzennych i więzi kulturowych, niedorozwój infrastruktury oraz demobilizacja społeczności lokalnych potęgowały poczucie odrębności i odmienności, a także niezadowolenie wśród mieszkańców inkorporowanych miejscowości (Jarczewski, 2002; Szczepański, 1991, 1996; Szymtkie, 2005, 2009). Czynniki te inicjowały dążenia secesyjne, związane z chęcią odzyskania samodzielności administracyjnej, jak również utraconych w wyniku inkorporacji praw miejskich (Runge, 2005). Dotyczyło to zwłaszcza ośrodków posiadających silne zaplecze gospodarcze lub liczących na pozyskanie nowych źródeł dochodów po secesji (Jarczewski, 2002). O tym, że zmiany granic administracyjnych miast w okresie wielkich reform podziału terytorialnego w latach 1973–1977 były dokonywane na wyrost, świadczy chociażby fakt, że pierwsze procesy secesji miały miejsce już w latach 70. i 80. XX w., czyli zaledwie kilka lub kilkanaście lat po inkorporacji. W tym czasie samodzielność administracyjną odzyskały miasta: Zagórz (1977 r.), Poręba (1982 r.) oraz Międzyzdroje i Sławków (1984 r.). W 1982 r. doszło też do podziału miasta Szczawnica-Krościenko (Szymtkie, 2005, 2014).

Procesy secesji w Polsce nasiliły się po 1990 r., co było związane z przywróceniem samorządności lokalnej wraz z *Ustawą o samorządzie gminnym*. Jako

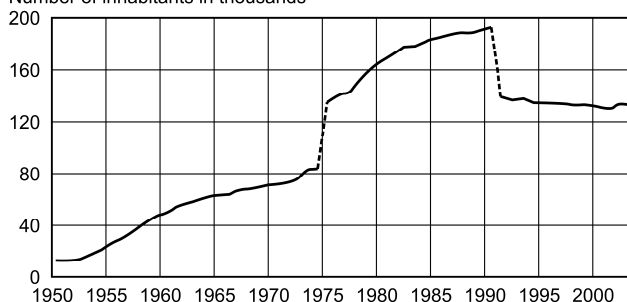
pierwsze rozpadło się w 1991 r. miasto „Wielkie Tychy”. W kolejnych latach procesy dezintegracji dotyczyły również miast: Wodzisław Śląski, Będzin (w 1991 r. samodzielność odzyskały Wojkowice), Mysłówice (Imielin w 1994 r.), Tarnowskie Góry (Miasteczko Śląskie w 1994 r.) i Bytom (Radzionków w 1997 r.) (Szymytkie, 2005). W latach 1991–1998 samodzielność administracyjną w regionie śląskim odzyskało w sumie 13 gmin, w tym 9 gmin miejskich (Jarczewski, 2002). W większości przypadków secesja przyczyniła się do częściowego rozpadu miast-zlepieńców powstałych w latach 70. XX w. Na tym tle wyróżniają się miasta „Wielkie Tychy” i Wodzisław Śląski, w przypadku których doszło do wydzielenia wszystkich jednostek, które nie stały się integralnymi osiedlami miasta, a zatem do całkowitego rozpadu zlepieńca. W przypadku „Wielkich Tychów” rozpad miasta nastąpił na jednym etapie, a w przypadku Wodzisławia Śląskiego odbywał się stopniowo, na kilku etapach (Szymytkie, 2005, 2014).

Rozwój Tychów został zapoczątkowany w latach 50. XX w. wraz z decyzją Prezydium Rządu (uchwała o rozbudowie Tychów do miasta liczącego ponad 100 tys. mieszkańców, które miało pełnić funkcję miasta-sypialni dla Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego) (Spórna, 2012). Przyczyniło się to zarazem do rozwoju terytorialnego miasta, którego powierzchnia wzrosła z 30,1 do 83,5 km² w 1973 r. Największe zmiany terytorialne miały miejsce w latach 1975–1977, kiedy do Tychów wcielono miasta: Bieruń Stary, Łędziny i Imielin², oraz gminy: Bieruń Stary, Imielin, Wiry, Bojszowy i Kobiór (rys. 6). W wyniku tych zmian powierzchnia miasta wzrosła do 271 km², a liczba ludności do 154,1 tys. osób w 1978 r. Miasto w tym kształcie przetrwało zaledwie kilkanaście lat, bowiem w 1990 r. została podjęta decyzja o podziale „Wielkich Tychów”. W wyniku presji społeczności przyłączonych w latach 70. XX w. do Tychów miejscowości w 1991 r. samodzielność administracyjną odzyskały miasta: Bieruń i Łędziny, a także gminy wiejskie: Bojszowy, Kobiór i Wiry (Szczepański, 1996). Zmiany te spowodowały, że obszar miasta zmniejszył się do 81,8 km², a liczba ludności o 52,9 tys. osób, podczas gdy gęstość zaludnienia wzrosła do 1699 osób na 1 km² (tab. 6).

Intensywny rozwój terytorialny Wodzisławia Śląskiego miał miejsce w latach 70. XX w. W 1973 r. wcielono do miasta gromadę Wilchwy oraz wsie Marusze i Turzyczka, w 1975 r. miasta: Rydułtowy, Pszów i Radlin oraz gminę Marklowice, a w 1983 r. obręb geodezyjne: Mszana i Czyżowice. W wyniku



Liczba mieszkańców w tys.
Number of inhabitants in thousands



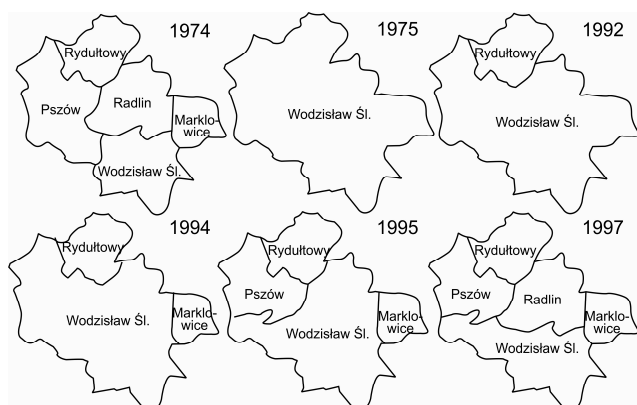
Rys. 6. Zmiany przestrzenne i ludnościowe miasta Tychy w okresie powojennym
Źródło: opracowanie własne

Tab. 6. Jednostki powstałe z rozpadu „Wielkich Tychów” w 1991 r.

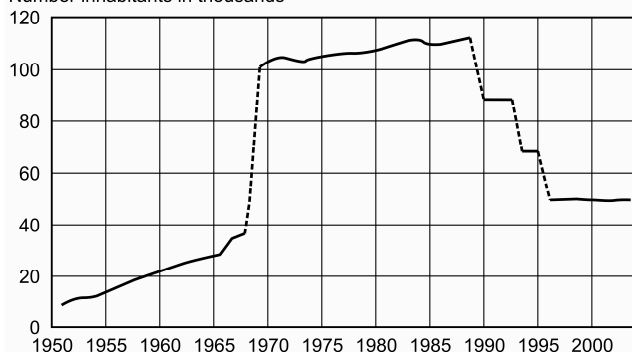
Jednostka	Powierzchnia (km ²)	Liczba ludności	Gęstość zaludnienia (osób/1 km ²)
Miasto Bieruń	40,19	21 200	527,5
Miasto Łędziny	31,04	16 200	521,9
Gmina Bojszowy	34,07	5 500	161,4
Gmina Kobiór	49,50	4 000	80,8
Gmina Wiry	34,45	6 000	174,2
Razem	189,25	52 900	279,5

Źródło: opracowanie własne na podstawie: *Powierzchnia i ludność...* (1994).

tych zmian powierzchnia miasta wzrosła z 27,0 do 111,1 km², a liczba ludności zwiększyła się z 34,7 tys. w 1974 r. do 101,9 tys. w 1975 r. (rys. 7). Rozpad Wodzisławia Śląskiego rozpoczął się w roku 1992, kiedy z jego granic wydzielono miasto Rydułtowy (liczące 23 900 mieszkańców). W kolejnych latach samodzielność administracyjną odzyskały: gmina Marklowice – w 1994 r. (5099 osób), miasto Pszów – w 1995 (14 934 ludności) i miasto Radlin – w 1997 (18 222 mieszkańców). W efekcie obszar Wodzisławia Śląskiego zmniejszył się do 49,5 km², a liczba mieszkańców do 49,7 tys. W roku 2008 Wodzisław Śląski liczył 49 406 ludności, a w jednostkach tworzących do 1992 r. miasto, zamieszkiwało 107 869 osób (tab. 7).



Liczba mieszkańców w tys.
Number inhabitants in thousands



Rys. 7. Zmiany przestrzenne i ludnościowe
miasta Wodzisław Śląski
Źródło: opracowanie własne

Tab. 7. Jednostki tworzące niegdyś (1975–1991)
Wodzisław Śląski – dane za 2016 r.

Jednostka	Powierzchnia (km ²)	Liczba ludności	Gęstość zaludnienia (osób/1 km ²)
Miasto Wodzisław Śl.	49,51	48 573	981
Miasto Pszów	20,44	14 186	694
Miasto Radlin	12,53	17 784	1 426
Miasto Rydułtowy	14,95	21 715	1 453
Gmina Markłowice	13,69	5 403	395
Razem	111,12	107 661	969

Źródło: opracowanie własne na podstawie: *Powierzchnia i ludność...* (2009).

6. ROZPAD ZLEPIEŃCÓW MIEJSKO-WIEJSKICH

Problem dezintegracji terytorialnej dotyczył też tzw. zlepieńców miejsko-wiejskich (Szmytkie, 2005/6, 2009). Ich specyfika wyraża się w dwudzielności struktur przestrzennych. W miastach tych można wyróżnić część faktycznie miejską (właściwe miasto) i część wiejską, która obejmuje jednostki o wiejskim charakterze, będące dawnymi wsiami wcielonymi w granice miasta. Mimo upływu czasu od

utrąty samodzielności administracyjnej zachowały one swój pierwotny wiejski charakter, co dotyczy w szczególności zabudowy i rozplanowania, a także pełnionych funkcji. Zlepieńce miejsko-wiejskie były tworzone głównie na obszarach marginalnych dla osadnictwa: w górach (Szmytkie, 2005/6), na obrzeżach dużych kompleksów leśnych i na wybrzeżu. Miasta te cechują się dużą powierzchnią (przy stosunkowo małej liczbie ludności), niską w porównaniu do innych miast gęstością zaludnienia oraz wysokim wskaźnikiem lesistości (lub dużym udziałem użytków rolnych).

Szmytkie (2005/6), próbując określić przyszłość administracyjną trzech zlepieńców miejsko-wiejskich położonych na obszarze Sudetów (Kudowa Zdrój, Piechowice i Pieszyce), stwierdził, że mogą one przekształcić się z gmin miejskich w miejsko-wiejskie, za czym przemawiają następujące czynniki:

- 1) brak spójności przestrzennej, niedostatecznie działająca komunikacja w obrębie miasta i słabe związki funkcjonalno-przestrzenne między poszczególnymi osiedlami;
- 2) odrębność jednostek tworzących miasto w obecnych granicach, wynikająca z charakteru funkcjonalno-przestrzennego czy poczucia odrębności mieszkańców, co ma potwierdzenie m.in. w powszechnym użyciu nazw miejscowych;
- 3) wiejski charakter przyłączonych do miasta miejscowości, znajdujący odzwierciedlenie w wiejskim charakterze zabudowy, typowym dla wsi rozplanowaniu, wiejskim stylu życia mieszkańców oraz w sferze funkcjonalnej;
- 4) duże dysproporcje między miastem a jego „częścią niemiejską”, zwłaszcza jeśli chodzi o charakter zabudowy, potencjał gospodarczy i pełnione funkcje;
- 5) korzyści finansowe dla mieszkańców i władz lokalnych związane z dotacjami unijnymi dla obszarów wiejskich (na rozwój rolnictwa, agroturystyki czy przedsiębiorczości).

Podobne przesłanki wskazywane były też w uzasadnieniach do rozporządzeń Rady Ministrów w sprawie zmiany statusu analizowanych gmin miejskich i ustalenia granic miast. W sytuacji zmiany statusu gminy z miejskiej na miejsko-wiejską procedura administracyjna wymaga w pierwszej kolejności odebrania statusu miasta wnioskującej gminie miejskiej, a następnie nadania statusu miasta i określenia (zawężenia) jego granic (poprzez wydzielenie z jego terytorium jednostek o wiejskim charakterze). W ten sposób dochodzi do podziału gminy na dwie części: miejską (miasto) i wiejską (sołectwa powstałe z osiedli wyłączonych z granic miasta).

W latach 2008–2016 doszło do zmiany statusu pięciu gmin miejskich na gminy miejsko-wiejskie (Szczawnica – w 2008 r., Czarna Woda – 2014, Władysławowo – 2015, Pieszycy – 2016 r. i Jastarnia – 2017), co wiązało się z wyłączeniem z granic administracyjnych wymienionych miast 17 sołectw (tab. 8) i z podziałem dotychczasowych gmin miejskich na dwie części – miejską i wiejską (tab. 9).

Tab. 8. Sołectwa wyodrębnione w wyniku zmiany statusu gmin w Polsce w latach 2008–2017

Sołectwo	Gmina	Rok powstania	Liczba ludności ^a
Bratoszów	Pieszycy	2016	217
Chałupy	Władysławowo	2015	376
Chłapowo	Władysławowo	2015	1 069
Huta Kalna	Czarna Woda	2014	168
Jastrzębia Góra	Władysławowo	2015	1 068
Jaworki	Szczawnica	2008	568
Jurata	Jastarnia	2017	512
Kamionki	Pieszycy	2016	557
Karwia	Władysławowo	2015	931
Kuźnica	Jastarnia	2017	617
Lubiki	Czarna Woda	2014	250 ^b
Ostrowo	Władysławowo	2015	605
Piskorzów	Pieszycy	2016	588
Rościszów	Pieszycy	2016	727
Rozewie	Władysławowo	2015	323
Szlachtowa	Szczawnica	2008	880
Tupały	Władysławowo	2015	439

^a Liczba ludności na podstawie danych: NSP 2002 dla gminy Czarna Woda, NSP 2011 dla miasta Szczawnica, Urzędu Miasta w Pieszycach z 2004 r., Urzędu Miasta we Władysławowie z 2012 r. oraz Urzędu Miasta w Jastarni z 2013 r.

^b W tym miejscowości: Lubiki – 154 mieszkańców, Lubiki Małe – 96 osób.

Źródło: opracowanie własne.

W uzasadnieniach do rozporządzeń, w sprawie zmian statusu gmin miejskich i ustalenia granic miast, we wszystkich analizowanych przypadkach pojawiły się podobne stwierdzenia dotyczące uwarunkowań przestrzenno-infrastrukturalnych i społecznych, przemawiających za pozytywnym rozpatrzeniem wniosków (Szmytkie, 2016): dominacja funkcji rolniczych i turystycznych na terenach proponowanych do wyłączenia z granic administracyjnych miasta;

- posiadanie jednorodnego układu osadniczego i przestrzennego;
- brak podstawowej infrastruktury komunalnej (kanalizacja, wodociąg);
- stopień urbanizacji odbiegający od pozostałej części miasta;
- możliwość skorzystania ze środków unijnych przeznaczonych dla obszarów wiejskich;
- możliwość rozwoju agroturystyki;
- pozytywne wyniki konsultacji.

Nieco bardziej złożona sytuacja miała miejsce w przypadku Pszczyny. W 1975 r. do miasta przyłączono gminy Goczałkowice-Zdrój i Wisła Wielka, co spowodowało wzrost liczby mieszkańców o 15 828 osób. W 1977 r. z granic miasta wyłączono sołectwa: Studzionka, Wisła Mała i Wisła Wielka (w sumie 4545 mieszkańców), które przyłączono do gminy Pszczyna. W 1992 r. samodzielność administracyjną odzyskały Goczałkowice-Zdrój (5947 osób), stając się odrębną gminą wiejską. W 1998 r. od miasta odłączono natomiast wszystkie pozostałe z przyłączonych w 1975 r. sołectwa: Brzeźce, Ćwiklice, Łąka, Poręba i Rudołtowice (w sumie 8048 osób), które stały się odrębnymi wsiami w gminie Pszczyna.

Tab. 9. Podstawowe informacje na temat gmin miejskich przekształconych w gminy miejsko-wiejskie w latach 2008–2017

Gmina	Przed zmianą			Po zmianie					
	powierzchnia	liczba ludności	gęstość zaludnienia	część miejska			część wiejska		
				powierzchnia	liczba ludności	gęstość zaludnienia	powierzchnia	liczba ludności	gęstość zaludnienia
Czarna Woda	27,73	3 284	118,4	9,94	2 863	288,0	17,79	421	23,7
Jastarnia	7,80	3 782	484,9	4,31	2 734	634,3	3,49	1 048	300,3
Pieszycy	63,61	9 586	150,7	17,72	7 497	423,1	45,89	2 089	45,5
Szczawnica	87,90	7 372	83,9	32,90	6 032	183,3	55,00	1 340	24,4
Władysławowo	39,22	15 456	394,1	12,59	10 053	798,5	26,63	5 403	202,9

Objaśnienia: powierzchnia – w km²; gęstość zaludnienia – liczba osób/1 km².

Źródło: opracowanie własne na podstawie: *Powierzchnia i ludność...* (2009–2015).

7. INKORPORACJA MIEJSCOWOŚCI PODMIEJSKICH

Po 1989 r. procesy inkorporacji straciły na intensywności, do czego w znacznym stopniu przyczynił się rozwój samorządności (zapoczątkowany wprowadzeniem *Ustawy o samorządzie gminnym* w roku 1990) i związany z nim rozwój świadomości lokalnej. Przyczyną niechęci do zmian granic administracyjnych są obecnie przywiązanie do tradycji i chęć niezależności (Kaczmarek, 2016). Dlatego też obserwowane w analizowanym okresie procesy inkorporacji mają w większości przypadków charakter nieznacznych korekt zmian granic administracyjnych, polegających na przyłączeniu do miasta terenów już faktycznie miejskich. Największy przyrost liczby ludności w wyniku zmian granic administracyjnych w latach 1990–2017 miał miejsce w Warszawie (w 2002 r. w jej granice wcielono miasto Wesola) oraz w Zielonej Górze, Rzeszowie i Opolu, do których zostały przyłączone podmiejskie wsie. Intensywny rozwój terytorialny Rzeszowa odbywał się na kilku etapach, natomiast w przypadku Opola i Zielonej Góry na jednym etapie.



Rys. 8. Miejscowości wcielone do Rzeszowa w latach 2006–2017
Źródło: opracowanie własne

W 2005 r. Rzeszów liczył 158,5 tys. mieszkańców, zajmując powierzchnię 53,7 km² (gęstość zaludnienia wynosiła 2952 osób/km²). Z uwagi na brak powierzchni pod inwestycje, wskazywany od wielu lat przez urbanistów, wykraczanie granic funkcjonalnych miasta poza jego granice admini-

stracyjne i dużą gęstość zaludnienia władze Rzeszowa podjęły decyzję o rozpoczęciu procedury przyłączenia okolicznych miejscowości wiejskich (Krzaklewski, 2008). Rozwój terytorialny Rzeszowa został zapoczątkowany w roku 2006 (Sikora, Hrehorowicz-Gaber, 2017), kiedy do miasta wcielono sołectwa Słociny i Załęże z gminy Krasne. W kolejnych latach do Rzeszowa przyłączono: część sołectwa Przybyszówka z gminy Świlcza w 2007 r., pozostałą część sołectwa Przybyszówka i sołectwo Zwięczyca z gminy Boguchwała w 2008 r., sołectwo Biała z gminy Tyczyn w 2009 r., sołectwo Budziwój z gminy Tyczyn i część sołectwa Miłocin z gminy Głogów Małopolski w 2010 r., a także sołectwo Bzianka z gminy Świlcza w 2017 r. Spowodowało to powiększenie powierzchni miasta do 120,4 km² oraz wzrost liczby ludności o 18 753 osoby (rys. 8, tab. 10). Z początkiem 2019 r. w granice Rzeszowa została wcielona pozostała część sołectwa Miłocin i sołectwo Matysówka z gminy Tyczyn.

Tab. 10. Miejscowości przyłączone do Rzeszowa w latach 2006–2017

Rok	Miejscowość	Powierzchnia (km ²)	Liczba ludności
2006	Słocina Załęże	14,36	4 530
2007	Przybyszówka (część)	9,25	2 070
2008	Przybyszówka (część) Zwięczyca	7,00 7,23	1 429 3 344
2009	Biała	6,06	2 030
2010	Budziwój Miłocin (część)	17,50 1,24	4 074 677
2017	Bzianka	4,05	599

Źródło: opracowanie własne na podstawie *Powierzchnia i ludność...* (2006–2017) i uzasadnień do rozporządzeń Rady Ministrów.

W poszczególnych uzasadnieniach do rozporządzeń Rady Ministrów wskazywano następujące uwarunkowania i argumenty przemawiające za przedmiotowymi zmianami:

- 1) występowanie silnych powiązań komunikacyjnych oraz powiązań w zakresie infrastruktury społecznej i technicznej z miastem;
- 2) wskazanie barier przestrzennych rozwoju miasta i potrzeby powiększenia jego powierzchni w dokumentach strategicznych i planistycznych;
- 3) możliwość prowadzenia skoordynowanej polityki rozwoju przestrzennego miasta;
- 4) brak możliwości rozwojowych Rzeszowa w jego obecnych granicach administracyjnych, na co wpływa bardzo wysoka gęstość zaludnienia

i najmniejsza powierzchnia spośród miast wojewódzkich;

- 5) pozyskanie nowych terenów pod budownictwo mieszkaniowe, inwestycje przemysłowe i usługi komercyjne;
- 6) niedostosowanie obecnych granic administracyjnych Rzeszowa do pełnionych przez niego funkcji (stolica województwa, gospodarcze, naukowe i kulturalne centrum Polski południowo-wschodniej) i utrudniają przekształcenie się miasta w dużą, nowoczesną metropolię.

Co więcej, miejscowości wcielone do Rzeszowa straciły samodzielność administracyjną mimo wyraźnego sprzeciwu ich mieszkańców, na co wskazują m.in. wyniki przeprowadzonych konsultacji społecznych (przeciwko przedmiotowym zmianom było m.in.: 93% mieszkańców Zwiężczyca, 81% - Przybyszówki, 80% - Słociny, 78% - Załęża, 69% - Miłocina i 53% mieszkańców Matysówki).

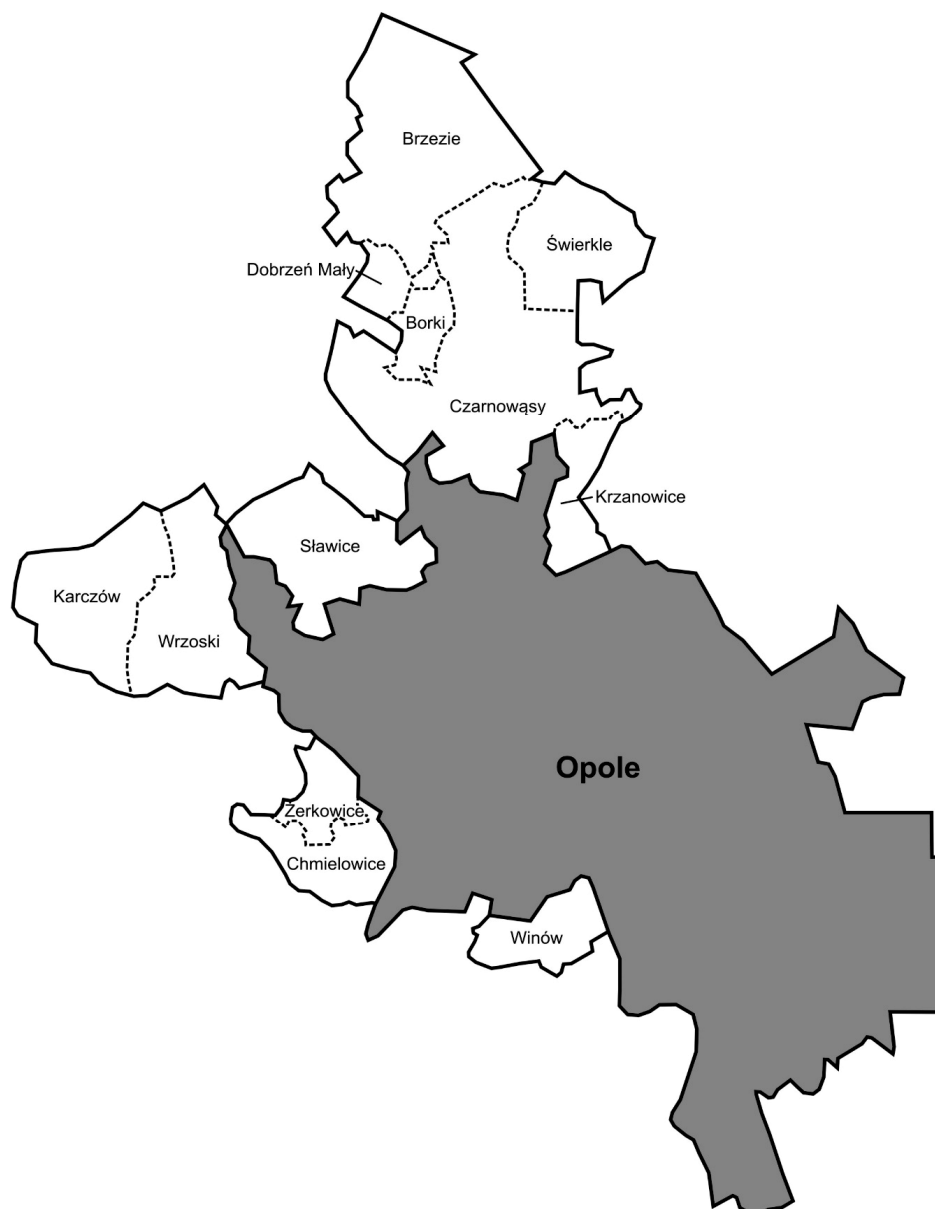
W 2015 r. w granice miasta Zielona Góra wcielono obszar gminy wiejskiej Zielona Góra (powierzchnia 219,98 km², liczba ludności 19 592), co spowodowało wzrost powierzchni miasta do 278,32 km² (dzięki czemu Zielona Góra stała się 6. miastem pod względem powierzchni w Polsce), wzrost liczby mieszkańców do 138,5 tys. osób i spadek gęstości zaludnienia z 2030 do 498 osób na 1 km². Jednocześnie została utworzona dzielnica Nowe Miasto, obejmująca obszar dawnej gminy wiejskiej, a miejscowości wchodzące w jej skład zachowały status sołectw (rys. 9). We wniosku jako główne korzyści przemawiające za proponowaną zmianą wskazano: tzw. bonus ministerialny w wysokości 100 mln zł, uniknięcie dwukrotnego przeprowadzenia w krótkim czasie wyborów samorządowych oraz możliwość ubiegania się o środki w nowej perspektywie finansowej UE. Perspektywa „ bonusu materialnego” dla „nowego” miasta miała istotny wpływ na pozytywną opinię Rady Gminy Zielona Góra i wynik konsultacji społecznych na jej terenie, w których 52,7% mieszkańców poparło likwidację gminy, a 45,9% osób było jej przeciwnych. Za inkorporacją opowiedzieli się w szczególności mieszkańcy wsi bezpośrednio graniczących z miastem (Stary i Nowy Kisielin), przeciwni połączeniu byli z kolei mieszkańcy miejscowości oddalonych od miasta. Obietnice złożone mieszkańcom dawnej gminy wiejskiej przez prezydenta miasta nie zostały jednak spełnione, co spowodowało niezadowolone społeczne i poczucie wykorzystania (por. Jęczmionka, Koziółek, 2015; Kalinowski, 2018; Stawiarz, 2013).



Rys. 9. Miejscowości wcielone do Zielonej Góry w 2015 r.
Źródło: opracowanie własne

Jeszcze więcej kontrowersji budzi poszerzenie granic Opola. W 2017 r. do miasta przyłączono sołectwa: Borki, Czarnowasy, Krzanowice i Świerkle oraz części sołectw: Brzezie (wraz z terenem Elektrowni Opole) i Dobrzeń Mały z gminy Dobrzeń Wielki (powierzchnia - 27,5 km², 5089 - ludność), sołectwa: Sławice, Wrzoski i część Karczowa z gminy Dąbrowa (powierzchnia - 16,7 km², 1480 mieszkańców), sołectwa: Chmielowice i Żerkowice z gminy Komprachcice (powierzchnia - 5,3 km², 2072 ludności), a także sołectwo Winów z gminy Prószków (powierzchnia - 2,8 km², 680 mieszkańców) (rys. 10). Spowodowało to powiększenie powierzchni miasta o 52,33 km² i wzrost jego liczby ludności o 9321 osób. Wniosek obejmował również propozycję wcielenia w granice Opola sołectwa Zawada (wraz z terenem centrum handlowego Turawa Park) z gminy Turawa³. W uzasadnieniu do rozporządzenia wymieniane były następujące argumenty przemawiające za poszerzeniem granic miasta:

- 1) przesuwanie się zasobów demograficznych i społecznych Opola do gmin sąsiednich;
- 2) zacieranie się granic między Opolem a terenami przyległymi;
- 3) wysoki stopień powiązania funkcjonalnego obszarów podmiejskich z Opolem;
- 4) rozszerzenie strefy przemysłowo-usługowej i mieszkalnictwa rezydencjonalnego;
- 5) uporządkowanie i lepsze wykorzystanie przestrzeni publicznej podmiejskich osiedli;
- 6) prorozwojowe wykorzystanie środków pochodzących z podatków (zwłaszcza z Elektrowni Opole).



Rys. 10. Miejscowości wcielone do Opola w 2017 r.
Źródło: opracowanie własne

Co istotne, proponowana zmiana została rekomendowana do pozytywnego rozpatrzenia, mimo wyraźnego sprzeciwu lokalnych społeczności. We wszystkich sołectwach wcielonych do Opola zdecydowana większość mieszkańców (ponad 90%) w trakcie konsultacji społecznych opowiedziała się przeciw inkorporacji (Rajchel, 2018). Mieszkańcy organizowali także marsze protestacyjne, blokady dróg, manifestacje, a w gminie Dobrzeń Wielki nawet strajk głodowy. Konflikt między władzami Opola a władzami ościennych gmin trwa nadal. Jego zarzewiem jest utrata przez podopolskie gminy znacznej części dochodów (dotyczy to w szczególności gminy Dobrzeń Wielki) i utrata przywile-

jów przysługujących mniejszości niemieckiej zamieszkującej na terenie wcielonych do miasta wsi (Dimitrow, 2017; Janowski, 2016, 2017, 2018; Józe-
fiak, 2018).

Przypadek Opola, Rzeszowa i Zielonej Góry jest w pewnym sensie podobny. Wszystkie te miasta są w gronie najmniejszych pod względem liczby mieszkańców miast wojewódzkich. W dodatku leżą one w zasięgu oddziaływania ośrodków makroregionalnych (Zielona Góra – Wrocławia i Poznania, Opole – Wrocławia i Katowic, Rzeszów – Krakowa). Jak wszystkie duże miasta w Polsce w ostatnich latach podlegają one intensywnym procesom suburbanizacji (Lisowski, Grochowski, 2008; Śleszyń-

ski, 2006), a Opole cechuje się dodatkowo niekorzystną sytuacją demograficzną (Dybowska, 2013; Kantor-Pietraga, 2014; Szczygielski, 2015). Poza tym przed poszerzeniem swoich granic administracyjnych miasta te charakteryzowały się (może z wyjątkiem Opola) względnie niewielką powierzchnią, która w przekonaniu władz lokalnych stanowiła barierę ich dalszego rozwoju. Czynniki te przyczyniły się do zainicjowania działań na rzecz poszerzenia granic administracyjnych miasta, których celem było zwiększenie ich potencjału (głównie przez pozyskanie nowych terenów pod inwestycje) i stworzenie większych możliwości konkurencji z największymi ośrodkami miejskimi w kraju. W opinii Habera (2017) przypadek Opola, Rzeszowa i Zielonej Góry wskazuje również na próbę powiązania powiększenia terytorium miasta z koncepcją zrównoważonego rozwoju. Mają o tym świadczyć publiczne wypowiedzi prezydentów tych miast, w których podkreślane są kwestie potrzeby rozwoju gospodarczego, występowania ugruntowanych od lat więzi społecznych, jednolitego sposobu zarządzania obszarem czy też wpływu powiększenia stolicy województwa na rozwój okolicznych gmin i całego regionu.

8. DYSKUSJA

Wraz z przywróceniem samorządności lokalnej w 1990 r. (Kaczmarek, 2005; Runge, 2005) istotną rolę w procesie decyzyjnym w zakresie zmian granic administracyjnych jednostek podziału terytorialnego (w tym miast) przypisano wynikom konsultacji społecznych (Sobota, Jawecki, Tokarczyk-Dorociak, 2012). Takie podejście, w zamysle ustawodawcy, ma odróżniać okres po 1989 r. od okresu socjalistycznego, w którym zmiany granic administracyjnych przeprowadzane były w wyniku odgórnych decyzji politycznych, często bez akceptacji (a nawet mimo sprzeciwu) społeczności lokalnych. Przyczyniło się to do małej trwałości jednostek powstałych w sposób sztuczny (tzn. niezależnie od kierunków rozwoju przestrzennego miasta), np. miast-zlepieńców i zlepieńców miejsko-wiejskich (Szymytkie, 2005, 2009, 2014). Co więcej, dążenia secesyjne inicjowane były zaraz po wprowadzeniu *Ustawy o samorządzie gminnym* (Jarczewski, 2002; Szczepański, 1991, 1996). Proces ten został w pewnym sensie zahamowany wraz z reformą administracyjną kraju w 1999 r., co wynika z konieczności dostosowania się jednostek podziału teryto-

rialnego do nowych realiów. Kolejny trend zmian granic administracyjnych miast jest związany z wejściem Polski w struktury europejskie w 2004 r. Możliwość skorzystania z dodatkowych środków unijnych przeznaczonych dla obszarów wiejskich zainicjowała dążenia secesyjne w przypadku miejscowości o wiejskim charakterze, funkcjonujących w granicach administracyjnych miast, co przyczyniło się do rozpadu kilku tzw. zlepieńców miejsko-wiejskich (Szymytkie, 2016). Tym bardziej mogą zaskakiwać obserwowane w ostatnich latach procesy inkorporacji podmiejskich wsi w granice pobliskich miast wojewódzkich (przypadek Opola, Rzeszowa i Zielonej Góry), które są przeprowadzane pomimo wyraźnego sprzeciwu lokalnych społeczności. Po pierwsze ignorowanie opinii mieszkańców i styl podejmowanych decyzji kłóć się z ideami znajdującymi się u podstaw samorządności lokalnej, a także uniemożliwia realizację potrzeby samostanowienia (por. Kaczmarek, 2016). Po drugie zmiana granic administracyjnych miasta powinna przynosić korzyści dla wszystkich stron objętych proponowaną zmianą. W tym przypadku korzyści są jednostronne – miasto zwiększa swój potencjał demograficzny, zyskuje dodatkowe terytorium i środki finansowe pochodzące z podatków, a straty w gminach podmiejskich, z uwagi na ich skalę, są zdecydowanie bardziej dotkliwe. Dobrze obrazuje to przykład gminy Dobrzeń Wielki. W wyniku poszerzenia granic Opola w 2017 r. gmina ta straciła 30,2% swojego terytorium i 34,9% ogółu mieszkańców, a dochody jej budżetu (po stracie największego podatnika w postaci Elektrowni Opole) zmniejszyły się z 69,6 mln zł w 2016 r. do 44,6 mln zł w 2017 r. Po trzecie inkorporacja terenów podmiejskich w granice miasta niesie ryzyko niekontrolowanego zwiększenia powierzchni zabudowanej (por. Bazan-Krzywoszańska, Mrówczyńska, Skiba, 2015).

9. PODSUMOWANIE

Po 1989 r. intensywność zmian granic administracyjnych miast w Polsce znacząco zmniejszyła się w stosunku do okresu poprzedzającego (lata 1945–1989). Co więcej, występujące w tym okresie procesy inkorporacji w większości przypadków miały charakter jedynie korekt granic administracyjnych, związanych z przyłączeniem terenów wcześniej faktycznie zajętych już przez miasto. Analizując pozostałe przypadki zmian administracyjnych można wyróżnić trzy zasadnicze tendencje: rozpad miast-

-zlepieńców (np. „Wielkie Tychy”, Wodzisław Śląski), rozpad zlepieńców miejsko-wiejskich (Szczawnica, Czarna Woda, Władysławowo, Pieszyce, Jastarnia) i wcielanie w granice miast podmiejskich wsi (np. Opole, Rzeszów, Zielona Góra). Pierwsze dwa procesy są związane z dezintegracją form o niespójnym charakterze powstałych „na wyrost”, głównie w latach 70. XX w., stąd ich rozpad należy oceniać pozytywnie, zwłaszcza w kontekście odzyskania samodzielności administracyjnej przez jednostki wyłączone z granic wspomnianych miast. Trzeci proces, powiększanie miast o tereny podmiejskie, budzi znacznie więcej kontrowersji. Dotyczy to w szczególności okoliczności towarzyszących zmianom i stylu podejmowanych decyzji. Procesy inkorporacji są bowiem przeprowadzane pomimo wyraźnego sprzeciwu lokalnych społeczności, co kłóci się z ideami stojącymi u podstaw samorządności lokalnej i potęguje poczucie niesprawiedliwości społecznej.

PRZYPISY

¹ Z wyjątkiem lat 2006–2010, w których wystąpił dodatni przyrost naturalny.

² W 1977 r. obszar miasta i gminy Imielin został wcielony w granice miasta Mysłówice.

³ Propozycja ta, z uwagi na możliwość niewypłacalności gminy Turawa, została jednak odrzucona.


BIBLIOGRAFIA

- Adamski, F. (2017). Nowa Huta na tle procesów urbanizacyjnych Polski powojennej. *Roczniki Nauk Społecznych*, 3, s. 223–237.
- Bazan-Krzywoszańska, A., Mrówczyńska, M., Skiba, M. (2015). Połączenie terenów miasta i gminy Zielona Góra w świetle problemu rozlewania się miast. *Logistyka*, 2015 (4), s. 2433–2441.
- Dimitrow, R. (2017). Marek Leja, wójt gminy Dąbrowa: „Powiększenie Opola uszczupliło nasz budżet”. *Nowa Trybuna Opolska*, 14 listopada.
- Dybowska, J. (2013). Przemiany demograficzne w regionie o nasilonej migracji zagranicznej na przykładzie województwa opolskiego. *Studia i Monografie*, 487. Opole: Uniwersytet Opolski.
- Haber, G. (2017). Koncepcja zrównoważonego rozwoju jako wyzwanie dla polityki miejskiej na przykładzie realizacji projektu „Dużego Opola” w XXI wieku. *Zeszyty Naukowe Politechniki Śląskiej. Organizacja i Zarządzanie*, 106, s. 153–164.
- Janowski, A. (2016). Wójtowie są w szoku. Zapowiadają, że nie zrezygnują z walki. *Nowa Trybuna Opolska*, 9 lipca.
- Janowski, A. (2017). Większe Opole. Jest nowy pomysł na zmianę granic. *Nowa Trybuna Opolska*, 26 czerwca.
- Janowski, A. (2018). Większe Opole. Rząd musi rozstrzygnąć spór pomiędzy Opolem i Dobrzaniem Wielkim. *Nowa Trybuna Opolska*, 9 kwietnia.
- Jarczewski, W. (2002). *Odzyskana niezależność. Przyczyny i skutki powstania nowych gmin na obszarach GOP w latach 90.* Kraków: Wyd. Dante.
- Jelonek, A., Zborowski, A. (1992). Wpływ zmian funkcji administracyjnych na rozwój ludnościowy i terytorialny miast w Polsce. W: *Funkcja administracyjna miast* (s. 27–35), *Folia Geographica*, 17. Łódź: Uniwersytet Łódzki.
- Jęczmionka, P., Koziółek, K. (2015). Co mieszkańcy Zielonej Góry zyskali na połączeniu miasta z gminą? Sprawdź!. *Gazeta Wielkopolska*, 17 marca.
- Józefiak, B. (2018). Zaborcy i złodzieje. Tak o władzach Opola mówią mieszkańcy wsi, które zostały przyłączone do miasta, <http://weekend.gazeta.pl/weekend/1,152121,23868333,zaborcy-i-zlodzieje-tak-o-wladzach-opola-mowia-mieszkanicy-wsi.html>. Pobrano: 8.09.2018.
- Kaczmarek, T. (2005). *Struktury terytorialno-administracyjne i ich reformy w krajach europejskich.* Poznań: Wyd. Naukowe UAM.
- Kaczmarek, T. (2016). Gminny podział administracyjny w świetle 25 lat funkcjonowania samorządu terytorialnego w Polsce. *Przegląd Politologiczny*, 1, s. 63–80.
- Kalinowski, L. (2018). Jak się nam żyje po połączeniu miasta Zielona Góra z gminą, czyli w którą stronę podążamy. *Gazeta Lubuska*, 17 marca.
- Kantor-Pietraga, I. (2014). *Systematyka procesu depopulacji miast na obszarze Polski od XIX do XXI wieku.* Katowice: Wyd. Uniwersytetu Śląskiego.
- Krzaklewski, S. (2008). Powiększyć miasto. *Czasopismo Techniczne. Architektura*, 105 (3-A), s. 127–133.
- Lisowski, A., Grochowski, M. (2008). Procesy suburbanizacji. Uwarunkowania, formy, konsekwencje. *Biuletyn KPZK PAN*, 240 (1), s. 216–280.
- Powierzchnia i ludność w przekroju terytorialnym. Informacje i opracowania statystyczne (1994–2018).* Warszawa: GUS.
- Powierzchnia i ludność w przekroju terytorialnym. Informacje i opracowania statystyczne (2009).* Warszawa: GUS.
- Rajchel, D. (2018). Zmiana granic administracyjnych miasta metodą pokonania bariery przestrzennej na przykładzie Opola i Rzeszowa. W: Sitek S. (red.), „Stare i nowe” problemy badawcze w geografii społeczno-ekonomicznej, 8, (s. 85–102). Katowice: PTG Oddział Katowicki, Sosnowiec: Uniwersytet Śląski.
- Rocznik statystyczny Rzeczypospolitej Polskiej. 2017 (2017).* Warszawa: GUS.
- Runge, J. (2005). Urbanizacja i jej konsekwencje w regionie katowickim – mity a rzeczywistość. W: I. Jażdżewska (red.), *Współczesne procesy urbanizacji i ich skutki* (s. 193–202). XVIII *Konwersatorium Wiedzy o Mieście.* Łódź: Uniwersytet Łódzki.
- Sikora, A., Hrehorowicz-Gaber, H. (2017). Przekształcenia nowych terytoriów miejskich na przykładzie Rzeszowa. *Czasopismo Inżynierii Łądowej, Środowiska i Architektury*, 64 (4/1), s. 315–322.
- Sobota, M., Jawecki, B., Tokarczyk-Dorociak, K. (2012). Aspekty prawne zmiany granic administracyjnych gmin. *Barometr Regionalny*, 4 (33), s. 31–38.
- Spórna, T. (2012). *Modele przemian urbanizacyjnych w województwie śląskim.* Sosnowiec: Uniwersytet Śląski.
- Stawiarz, K. (2013). Projekt Kontraktu Zielonogórskiego gotowy. Co obiecuje miasto? *Gazeta Wyborcza. Zielona Góra*, 7 czerwca.
- Szczepański, M.S. (1991). „Miasto socjalistyczne” i świat społeczny jego mieszkańców. *Rozwój Regionalny – Rozwój Lokalny – Samorząd Terytorialny*, 32.
- Szczepański, M.S. (red.) (1996). *Tychy 1939–1993. Monografia miasta.* Tychy.
- Szczygielski, K. (2015). Opolska specjalna strefa demograficzna – kaprys czy konieczność? *Studia Ekonomiczne*, 223, s. 57–72.

- Szmytkie, R. (2003). Znaczenie osiedli miejskich w kształtowaniu systemu osadniczego Polski w okresie powojennym. *Czasopismo Geograficzne*, 74 (1-2), s. 59-77.
- Szmytkie, R. (2005). Dezintegracja miast-zlepieńców. W: I. Jażdżewska (red.), *Współczesne procesy urbanizacji i ich skutki* (s. 379-387), XVIII *Konwersatorium Wiedzy o Mieście*. Łódź: Uniwersytet Łódzki.
- Szmytkie, R. (2005/6). Zlepieńce miejsko-wiejskie jako gminy miejskie w Sudetach. W: K. Heffner, T. Marszał (red.), *Małe miasta – studium przypadków* (s. 173-184). Łódź: Uniwersytet Łódzki.
- Szmytkie, R. (2009). Miasta-zlepieńce na Śląsku Dolnym i Opolskim. *Rozprawy Naukowe Instytutu Geografii i Rozwoju Regionalnego*, 6. Wrocław: Uniwersytet Wrocławski.
- Szmytkie, R. (2014). Procesy inkorporacji i secesji miast w Polsce po 1945 r. W: K. Kuć-Czajkowska, M. Sidor (red.), *Miasta, aglomeracje, metropolie w nurcie globalnych przemian* (s. 177-200). Lublin: Uniwersytet Marii Curie-Skłodowskiej.
- Szmytkie, R. (2016). Dezintegracja zlepieńców miejsko-wiejskich w Polsce w latach 2008-2016. *Prace Geograficzne*, 147, s. 145-168.
- Szymańska, D., Grzelak-Kostulska, E., Hołowiecka, B. (2006). Zmiany powierzchni i gęstości zaludnienia miast Polski w latach 1960-2003. W: J. Słodczyk, E. Szafranek (red.), *Kierunki przekształceń struktury gospodarczej i społeczno-demograficznej miast* (s. 341-353). Opole: Wyd. Uniwersytetu Opolskiego.
- Szymańska, D., Grzelak-Kostulska, E., Hołowiecka, B. (2009). Polish towns and the changes in their areas and population densities. *Bulletin of Geography. Socio-economic Series*, 11, s. 15-30.
- Śleszyński, P. (2006). Demograficzny wymiar procesów suburbanizacji w Polsce po 1989 roku. W: S. Kozłowski (red.), *Żywiolowe rozprzestrzenianie się miast* (s. 105-124). Białystok: Wyd. Ekonomia i Środowisko.
- Zmiany administracyjne miast 1945-1984 (1985). *Statystyka Polski. Statystyka Regionalna*, 7. Warszawa: GUS.


Artykuł wpłynął:
7 września 2019
Zaakceptowano do druku:
19 października 2019

Monika Maria Cysek-Pawlak

 <https://orcid.org/0000-0002-8175-6779>


Łódź University of Technology, Faculty of Civil Engineering
Architecture and Environmental Engineering, Institute of Architecture and Urban Planning
monika.cysek@p.lodz.pl

Tomasz Krystkowski

 <https://orcid.org/0000-0002-5619-2457>

Łódź University of Technology, Faculty of Civil Engineering
Architecture and Environmental Engineering, Institute of Architecture and Urban Planning
tomasz.krystkowski@p.lodz.pl

Jakub Misiak

 <https://orcid.org/0000-0003-2843-8752>

Interdisciplinary Doctoral School
jkb.misiak@gmail.com

TRADITIONAL NEIGHBORHOOD DESIGN AS A NEW URBANIST PRINCIPLE FOR THE REVIVAL OF POST-INDUSTRIAL CITY CENTERS: A COMPARATIVE STUDY OF LYON AND LODZ

Abstract: The purpose of this article is to evaluate the role of a Traditional Neighborhood Design (TND), one of New Urbanist principles, in the regeneration of post-industrial city centers. Its structure is the following. First, the contemporary elements of the TND are identified. Then, their actual versus declared use in strategies aimed at the renewal of major post-industrial sites is analyzed. Finally, the elements' ability to improve the spatial quality of an urban area is assessed. The above purpose is achieved by analyzing the application of the New Urbanist planning tools by two urban regeneration projects at different levels of completion. The sites of the projects are the central areas of the French metropolis of Lyon and of the Polish city of Lodz.

Keywords: New Urbanism, Traditional Neighborhood Design, regeneration of a post-industrial city center, Lodz, Lyon.

WYWODZĄCY SIĘ Z NOWEGO URBANIZMU TRADYCYJNY MODEL URBANIZACYJNY JAKO JEDNA Z ZASAD
ODNOWY POPRZEMYSŁOWYCH CENTRÓW MIAST. STUDIUM PORÓWNAWCZE LYONU I ŁODZI

Abstrakt: Celem autorów artykułu jest ocena roli tradycyjnego modelu urbanizacyjnego (eng. *Traditional Neighborhood Design* TND), jednej z zasad Nowego Urbanizmu, w regeneracji postindustrialnych centrów miast. Struktura artykułu jest następująca: w pierwszej części przedstawiono współczesne elementy wywodzące się z TND. Następnie przeanalizowano ich faktyczne i zadeklarowane wykorzystanie w strategiach odnowy obszarów poprzemysłowych. Na końcu oceniono ich efektywność – wpływ na poprawę jakości użytkowania przestrzeni. Powyższy cel został osiągnięty poprzez analizę zastosowania narzędzi planowania tradycyjnego modelu urbanizacyjnego (TND) w dwóch projektach rewitalizacji miast na różnych poziomach zaawansowania. Omawianymi przypadkami są obszary centralne metropolii Lyonu we Francji oraz Łodzi w Polsce.

Słowa kluczowe: Nowy Urbanizm, tradycyjny model urbanizacyjny, regeneracja centrów miast poprzemysłowych, Łódź, Lyon.

1. INTRODUCTION

The New Urbanism is promoted by its advocates as an urban design strategy for creating a more human-friendly environment (Plaut, Boarnet, 2003). Because of its focus on open spaces and squares and roads functioning as the main outdoor rooms, the New Urbanism should be viewed as a movement in urban design emphasizing the benefits of reviving traditional neighborhoods (Piatkowski, Marshall, 2014) and offering a viable alternative to low-density, auto-dependent neighborhoods (Ellis, 2002)

rather than an architectural style. According to Talen (2000), the centrepiece of the New Urbanism is the link between public space and a sense of community creating a spatial structure encouraging public interaction (Davis, Duany, and Plater-Zyberk, 1999; Leccese, McCormick, 2000).

In 1993 Andres Duany, Elizabeth Plater-Zyberk, Peter Calthorpe, Daniel Solomon, Douglas Kelbaugh and Scott Merrill, the prominent practitioners and theorists of New Urbanism, initiated the

Congress for the New Urbanism (CNU) (Schuyler, 1997) at which the Charter of the New Urbanism (CNU, 2001) laying out its key principles was adopted. One of the most important of them is the concept of a traditional neighbourhood with a well-defined center, high-quality public spaces, a mixed-use area accessible within a 10-minute walk, and development density increasing to the center (Talen, 1999). The New Urbanism was originally created to mitigate the impacts of suburban sprawl, but today the range of its uses is much wider as the researchers have found it to be 'applicable at all scales, from high-density Manhattan neighborhoods to hamlets in the countryside' (Ellis, 2002, p. 267).

Set in the context of Bohl's assumptions about the application of the New Urbanism to inner-city (Bohl, 2000), this article evaluates the role of the Traditional Neighborhood Design (TND) as a New Urbanist principle used in the regeneration of post-industrial city centers where most revitalization projects are taking place today. In this way it provides an insightful comparison of theoretical findings and actual practices of modern cities.

The article is organized as follows. First, the contemporary elements of the New Urbanist Traditional Neighborhood Design are identified. Then, their actual versus declared use in strategies aimed at the regeneration of strategic post-industrial areas is analyzed. The aim of the analysis is to determine whether TND's elements can make an urban area more functional. Because of earlier evidence that 'Residents of the new urbanist neighbourhood [are] more likely to be physically active in their neighborhood than [are] residents of conventional suburbs' (Rodríguez, Khattak, and Evenson, 2007, p. 43), the authors of the article will seek to establish the correlation between TND elements and measures of land-use quality such as:

1. The size of the city center in relation to the entire urbanized area.

The knowledge of how the center of a city relates to the rest of its area or to other municipalities making up a conurbation is important for the effective management of complicated urban systems whose elements have to harmonize with their context (Hebbert, 2003). In studying the size ratios, areas covered by spatial policy also need to be considered because of Schuyler's thesis (1997, p. 353) "that New Urbanism developments must be linked to broad regional objectives, [...] expectations need to be tempered with reality [and] genuine change in the metropolitan landscape takes decades to implement".

2. Population and development densities.

Both measures show land-use intensity in the city center. According to the New Urbanist guidelines, the spatial structure of a traditional neighbourhood should be relatively dense and increasing towards its center (Marshall, 2003).

3. Mixed-use functionality.

According to New Urbanism pioneers, mixed-use is an important attribute of an urban area. A mixed-use area is characterized by the diversity, accessibility and proximity of buildings and public spaces (Schuyler, 1997) and by the appropriate composition of metropolitan functions in the city center. All these elements together show how liveable and attractive an area is (Farr, 2008). An analysis of mixed-use must also consider the locations of civic buildings because a true Civitas (city) must consist of both *res economica* and *res publica* (Krier, 2009). The significance of civic buildings derives from the fact that they uphold the identity of a community and consequently its quality and sense of importance (Calthorpe, 1993).

4. Public spaces.

New Urbanists encourage street life because they believe that increased pedestrian interaction make places more secure and strengthens community bonds (Talen, 1997; Gallimore, Brown, and Werner, 2011; Piatkowski and Marshall 2014). The factor attracting people to some areas is a sense of place which can be quantified as a ratio between public (transit) spaces (squares, streets, greens, parks) and built-up spaces (Talen, 1997).

5. Post-industrial and natural heritage.

The post-industrial and natural heritage of cities consists of urban layouts, buildings and small architecture. All these assets define the identity of the city and of its residents. Calthorpe argues that equally important are parks and open spaces that bring together residents of community and provide the appropriate settings for civic structures just as churches, government buildings, and large residences do (Calthorpe, 1993). Because the spatial quality of an area largely depends on the physical condition and visibility of these components of local heritage, especially in the pedestrian-oriented systems such as New Urbanism (Katz, 1994; CNU, 2001), they too must be considered when the traditional neighborhood structure is examined.

2. METHODS OF RESEARCH

The conducted research utilized a variety of both empirical and theoretical methods. Analyses focused on issues connected to urban pattern and spatial policy. The first part of the research used mainly the literature review, that allowed to single out key elements of TND. The second part of the research consists of empirical analysis of selected examples of problems defined in the first part. Both parts involved using analytical methodologies, critical approach towards sources of information, and referenced to quantitative and qualitative parameters. The analysis of morphological and organizational structure of researched cases involved use of planning documents (chapters: "The size of the city center in relation to the entire urbanized area" and "Post-industrial and natural heritage"). In the case study multiple partitive research methods, including spatial analyses and their statistical aspects. Among those mentioned earlier querying cartographic study, urban inventory and on-site research need to be distinguished. It was necessary to use statistical and demographical data from specialised institutions such as Urban Agency of the Lyon Metropolitan Area, Bank of Local Data and Head Office of Geodesy and Cartography in Lodz (chapters "The size of the city center in relation to the entire urbanized area" and "Population and development densities"). Additionally data from Urban Agency of the Lyon Metropolitan Area and the Municipal Urban Planning Office in Lodz were used, as well as public domain sources, for example Open Street Map, Copernicus Land Monitoring Service at the European Environment Agency - Urban Atlas. Collected data were processed and analysed using state of the art software used for enabling spatial planning: Quantum GIS and AutoCAD Map 3D. Collected data allowed to complete a spatial (buildings density and structure, situation and distance between public spaces, function of areas) and morphological study (places of mixed-use functionality, public spaces) of both cities.

Direct observation of development of analysed cases served a complement to above analyses. The Authors of the research are inhabitants of Lodz and it allows them to be active observers and witnesses to changes happening in the city. Thanks to a research grant one of the Authors managed to conduct detailed on-site observations in Lyon.

Adopted template of research procedure enabled critical assessment of TND's impact. Use of com-

parative case study allowed for elaboration of detailed conclusions of researched cases. The product of the research is a catalogue of recommendations that have practical reference to spatial transformation in Lodz and Lyon, as well as in spaces of similar profiles.

3. DISCUSSION

3.1. THE SIZE OF THE CITY CENTER IN RELATION TO THE ENTIRE URBANIZED AREA

Lyon and Lodz are the third most populous urban municipalities in France and Poland, but other than that they are very different from each other. Attributing the differences between them only to different administrative divisions of Poland and France would be a misleading oversimplification: the size relations in Lyon and Lodz give more credibility to the conclusion that they are rather due to different perspectives on spatial policy (Fig. 1).

Lyon is part of the vast Lyon metropolitan area (a topographically diverse region encompassing the Alps, Massif Central and Burgundy) where the intercommune cooperation is regulated by a set of principal directives called 'Inter-Scot'. 'Scot' (*schema de cohérence territoriale* - a territorial coherence scheme) alone is an urban outline plan covering a smaller, yet significant area of the Lyon conurbation. The development of the basic unit of territorial collectivity called the Grand Lyon is governed by a single zoning plan (*plan local d'urbanisme et de l'habitat* - PLU-H) that aims to coordinate different urban functions and uses among communes.

This multi-level structure must lead to the question about where the center of Lyon is. According to the planning documents it consists of the communes of Lyon (47.95 km² and 506,615 inhabitants) and Villeurbanne (14.52 km² and 148,543 inhabitants). The two communes constitute 8.26% of the metropolitan Lyon area and 11.61% of the Grand Lyon area.

The documents do not show, however, the center of Lyon, which is widely deemed to consist of Presqu'île with the oldest part of the city Vieux Lyon (1.93 km²). The 'second city-center' is the central business district of Part-Dieu (0.57 km²) which has been undergoing changes since 1970s. Major revitalization processes can also be seen in Cité Internationale and Confluence (1.66 km²).

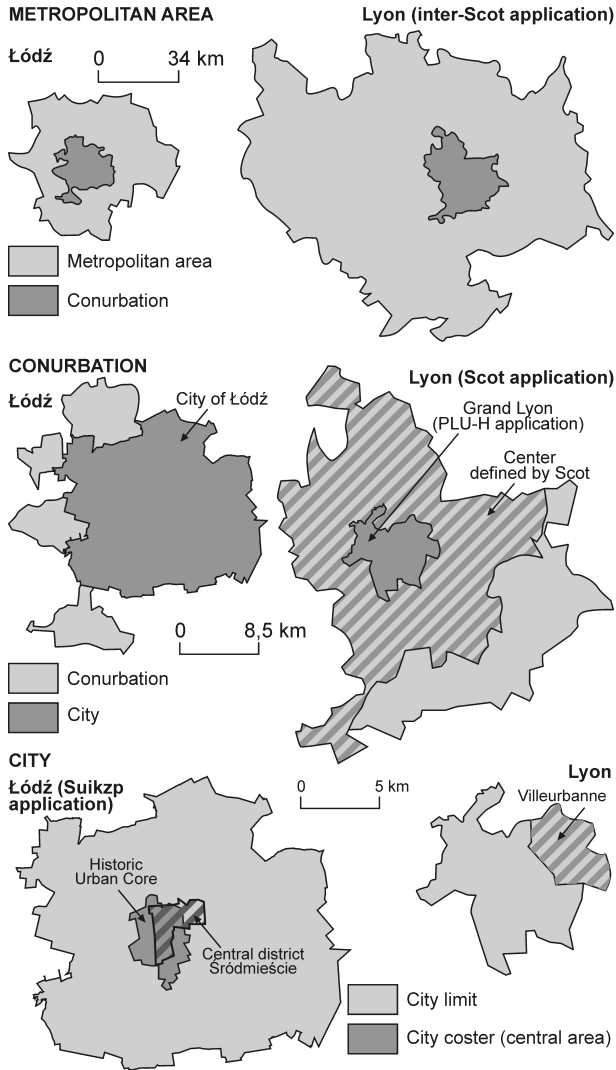
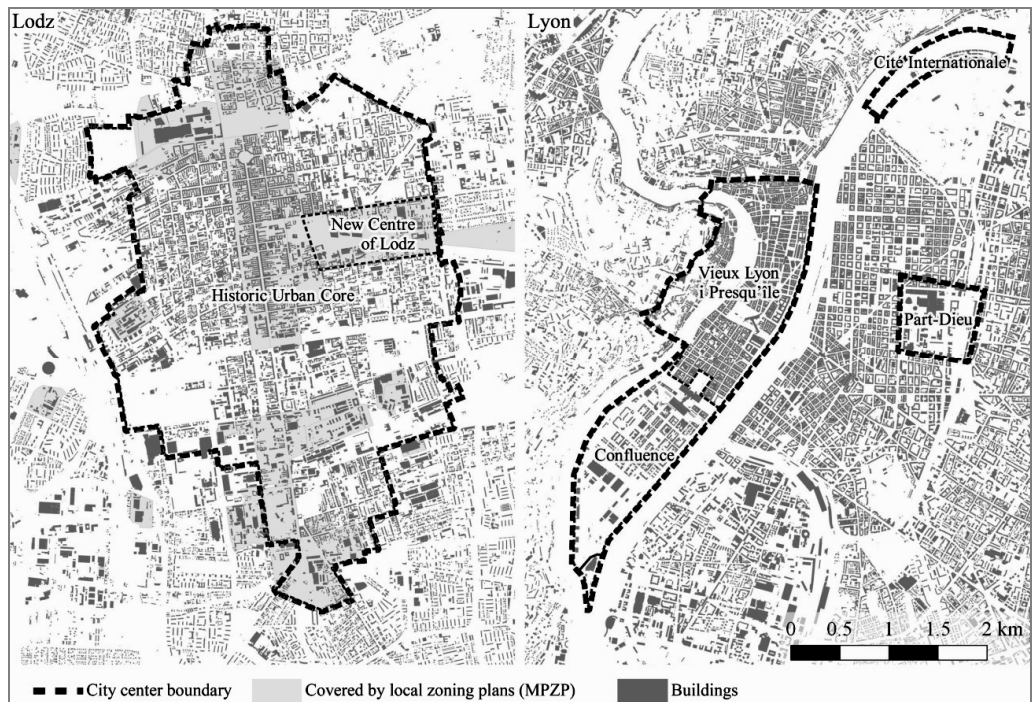


Figure 1. The central areas in Lodz and Lyon in relation to the entire urbanised area
 Source: created from data available at the Urban Agency of the Lyon Metropolitan Area and the Municipal Urban Planning Office in Lodz and Open Street Map database

Figure 2. A comparison of development densities between Lodz and Lyon
 Source: created from data available at the Urban Agency of the Lyon Metropolitan Area, the Municipal Urban Planning Office in Lodz and Open Street Map database



In this study, the center of Lyon is understood to encompass Presqu'île, Vieux Lyon, Part-Dieu, Cité Internationale and Confluence (Fig. 2) that together represent in area terms 8.67% of the city of Lyon, 0.55% of the Lyon conurbation, and 0.78% of metropolitan.

Although the planning documents of Lodz are more precise in defining its center, its interpretations vary depending on their purpose. From the administrative perspective, the center of Lodz (Śródmieście) covers 3.10% of the city's area and accounts for more than 22% of its population (Cysek-Pawlak, Krystkowski, 2018). For developer purposes, the term 'a central built area' is also used, denoting the part of the city where more lenient building permit requirements apply (allowing greater density of new developments, etc.).

The center of Lodz and its Historic Urban Core (HUC) are treated as equivalent notions in the city's planning documents. The same definitional approach has been adopted in this article. The Polish urban planning system is based on a fundamental document called the SUIKPZ (Polish title of the document: *Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego*, in translation: a Study of conditions and directions of spatial development) that functionally resembles the French Scot but differs from it in scope (the Scot applies to the entire conurbation of Lyon while the SUIKPZ is only prepared for the city of Lodz). The SUIKPZ calls the HUC the functional center of Lodz and the main stay of its image and identity. The modern shape of the HUC (4.77% - 13.95 km²) of the city's area and around one-fifth of its population) was to a large extent determined by industrialization-driven urbanization processes in the 19th and 20th c (Dzieciuchowicz, 2014).

A similar definition of the Lodz central area can be found in the city's development strategy, where the HUC is acknowledged as the oldest and best-shaped urban structure in the city with the largest number of grand residential buildings, impressive factories, and regular and full blocks of streets (UML, 2013). According to the Society of Polish Town Planners, the HUC is the largest of all urban structures present in the centers of Polish cities.

In March 2018, only 38% of the HUC area was covered by local zoning plans (MPZP), a Polish equivalent of the French PLU-H prepared for Grand Lyon area. The rate is relatively low because following the collapse of communism in Poland the land

use planning law was overhauled and all pre-1995 MPZPs were scrapped. As unsatisfactory as the rate is, it is still higher than the 19.6% rate noted for the whole city.

No strategic plans have been drawn up to ensure harmonious and coordinated development of the conurbation or metropolis of Lodz. The only documents available are broad in scope and express intentions concerning the development of the region.

3.2. POPULATION AND DEVELOPMENT DENSITIES

According to the data in Table 1, the center of Lyon is more than three times smaller than the center of Lodz. The administrative area of Lyon is six times smaller than that of Lodz but the metropolis and conurbation of Lyon are larger than their Lodz counterparts. Below, in order to find out how both cities implement the New Urbanist principle of traditional neighborhood, their areas, development density and population density rates indicating land-use quality are analyzed and compared.

The analysis of land-use quality in Lyon and Lodz is performed by comparing their downtown areas and entire urban areas (Fig. 3) in the framework of an urban planning model called Transect Planning created by the New Urbanists (Duany, Talen, 2002). The Transect Planning concept is consistent with the idea of a compact city (Neuman, 2005) and its purpose is to promote a built environment characterized by seamless connections between different density zones, from scarcely built-up rural areas through suburbs to densely developed centers.

Density transect occurs in both cities in question. In the metropolitan Lodz, population density rises steadily from 446 to 10,210 inhabitants/km² in the center. The respective numbers for Lyon are 271 and 12,687 inhabitants/km², meaning that metropolitan Lyon is less populated but has more inhabitants per square km in the center. If calculations were made without the river area, population density in central Lyon would go up to as many as 16,144 inhabitants/km², increasing the density ratio to 1.5:1 in its favour. As far as Lodz is concerned, the population density rate shows that its population has been decreasing since the late 1980s. According to the SUIKPZ, it was the HUC that lost more residents in the last two decades than other districts of the city.

Table 1. A comparison of urban indicators between Lodz and Lyon

Metropolitan area	Lyon	Lodz
Metropolitan area		
Area	12,041 km ²	2,499 km ²
No. of residents	3,256,531	1,086,993
Population density (people per sq. km)	271/km ²	446/km ²
Development density	1.47%	1.23%
Conurbation		
Area	753 km ²	410 km ²
No. of residents	1,419,397	869,682
Population density (people per sq. km)	1,886/km ²	2,123/km ²
Development density	7.16%	5.04%
Grand Lyon (<i>Métropole de Lyon</i>)		
Area	534 km ²	n/a
No. of residents	1,350,000	
Population density (people per sq. km)	2,538/km ²	
Development density	9.62%	
City		
Area	47.95 km ²	293.25 km ²
No. of residents	506,615	693,797
Population density (people per sq. km)	10,538/km ²	2,366/km ²
Development density	23.96%	7.47%
Center		
Area	4.29 km ²	13.95 km ²
No. of residents	59,248	142,432
Population density (people per sq. km)	12,687/km ²	10,210/km ²
Development density	35.4%	27.2%

Source: created by the authors based on 2017 data from the Urban Agency of the Lyon Metropolitan Area, 2013 data from the Bank of Local Data and the Head Office for Geodesy and Cartography in Lodz (no. of residents living in the center of Lodz), 2015 data (the Lodz metropolis) and 2017 (other data).



Figure 3. A comparison of development densities between Lodz and Lyon

Source: created from data available at the Urban Agency of the Lyon Metropolitan Area, the Municipal Urban Planning Office in Lodz and Open Street Map database

The intensity of depopulation processes and population density vary across the center of Lodz. Inside its relatively large area there are densely populated 'local centers' as well as places with few inhabitants. This irregular distribution of population is probably due to many downtown sites having fallen into a state of neglect and disrepair (almost all of the HUC area is covered by the revitalization plans) (Kaniewicz, Nowakowska, Wosiak, 2002; Dzieciuchowicz, 2009a,b, 1984). In the center of Lyon, population density variations are caused by the diversity of buildings. The highest population densities are noted in Part-Dieu and then in Cité Internationale. The population density in the center is, however, not as high as the two districts might suggest because its overall level is reduced by the less populated historic districts of Vieux Lyon, Presqu'île and post-industrial Confluence.

As important in evaluating land-use quality as population density is the density of development. In this study, it is calculated as a ratio of developed land to total urbanized area. As could be expected, its values follow the same trend as population densities: in both cities they increase towards the center and vary considerably within its borders.

The Lodz rate of development density, 7.4%, is worryingly low. In the city center it is significantly higher, 27.2%, but still does not compare with Lyon's 35.4 or 40.17% (the latter value omits the river area). The highest development density is noted in the HUC where major investments and new development projects are needed to make up for the different quality of its parcels and their unequal access to public spaces (Wiśniewska, 2009; Wiśniewski, 1984; Koter, 2009).

In the center of Lyon, the cause of variations in development densities is different types of buildings in its area. The highest development density occurs in the complete historic systems of Presqu'île and Vieux Lyon, followed by Part-Dieu, Cité Internationale and Confluence. Research has shown that Confluence owes its present urban landscape primarily to the fact that a large part of the revitalized area has been given over to pedestrians and recreation, and to improvement processes aimed at increasing the density of development, etc., that are yet to be complete (Kazimierczak, 2014).

3.3. MIXED-USE

Because the New Urbanism emerged as a reaction to single-function neighborhoods, its emphasis on mixed-use (Schuyler, 1997) and the age, income and

education diversity of users seems quite natural (Amin, Thrift, 2002; Trudeau, Kaplan, 2015; Foster, Hooper, Knuiman, Bull, Giles-Corti, 2016). There is, however, no consensus among urban planners on whether there is a fixed set of diverse land uses and users that would be right for the centers of all cities. Reaching it will not be easy because of incomplete datasets providing spatial reference information on some cities, such as Lyon. This incompleteness also caused that the authors could not analyze Lyon as thoroughly as Lodz.

In analyzing a city center with respect to the mix of functions the first step should be to examine whether the mix is more prestigious than in the suburbs. To this end, the structure of the metropolitan functions has to be investigated, for instance to determine whether a downtown area has more residential functions than public ones. According to the Urban Atlas, metropolitan functions occur not only in the city centers but also in Central Business Districts provided that they also include residential areas. The centers of Lodz and Lyon have very similar shares of metropolitan functions, respectively 62% and 59% (Fig. 4), which are supplemented by functions addressing the needs of the public, such as commercial, industrial, sports and leisure facilities (Fig. 5). The historic part of the center of Lyon (Presqu'île and Vieux Lyon) has significantly more public institutions compared with its newer areas. In the center of Lodz, a concentration of public institutions can be seen on Piotrkowska St., which is the main street in the city and the compositional axis of its Historic Urban Core (Wolaniuk, 2002a, b).

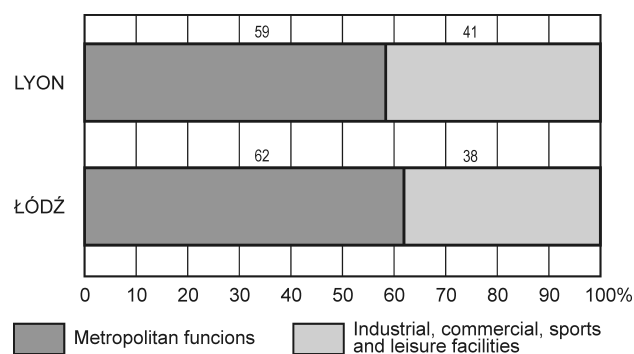


Figure 4. Principal urban functions in the center of Lyon and Lodz

Source: developed by the authors based on the Urban Atlas and field research data

The center of Lodz has relatively equal proportions of residential and service functions, ranging from 41% to 44%. Its major metropolitan functions

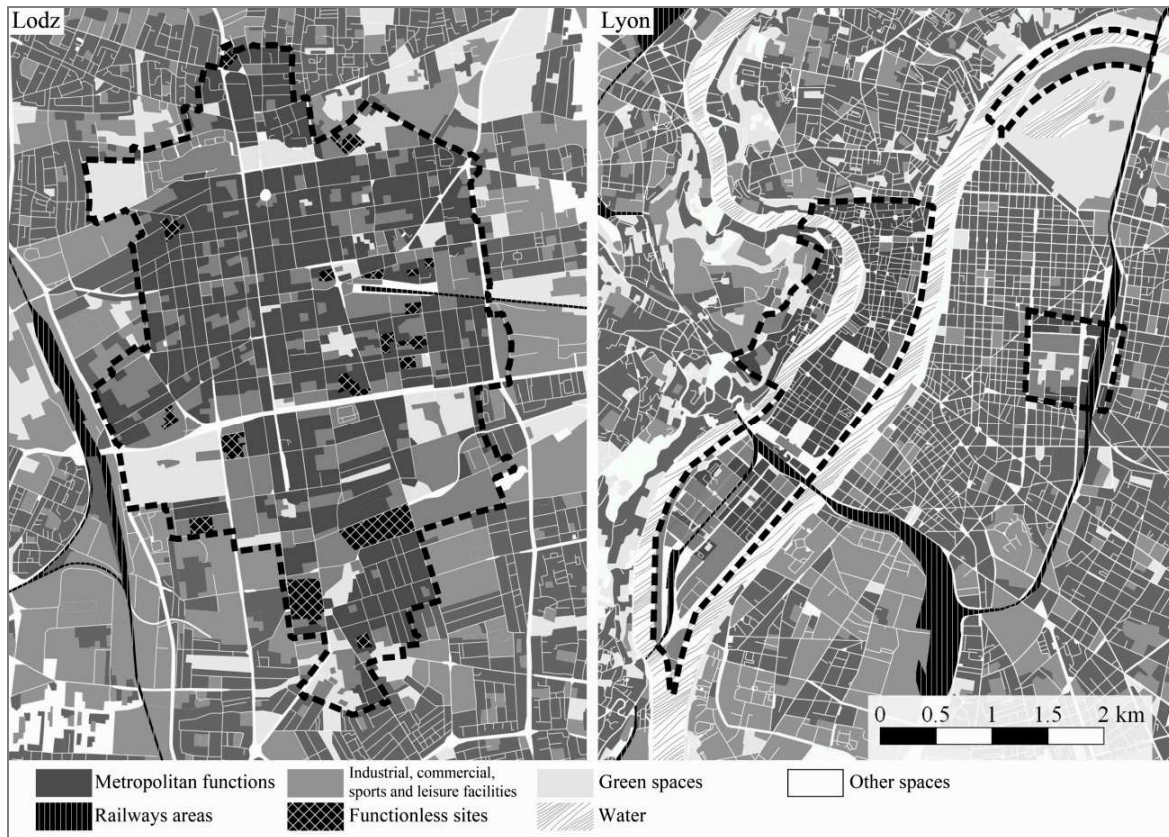


Figure 5. A comparison of the distribution of principal urban functions between Lodz and Lyon
 Source: created based on data sourced from the Urban Agency of the Lyon Metropolitan Area, the Municipal Urban Planning Office in Lodz and the Open Street Map database

contrast with a large area occupied by active manufacturing enterprises, which accounts for 15% of developed land (exclusive of vacant and abandoned parcels). In Lyon, most of its central area is used by retail establishments. Its historic and more recent parts together account for 60% of commercial activity in the conurbation and for 40% of non-food trade.

In order to learn more about the composition of urban functions in Lodz, the types of developments in the city need to be analyzed. Because much of the city's area has retained its historic tenement buildings and old factories (SUiKPZ, 2018) and in fills from later times are relatively few, the HUC is the landmark of Lodz identity and past. Housing developments in its area consist of tenement buildings (77%), blocks of flats (22%) and new multi-family and single family buildings (only 1%). As in Lyon, the service (commercial) space is mainly used by retailers such as large-format stores and service providers (79%). The other 21% is occupied by public buildings (administration, offices, health-care and tertiary education complexes).

Interesting observations can be made by juxtaposing the above data with what is proposed by contemporary projects addressing the needs of downtown areas, such as the New Center of Lodz (NCL) and Confluence in Lyon. The French case is emblematic of efforts aimed to remove industry from the city center. The old industrial area of Confluence is now mostly used for service establishments (64%) and housing developments (36%). The most recent MPZP document (including information on projects that have been or are to be completed) shows that in the NCL service establishments will account for as much as 75% of its developed area. This and the nature of the approved projects imply that the NCL will primarily function as an office district. The other 25% of its area are intended for housing developments and quasi-hotels and other facilities providing temporary accommodation services.

3.4. PUBLIC SPACES

A stepwise analysis based on the available source data was also used to investigate public spaces in the centers of Lyon and Lodz. First, the ratios

between public spaces and developed areas (blocks) and the shares of public space components (i.e. roads, squares, greens, etc.) will be presented. Then they will be looked at from the perspective of specific, smaller-scale strategic projects to see urban policy in working. Lastly, a qualitative analysis of public spaces will be performed and its findings will be used in the final evaluation of the use of the TND concept in the revival of post-industrial city centers.

Public spaces are widely viewed to consist of squares, streets, parks and greens that for centuries have been used by the townspeople to meet, trade, exchange information and entertain themselves. As well as shaping and defining the urban structure, public spaces, most of which are enclosed by buildings, also serve as orientation points that make it easier for people to navigate around the city or town (Rykwert, 2013). Krier (2009), one of the New Urbanism pioneers, estimated that public spaces should account for ca. 25%-35% of the district's area. In the center of Lyon the rate is slightly higher (39.5%). The reason for this is not the city's council lavish approach to urban planning, but the metropolitan character of downtown Lyon and a considerable share of dense historic grids of streets, squares and green spaces. The Lodz rate of 26.1% fits within the range proposed by Krier. The urban fabric of Lodz has also emerged from historical processes, but its development was subordinated to the special needs of small manufacturing shops and manufacturing industry. As a result, Lodz has relatively large blocks of streets (270 by 290 m on average) consisting of disproportionately long and narrow parcels (20 by 300 m) that in the past were divided between the shop and a field where cotton and flax were grown (Koter, 2009; Wiśniewski, 2009; Dzieciuchowicz, 2011). In other European cities blocks of streets are much smaller, for instance 60 x 70 m in Lyon, 90 x 100 m in Lille, and 120 x 120 m in Barcelona.

Large blocks of streets resulted in Lodz having a comparatively lower street grid density. In the wake of the modernist concept of east-west and north-south thoroughfares cutting through the center of the city that was adopted in the post-war years to guide the construction of new roads, the historic fabric of the city was damaged by the demolition of many buildings. A number of the boldly planned corridors have never been used, leaving gaps that disturb the proportions of public spaces and depriving the streets of their traditional function of places that people use not only to get from one point to another but also where they spend time (Orłowski,

1984; Wiśniewski, 1984). The majority of public spaces in downtown Lodz are represented by streets and roads (47.9%) and parks (45.2%) (Fig. 6). Occupying merely 1.2% of the central area (where the functionless sites account for 4.5%), squares are practically insignificant as an element of public space. The shortage of squares must be worrying especially in the context of Alexander's view (1987) that squares should be the largest and most public "rooms in the city" and that the distance between them should not exceed several hundred meters if they are to function as true centers of local community life. The criterion is met by Lyon where the squares in the historic part of Lyon are on average 250 m from each other (in straight line), but not by Lodz (1 km) (Fig. 7).

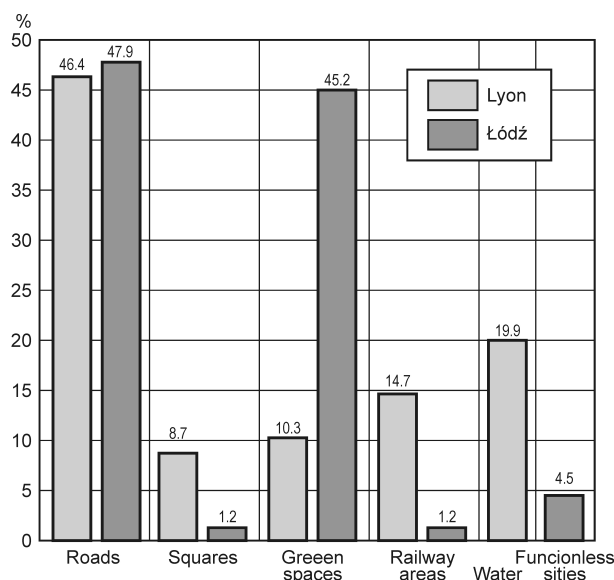


Figure 6. Public spaces in downtown of Lyon and Lodz
Source: developed by the authors based on the Urban Atlas and field research data

The tendencies arising from projects carried out in Lodz are also worrying. In the NCL which is the largest and, presumably, the key project undertaken by the city public space is used for a road system occupying $\frac{1}{3}$ of the NCL area and squares are exceedingly large. The square before the multimodal railway station (the main public building in the NCL) is almost 100 m long and 200 m wide, which is at odds with the New Urbanist rule that requires a square not to be wider than 21 m while imposing no restrictions on its length (Alexander et al., 1977, p. 318).

The old section of the center of Lyon (Presqu'île and Vieux Lyon) has definitely more squares and non-motor roads compared with Lodz. The more

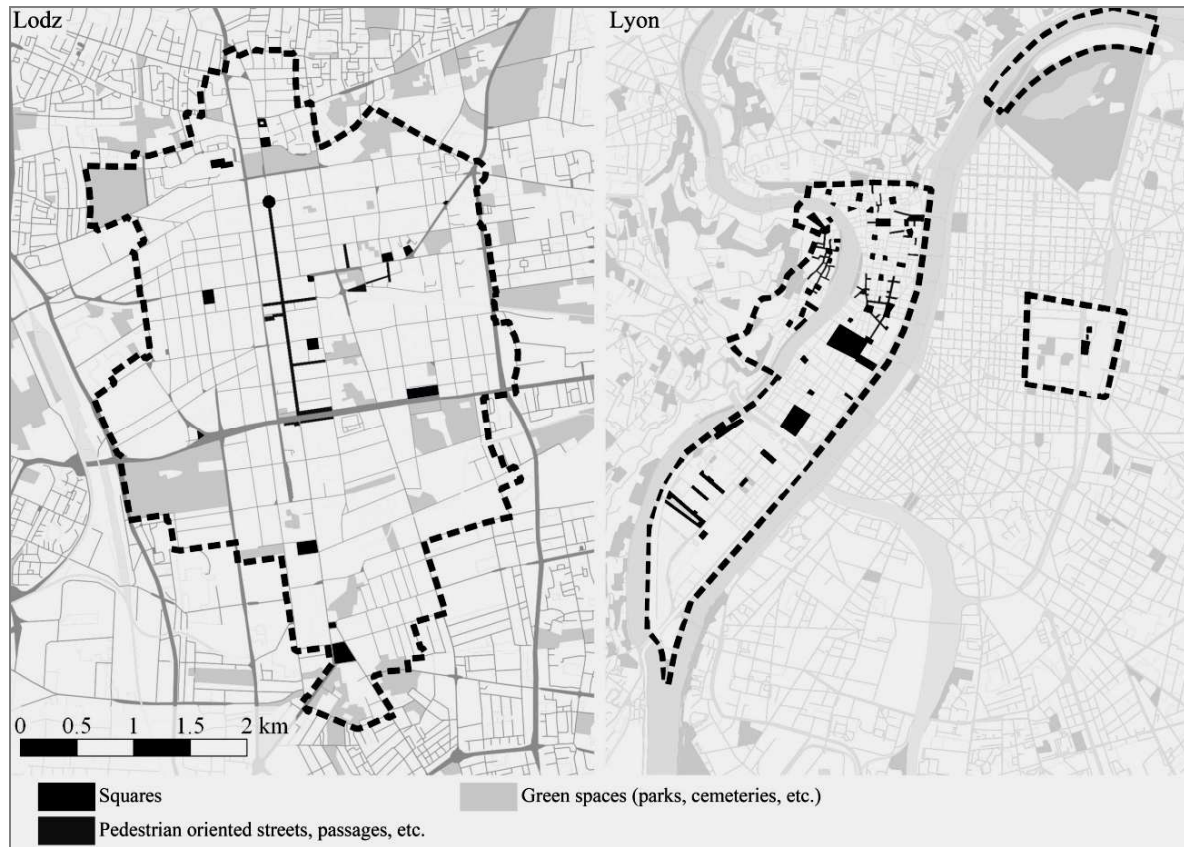


Figure 7. Distances between squares in Lodz and Lyon

Source: created from data available at the Urban Agency of the Lyon Metropolitan Area, the Municipal Urban Planning Office in Lodz and the Open Street Map database

modern districts of Part-Dieu, Cité Internationale and Confluence are very different from it. In Confluence open green spaces and water account more than half of its area (Kazimierczak, 2014), with a relatively insignificant share of “traditional”, well-defined interior spaces such as squares.

The shares of different types of public spaces in the center of Lyon are relatively proportional: squares constitute 8.5%, green areas 10.3%, railway areas 14.7%, and water 19.9%. The high rate of railway areas is due to the high-speed railway line running through the city center and the main station building that was constructed over ground unlike its Lodz counterpart that is largely hidden below the ground level. Like in Lodz, public spaces in the center of Lyon are dominated by roads that account for almost half of its area (46.4%). The infrastructure policy that both Lyon and Lodz pursued in 1970s gave priority to individual motor transport in the city centers. The fast transit roads that were constructed to enable it reduced the historic area of the city by 1.5% space and affected the composition of the center of Lyon.

According to Lynch (1960), legibility understood as the ease with which city sections can be recognized and put into a coherent system is a key value in organizing the city. The system should have a sub-system of high-quality public spaces, i.e. of appropriately hierarchized, easily accessible, safe and interconnected places. Well-designed squares and streets encourage pedestrians to use them and provide a platform for social contacts in the community, thus increasing the integration of local residents and making them feel safer (CNU, 2001). Given their ability to strengthen local identity, the main primary public buildings and squares should be given central locations in the city, etc., and their design should correspond to their status and distinguish them from the surrounding urban fabric (CNU, 2001). Research has shown that high-quality urban spaces have a positive effect on residents’ physical and mental health, foster the healthy development of children, facilitate social contacts and reduce crime rates, as well as increasing property prices and the volume of local business (e.g. retail trade). Well-defined streets and squares that discourage drivers while attracting pedestrians and

cyclists stimulate local communities to greater activity (CABE Space, 2004).

The quality of public spaces in Lodz is an important factor in the evaluation of its attractiveness. A 2011 survey commissioned by the MPU (Lodz Municipal Urban Planning Office) showed that of all streets in Lodz only Piotrkowska was expressly associated by respondents with a public space. Other popular spaces in the city were greens, mainly parks and pedestrian alleys. The quality and tidiness of public spaces were rated low, mainly because of the insufficient numbers of litter baskets, benches, cycle racks and public toilets (MPU, 2018; Tobiasz-Lis, 2008).

In the HUC area there are 15 squares, some of which are not used as originally intended but as parking lots, public transport hubs or market places. Moreover, as 5 squares do not have distinct and clear boundaries, their spaces are difficult to define. The "blurred boundaries" problem is common across the HUC.

A special cause of the negative perception of downtown Lodz is void street corners in many prominent sites, blind side walls of tenement buildings (many of which are in bad need of repair), voids in facades, and courtyards that can be watched from the street. The accumulation of these defects is worrying, because the quality of urban spaces is important in evaluating the attractiveness of the city (its competitive advantage), likewise its ability to use the distinctive local assets, including cultural, historic and natural assets, or the uniqueness of place (ECTP-CEU, 2003).

The quality of public spaces in Lyon appears to be better than in Lodz, especially in the areas north of the Perrache railway station (in the central part of the peninsula), where most blocks of streets have well-defined edges, different types of spaces are distinctly separated from each other, and squares and streets have recognizable interiors. A somewhat lower quality of public spaces occurs in Part Dieu, Confluence and near the Perrache railway station where the density of development is much lower. Confluence, which was planned on the late modernist principles, is the least densely developed of the three districts, with some buildings standing alone amid green areas, roads and parking lots. Although Confluence still has the problem of post-industrial voids, new developments and the efforts to transform public spaces based on local historic and natural assets are very promising. It is very likely that in the future this part of Lyon will become attractive as its historic districts.

3.5. POST-INDUSTRIAL AND NATURAL HERITAGE

The identity of Lodz and its residents is defined by the city's post-industrial heritage dating back to the 19th c., which consists of several thousands of grand tenement buildings, several tens of residences and villas built for factory owners, several hundreds of post-industrial complexes, parks, as well as gardens, squares and greens (UML, 2013). Together with the chessboard of mostly perpendicular streets they make up the distinctive metropolitan fabric of the Historic Urban Core. In some places the fabric is irregular: high tenement buildings contrast with low-rise buildings, residential properties with old factory buildings, palaces and villas with out-buildings or dilapidated structures, and densely developed sites with void parcels. There is a distinct lack of hierarchy, or at least of a legible system, of public spaces. There are few characteristic vista axes or terminations of street vistas. Many public spaces, including the city squares, are only partly enclosed by buildings as a result of hard-dying planning mistakes some of which were made back in the 1820s, in the early years of modern Lodz. The 19th c. layout of Lodz, which then consisted mainly of manufacturing settlements, was special and unique across Europe, but also heavily focused on the technological needs of local industry (Ostrowski, 1996; Koter, 1969). The beauty of urban composition and the needs and wants of a big city that Lodz was turning into were secondary. Lodz expanded at a fast rate, sometimes chaotically, in an uncontrolled manner. From a small farming settlement that in the early 19th c. had fewer than 700 inhabitants the city developed within 120 years into a powerful industrial center with a population of almost 700,000 before the World War II (Suliborski, Dmochowska, Dudek, 2014; Wójcik, Tobiasz, Lis, 2014).

With all the weaknesses of its original layout (not unusual for a 19th c. metropolises), Lodz was special in many respects. With its cityscape being increasingly appreciated, a large area of Lodz (encompassing Piotrkowska St. with the finest tenement buildings and contiguous areas, the most precious parts of post-industrial sites, the Old Cemetery and the New Jewish Cemetery) was listed several years ago as a Monument of History called „Lodz – a multicultural landscape of an industrial city”. This special status is granted by the President of Poland to protect immobile heritage of special historic, scientific and artistic value.

As the urban structure of Lyon embodies more than 2000 years of the city's history, its 19th c. post-industrial heritage is but a fraction of its rich material past. The built environment in Lyon consists of buildings representing most historical epochs, from Roman times through Middle Ages, Renaissance, Baroque, Classicism and industrial revolution, up to present times. Because urban planners in Lyon have always had to adjust their ideas to the topographical conditions, Lyon has a less regular grid of streets compared with Lodz, with the shapes and routes of some streets having been planned to harmonize with the relief of the land. Because the compact grid of Lyon's medieval streets was appreciated through centuries, it was carefully preserved even in the 19th c. When new roads were planned as part of the effort to reorganize the city and make it friendlier to its inhabitants. The concurrent industrial expansion in Lyon's peripheral areas such as Perrache (Confluence) did not affect its historical center either. The industrial character of Confluence was corroborated with the construction of a railroad line with viaducts and the Perrache railway station, which cut the central peninsula of the city into two parts and consequently marginalized the significance of Confluence as a residential, commercial and entertainment area. Although textile factories were located in other parts of the city, Confluence played a big role in the development of Lyon as a major transportation hub with an inland port, a railway line, a coal unloading facility and range of manufacturing establishments. After World War II, the first in Lyon HMB housing estate with council and cooperative units meant for railway personnel was built in the eastern part of Confluence (Kazimierczak, 2014).

Lyon is special in its ability to adapt its urban fabric to the requirements and needs of new epochs. Its historic fabric has been shaped by developments commissioned by wealthy local merchants and artisans. New public buildings were carefully designed to harmonize with high-quality tenement buildings decorated on the front and yard walls.

Because of the diverse and rich history of Lyon and the multitude and quality of its historic buildings (174 have the status of historic monuments), but most of all due to the strong identification of its residents with their city and their resolution to preserve and protect its values the historic part of Lyon has been entered in the UNESCO World Heritage List (Unesco, 1998).

Lodz is set among gently rolling hills that in the densely developed center of the city are hardly

noticeable. After intense industrialization consumed local forests and most small rivers and streams were directed into cement channels and underground, the natural assets of the area that had led to the establishment of a manufacturing settlement by the first settlers were erased from the city's landscape.

In the HUC area, green spaces, mainly planned greenery (8.6%) including 10 parks (9 of which are listed as historic monuments), squares and alleys account for 9.3%. The rate is theoretically high, but the distribution of green spaces in the HUC is so uneven that most blocks either do not have it at all or the rate is less than 1% (MPU, 2018). The natural green spaces are typically found on undeveloped parcels or in areas redeveloped due to residential or road construction projects. Although many of them can be seen in the central parts of Lodz their quality is poor.

Many streets in the center of Lyon have no trees so it appears to be less green than downtown Lodz, but the existing green spaces seem to be better organized. Most of them can be found in the most prominent public spaces, such as squares, some streets and the river boulevards, as well as around the Cité Internationale and on the Fourvière hill adjacent to the city center.

An important natural component of Lyon's landscape is water. The Rhone and Saône rivers that through history determined the city's expansion are today integrated into revitalization projects. In Confluence, for instance, a trading and leisure complex and a housing estate have been developed around an artificial marina connected with the Saône. New, architecturally interesting buildings are developed along the river or old buildings are adapted to new uses, e.g. La Sucrière, an old warehouse that has been turned into an arts exhibition center.

The revival of Confluence has been going on for several years now. This once-industrial district is now a place with attractive housing estates, service facilities and high-quality public spaces, such as the Place des Archives near the Lyon-Perrache station, a former prison building that is now used by the Université Catholique de Lyon, or the indoor flower market adapted to a sports center. With all these changes, the post-industrial legacy of Confluence can still be seen in many public spaces: in the old docks area the railway tracks, the paving and the cranes have been retained. Like in Lodz, many projects in Confluence are designed so that they match the context of place and enhance the existing urban fabric.

The revitalization efforts in Lodz have long concentrated on giving new uses to post-industrial buildings. Some of them have been turned into offices or housing units and others have become prominent cultural centers with museums, art exhibitions, concert halls, or various (also niche) art studios. Some of the old manufacturing complexes house today a variety of functions. The most spectacular of those is the Manufaktura, a 19th c. cotton factory built for Israel Poznański. Its buildings now house the branch of the art museum of Lodz, a hotel, a cinema, various restaurants and entertainment facilities, and, last but not least, a shopping mall. The heart of the Manufaktura is a “market-place” that has become one of the most important public spaces in the city (Janiszewska, Klima, Rochmińska, 2011; Piątek, 2006; Wójcik, 2010; 2009; Mordwa, 1993). Another interesting example is the Franciszek Ramisch factory on Piotrkowska St. Rather than turning it into a typical commercial space and “grooming” its originally rough walls, part of it was allocated to creative and independent projects, such as artists’ studios, offbeat restaurants, etc. Over the course of several years, the constantly evolving and changing site of Off Piotrkowska has become one of the favourite places among locals and visitors alike.

There are two main lessons that can be drawn from the above analysis. Firstly, the right use of historic heritage places can make a city more attractive for both residents and visitors. Secondly, new, carefully selected uses of historic buildings and complexes can make them residents’ favourite places to spend their free time in the city.

4. CONCLUSION

The study was undertaken to compare the attributes of a traditional neighbourhood design with actual projects aimed to regenerate post-industrial city centers. Unlike earlier analyses (Trudeau, 2013), this one focuses on the key determinants of this process, namely (1) the size proportion between the city center and the entire urbanized area, (2) population and development densities, (3) mixed-use of land, (4) public spaces (5) post-industrial and natural heritage of the city.

The research has showed where the Lodz and Lyon projects should be changed or improved with respect to the five factors. Lodz appears to have a special problem with the size proportion between

its center and the entire urbanized area. While it is 6 times larger than Lyon, in some parts of it urbanization rates are low. The urbanized area (143.7 km²) constitutes 49% of the total area of the city. In Lyon, the area of the city matches the urbanized area. Because of the authorities’ multi-level spatial policy, the metropolis develops relatively evenly towards its nucleus. This approach is consistent with the concept of a neighborhood as a basic unit of planning characterized by limited physical size, well-defined edges and a focused center (Fainstein, 2000). The HUC in Lodz is too large to meet all criteria of a compact and coherent neighborhood that according to Ch. Aleksander (1977) should be relatively small so that its users, mainly local residents, can readily identify it. The Polish Society of Town Planners has described the HUC as a place where the city holds many high-profile events but also as a place of contrasts with vacant buildings and functionless and derelict sites. The downtown Lyon has similar problems, but research shows that their impacts are not so obvious.

According to the walking city and transit city concepts (Newman, 1996), population density should range, in the first case, from 10,000 to 20,000 residents per km² in the city center and in the second case from 5,000 to 10,000 residents per km² in areas where development density increases towards the center. The first criterion was fulfilled by the centers of both Lyon (12,687 residents per km²) and Lodz (however, with 10,210 residents per km² Lodz was only slightly above the recommended lower limit). The second criterion was not fulfilled by Lodz as a whole, as a result of low land-use densities in many areas inside its administrative borders. In Lyon, the development density is higher and clearly rises towards its center, and the city itself is much more compact.

In both Lyon and Lodz urban policies took account of mixed-use, an urban planning principle promoted by the New Urbanists. The proportion of post-industrial spaces in the center of Lodz is still significant, but their area diminishes as new, more prestigious functions are introduced. The approach, as well as the Confluence efforts to introduce new uses in its area, is aimed to improve the public image of the city center by providing it with a wider and more diverse range of local functions. It is also consistent with the walkable neighbourhood principle (Alidoust, Bosman, Holden, 2018) that like other principles underpinning a traditional neighborhood design promoted by New Urbanists is aimed to enhance the sense of security (Foster, Hopper,

Knuiman, Bull, Giles-Corti, 2016). One of the factors determining the sense of security is the ratio between spaces allocated to motor traffic and to other functions.

In this study, the ratio was analyzed as part of the quality evaluation of public spaces in the centers of Lyon and Lodz. In both of them, as the analysis showed, the quality of their neighborhoods could be improved by imposing traffic restrictions. Researchers studying New Urbanist principles concluded that the reduction of motor traffic volume is required for a neighborhood to have a distinct, unique identity (Appleyard, Lintell, 1971). The recommendation is supported today by detailed calculations showing the impact of motor traffic on land-use quality. The connection between the two factors can be easily found even in a study as basic as this one.

Lyon has a system of high-quality public spaces consisting of the well-defined and harmonized interiors of streets, squares and boulevards. The grid of Lodz streets is clear-cut and legible, but the overall impression of the city is somewhat disappointing because of many voids in the urban fabric that impair the legibility of street and square spaces.

In both Lyon and Lodz the main factor determining the unique character of the cities and their identity is post-industrial heritage. In order to highlight its presence, old factory buildings and warehouses are adapted to new uses functions such as exhibition halls, offices, shops or restaurants. However, in neither of the cities have revitalization efforts blurred the line between their post-industrial past and the rest of the urban fabric.

While both Lodz and Lyon have in their centers areas of dense metropolitan development, the downtown sites of Lodz are affected by many problems that are not observed in Lyon. What also makes Lyon different from Lodz is its landscape values – its urban fabric shaped by two rivers and hills is more attractive. They are still considered an asset by the present-day urban planners and are used to enhance public spaces (e.g. such the river boulevards).

Both Lyon and Lodz have large historically significant areas that are “traditional” in terms of layout (the grid of streets, parcels within blocks) and architecturally (the spaces of streets, squares, and entire blocks are defined by building facades). Public and private spaces are easily distinguishable from each other in both cities, but in Lodz there is a slight disproportion between them.

Given that the extent of changes that can be made to spatial order in urban areas is defined by the law in force, future research studying the New Urbanist principles in the context of urban regeneration projects should consider the Schuyler’s question about whether “the principles [...] can be integrated into local planning and building codes” (Schuyler, 1997, p. 353). The implementation of the principles can be a special challenge for cities with substantial post-industrial heritage that need to transform it to make better and more rational use of their land.

BIBLIOGRAPHY


- Alexander, Ch., Ishikawa, S., Silverstein, M., Jacobson, M., Fiksdahl-King, I., Shlomo, A. (1977). *A pattern language: towns, buildings, construction*. New York: Oxford University Press.
- Alexander, Ch., Neis, H., Anninou, A., King, I. (1987). *A new theory of urban design*. New York: Oxford University Press.
- Alidoust, S., Bosman, C., Holden, G. (2018). Talking while walking: an investigation of perceived neighbourhood walkability and its implications for the social life of older people. *Journal of Housing and the Built Environment*, 33 (1), pp. 133-150.
- Amin, A., Thrift, N. (2002). *Cities. Reimagining the urban*. Cambridge: Polity Press.
- Appleyard, D., Lintell, M. (1971). The environmental quality of city streets: The residents’ viewpoint. *Journal of the American Institute of Planners*, 38 (2), pp. 84-101.
- Bohl, C.C. (2000). New urbanism and the city: Potential applications and implications for distressed inner city neighbourhoods. *Housing Policy Debate*, 11 (4), pp. 761-802.
- CABE Space (2004). *The value of public space*. London: Commission for Architecture and the Built Environment.
- Calthorpe, P. (1993). *The next American metropolis: Ecology, community and the American dream*. New York: Princeton Architectural Press.
- CNU – Congress for the New Urbanism (2001). *Charter of the New Urbanism*. The Congress for the New Urbanism, https://www.cnu.org/sites/default/files/charter_english.pdf (accessed 9 March 2018).
- Cysek-Pawlak, M.M., Krystkowski, T. (2018). Spatial planning policy and migration movements: A case study of Lodz. *The International Journal of the Constructed Environment*, 9 (1), pp. 19-35, <http://dx.doi.org/10.18848/2154-8587/CGP/v09i01/>
- Davis, D., Duany, A., Plater-Zyberk, E. (1999). *The lexicon of New Urbanism*. Miami: Duany Plater-Zyberk & Company.
- Duany, A., Talen, E. (2002). Transect planning. *Journal of the American Planning Association*, 68 (3), pp. 245-266; <http://dx.doi.org/10.1080/01944360208976271>
- Dzieciuchowicz, J. (1984). Problemy demograficzne śródmieścia, *Acta Universitatis Lodzianis. Folia Geographica*, 3, pp. 37-67.
- Dzieciuchowicz, J. (2009a). Ludność Łodzi od 1918 roku do lat 90. XX wieku. In: S. Liszewski, K. Badziak (eds), *Łódź: monografia miasta* (pp. 265-296). Łódź: Łódzkie Towarzystwo Naukowe.
- Dzieciuchowicz, J. (2009b). Przemiany ludnościowe Łodzi na przełomie XX i XXI wieku. Prognoza demograficzna Łodzi. In: S. Liszewski, K. Badziak (eds), *Łódź: monografia miasta* (pp. 381-399). Łódź: Łódzkie Towarzystwo Naukowe.

- Dzieciuchowicz, J. (2011). *Środowisko mieszkaniowe wielkiego miasta. Przykład Łodzi*. Łódź: Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego.
- Dzieciuchowicz, J. (2014). *Ludność Łodzi – rozwój i przemiany strukturalne*. Łódź: Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego.
- ECTP-CEU – European Council of Town Planners (2003). *The New Charter of Athens 2003*. Lisbon: European Council of Town Planners.
- Ellis, C. (2002). The new urbanism: Critiques and rebuttals. *Journal of Urban Design*, 7 (3), pp. 261-291; <http://dx.doi.org/10.1080/1357480022000039330>
- Fainstein, S.S. (2000). New directions in planning theory. *Urban Affairs Review*, 35 (4), pp. 451-478.
- Farr, D.D. (2008). *Sustainable urbanism: Urban design with nature*. Hoboken: Wiley.
- Foster, S., Hopper, P., Knuiman, M., Bull, F., Giles-Corti, B. (2016). Are liveable neighbourhoods safer neighbourhoods? Testing the rhetoric on new urbanism and safety from crime in Perth, Western Australia. *Social Science & Medicine*, 164, pp. 150-157.
- Gallimore, J.M., Brown, B.B., Werner, C.M. (2011). Walking routes to school in New Urban and suburban neighbourhoods: An environmental walkability analysis of blocks and routes. *Journal of Environmental Psychology*, 31 (2), pp. 184-191.
- Hebbert, M. (2003). The movement in the context. *Built Environment*, 29 (3), pp. 193-209.
- Janiszewska, A., Klima, E., Rochmińska, A. (2011). Centra handlowe w Łodzi – zawłaszczona przestrzeń publiczna? In: I. Jażdżewska (ed.), *Człowiek w przestrzeni publicznej miasta* (pp. 157-166). Łódź: Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego.
- Kaniewicz, S., Nowakowska, B., Wosiak, A. (2002). Plansza XIV: Rozwój i rozmieszczenie ludności. In: S. Liszewski (ed.), *Atlas miasta Łodzi*. Łódź: Łódzkie Towarzystwo Naukowe.
- Katz, P. (1994). *The new urbanism: Toward an architecture of community*. New York: McGraw-Hill.
- Kazimierzczak, J. (2014). *Wpływ rewitalizacji obszarów poprzemysłowych na organizację przestrzeni centralnej w Manchesterze, Lyonie i Łodzi*. Łódź: Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego.
- Koter, M. (1969). *Geneza układu przestrzennego Łodzi przemysłowej*. Warszawa: Państwowe Wydawnictwo Naukowe.
- Koter, M. (2009). Tkanka miejska Łodzi w latach 1918-1989. In: S. Liszewski, K. Badziak (eds), *Łódź: monografia miasta* (pp. 218-264). Łódź: Łódzkie Towarzystwo Naukowe.
- Krier, L. (2009). *The architecture of community*. Washington: Island Press.
- Leccese, M., McCormick, K. (2000). *Congress for the New Urbanism*. New York: McGraw-Hill.
- Lynch, K. (1960). *The image of the city*. Cambridge: The Technology Press & Harvard University Press.
- Marshall, S. (2003). New urbanism: An introduction. *Built Environment*, 29 (3), pp. 189-192.
- Mordwa, S. (1993). Wyobrażenia przestrzeni miejskiej Łodzi. *Kronika Miasta Łodzi*, 3 (2): 69-80.
- MPU – Miejska Pracownia Urbanistyczna [Lodz Municipal Urban Planning Office] (2018). *Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Łodzi. Uwarunkowania. [Study of conditions and directions of spatial development of the city of Lodz. Conditions]*. Łódź: Miejska Pracownia Urbanistyczna.
- Neuman, M. (2005). The compact city fallacy. *Journal of Planning Education and Research*, 25 (1), pp. 11-26, <http://dx.doi.org/10.1177/0739456X04270466>
- Newman, P. (1996). Formes de la ville et transports: vers un nouvel urbanisme. *Cahiers de l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région d'Île-de-France*, 114-115, pp. 98-109.
- Orłowski, T.H. (1984). Elementy planowania urbanistycznego Łodzi w latach 1860-1914. *Miscellanea Łódzkie*, 1, pp. 83-108.
- Ostrowski, W. (1996). *Wprowadzenie do historii budowy miast. Ludzie i środowisko*. Warszawa: Oficyna Wydawnicza Politechniki Warszawskiej.
- Piątek, G. (2006). Manufaktura w Łodzi. Adaptacja XIX-wiecznej fabryki na centrum handlowe. *Architektura Murator*, 10 (145), pp. 46-55.
- Piatkowski, D., Marshall, W. (2014). 'New' versus 'old' urbanism: a comparative analysis of travel behaviour in large-scale New Urbanist communities and older, more established neighbourhoods in Denver, Colorado. *Urban Design International*, 19 (3), pp. 228-245; <http://dx.doi.org/10.1057/udi.2013.30>
- Plaut, P.O., Boarnet, M.G. (2003). New Urbanism and the value of neighbourhood design. *Journal of Architectural and Planning Research*, 20 (3), pp. 254-265.
- Rodríguez, D.A., Khattak, A.J., Evenson, K.R. (2007). Can New Urbanism encourage physical activity? Comparing a new urbanist neighbourhood with conventional suburbs. *Journal of the American Planning Association*, 72 (1), pp. 43-54; <http://dx.doi.org/10.1080/01944360608976723>
- Rykwert, J. (2013). *Pokusa miejsca. Przeszłość i przyszłość miast*. Kraków: Międzynarodowe Centrum Kultury.
- Schuyler, D. (1997). The new urbanism and the modern metropolis. *Urban History*, 24, pp. 344-358.
- Suliborski, A., Dmochowska-Dudek, K. (2014). Dysproporcje w zagospodarowaniu przestrzeni miejskiej Łodzi – uwarunkowania genetyczno-funkcjonalne. In: A. Suliborski, M. Wójcik (eds), *Dysproporcje społeczne i gospodarcze w przestrzeni Łodzi. Czynniki, mechanizmy, skutki* (pp. 77-106). Łódź: Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego.
- Talen, E. (1997). Sense of community and neighbourhood form: An assessment of the social doctrine of New Urbanism. *Urban Studies*, 36 (8), pp. 1361-1379; <http://dx.doi.org/10.1080/0042098993033>
- Talen, E. (2000). Measuring the public realm: A preliminary assessment of the link between public space and sense of community. *Journal of Architectural and Planning Research*, 17 (4), pp. 344-360.
- Tobiasz-Lis, P. (2008). Wyobrażenia kobiet i mężczyzn o przestrzeni Łodzi, *Acta Universitatis Lodzianensis. Folia Geographica Socio-Oeconomica*, 8 (9), pp. 147-162.
- Tobiasz-Lis, P. (2014). Wpływ procesu gentryfikacji na dysproporcje w centrum Łodzi. In: A. Suliborski, M. Wójcik (eds), *Dysproporcje społeczne i gospodarcze w przestrzeni Łodzi. Czynniki, mechanizmy, skutki* (pp. 171-186). Łódź: Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego.
- Trudeau, D. (2013). A typology of New Urbanism neighbourhoods. *Journal of Urbanism International Research on Place-making and Urban Sustainability*, 6 (2), pp. 113-138; <http://dx.doi.org/10.1080/17549175.2013.771695>
- Trudeau, D., Kaplan, J. (2015). Is there diversity in the New Urbanism? Analyzing the demographic characteristics of New Urbanist neighbourhoods in the United States. *Urban Geography*, 37 (3), pp. 458-482; <http://dx.doi.org/10.1080/02723638.2015.1069029>
- UMŁ – Urząd Miasta Łodzi [Lodz City Hall] (2013). *Strategia przestrzennego rozwoju Łodzi 2020+*. Załącznik do uchwały nr LV/1146/13 Rady Miejskiej w Łodzi [Strategy for Spatial Development of Lodz 2020+. Lodz City Council resolution no. LV/1146/13], <http://uml.lodz.pl/miasto/strategia/>, accessed 5 March 2017.
- Unesco (1998). *City of Lyon. Application dossier for registration of the historic site of Lyon on the world heritage list*. Volume I. WHC Nomination Documentation, 12 December, <https://whc.unesco.org/uploads/nominations/872.pdf>

- Wiśniewski, M. (1984). Konsekwencje dziewiętnastowiecznego rozwoju przestrzennego w planowaniu przekształceń śródmieścia Łodzi, *Kwartalnik Architektury i Urbanistyki* XXIX (1-2), pp. 113-136.
- Wiśniewska, W. (2009). Przebudowa przestrzenna i funkcjonalna Łodzi po 1989 roku. In: S. Liszewski, K. Badziak (eds), *Łódź: monografia miasta* (pp. 432-482). Łódź: Łódzkie Towarzystwo Naukowe.
- Wolaniuk, A. (2002a). Plansza XXXVII: Rozwój funkcji metropolitalnych Łodzi. In: S. Liszewski (ed.), *Atlas miasta Łodzi*. Łódź: Łódzkie Towarzystwo Naukowe.
- Wolaniuk, A. (2002b). Plansza XXXVIII: Rozmieszczenie i struktura instytucji metropolitalnych Łodzi w 2000 roku. In: S. Liszewski (ed.) *Atlas miasta Łodzi*. Łódź: Łódzkie Towarzystwo Naukowe.
- Wójcik, M. (2009). Centrum handlowo-rozrywkowe jako „miejsce” w przestrzeni społecznej Łodzi. Przykład „Manufaktury”, *Space – Society – Economy*, 9, pp. 133-142.
- Wójcik, M. (2010). Centrum handlowo-rozrywkowe Manufaktura jako „miejsce” integrujące w przestrzeni społecznej Łodzi. In: A. Suliborski, Z. Przygodzki (eds) *Łódzka metropolia. Problemy integracji społecznej i przestrzennej* (pp. 41-50). Łódź: Wydawnictwo Biblioteka.
- Wójcik, M., Tobiasz-Lis, P. (2014). Ocena przestrzennych dysproporcji w Łodzi z perspektywy mieszkańców miasta. In: A. Suliborski, M. Wójcik (eds), *Dysproporcje społeczne i gospodarcze w przestrzeni Łodzi. Czynniki, mechanizmy, skutki* (pp. 305-320). Łódź: Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego.

Artykuł wpłynął:
3 listopada 2019
Zaakceptowano do druku:
28 grudnia 2019


Andrzej Zborowski

 <https://orcid.org/0000-0002-6268-3594>
andrzej.zborowski@uj.edu.pl

Halina Pawlak

halina.pawlak@gmail.com

Jadwiga Gałka

 <https://orcid.org/0000-0002-6728-8497>
email: jkb.misiak@gmail.com

Uniwersytet Jagielloński
Wydział Geografii i Geologii
Instytut Geografii i Gospodarki Przestrzennej

RELACJE SPOŁECZNE MIĘDZY MIESZKAŃCAMI WSI I LUDNOŚCIĄ NAPŁYWOWĄ Z MIASTA W STREFIE PODMIEJSKIEJ KRAKOWA – PRZESTRZEŃ KONFLIKTU CZY WSPÓŁPRACY?

Abstrakt: Badania strefy podmiejskiej w Polsce mają długą tradycję i prowadzone były w wielu ośrodkach naukowych. Równie ważny dorobek powstał w zakresie badań społecznych tej strefy. Studia te jednak są prawie wyłącznie prowadzone z pozycji mieszkańca miasta zasiedlającego strefę podmiejską, motywów jego migracji i postrzegania stosunków społecznych w nowym miejscu zamieszkania. W polskiej literaturze przedmiotu brak jest natomiast badań na temat postaw mieszkańców wsi podmiejskich wobec ludności napływającej z miasta centralnego. Tę lukę w literaturze przedmiotu starali się wypełnić autorzy niniejszego opracowania. Poddali bowiem badaniu pod tym kątem mieszkańców trzech gmin podmiejskich, położonych w strefie oddziaływań Krakowa.

Słowa kluczowe: konflikt społeczny, postawy mieszkańców, strefa podmiejska, Kraków.

SOCIAL RELATIONS BETWEEN LOCAL RESIDENTS OF VILLAGES AND MIGRANTS FROM THE CITY IN THE SUBURBAN ZONE OF KRAKOW – A SPACE OF CONFLICT OR COOPERATION?

Abstract: Studies on suburban zone in Poland have a long tradition and being realized in several research centres. Significant achievements concerns also the field of social research of this zone. But social studies on this zone are almost all realized from the new resident's point of view who has come from the city and settled in the suburban zone; his/her motives of migration and perception of social relations in the new place of residence. Therefore, in the Polish literature on the suburban zone, lack investigation on the attitudes of local residents of suburban villages towards those who have come from the central city. The authors' study aims to stop a gap. The above attitudes have been examined among the residents of three suburban municipalities located in the Krakow zone of influence.

Keywords: social conflict, attitudes of residents, suburban zone, Krakow.

1. WSTĘP

Strefy podmiejskie zarówno miast dużych, jak i średnich a nawet małych, stały się w Polsce w okresie przejścia kraju do gospodarki rynkowej areną fundamentalnych przemian funkcjonalnych, społeczno-demograficznych i urbanistyczno-morfologicznych. Tereny te zostały ze szczególną siłą poddane oddziaływaniu obszarów centralnych miast. Uwidoczniło się to na wielu terenach wiejskich położonych pod miastem, wymykających się spod

kontroli planistycznej procesów chaotycznej urbanizacji (*urban sprawl*) i ich zabudowywaniu na model miejską. Procesy te znane wcześniej z miast Zachodu w Polsce ujawniły się w latach 90. XX w., z początku w miastach dużych, by następnie objąć miasta średnie i mniejsze (Lisowski, Grochowski, 2008; Runge, 2011; Zborowski, Raźniak, 2013). Polską suburbanizację od zachodniej odróżniał jednak przede wszystkim brak polityki przestrzennej

w miastach, który ujawnił się zwłaszcza w strefach podmiejskich w okresie omawianej ekspansji miejskiej na tereny wiejskie. Brak tej polityki szedł w parze z koniunkturalnym ruchem inwestycyjnym pozabawionym kontroli administracyjnej w wyniku anulowania w Polsce w 1994 r. ważności miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego. Spowodowany tym chaos funkcjonalno-przestrzenny został pogłębiony za sprawą niemal równocześnie postępującego (obok procesów suburbanizacji rezydencjonalnej) wypełniania przestrzeni wiejskich nowymi terenami przemysłowymi oraz usługowymi (suburbanizacja usługowo-przemysłowa). Kolejnym wyróżnikiem polskiej wersji suburbanizacji było duże zróżnicowanie typów zabudowy. Obok domów jednorodzinnych wolnostojących pojawiła się zabudowa szeregowa oraz wielorodzinna, przypominająca dzielnice miejskie i często będąca wręcz przestrzenną kontynuacją zabudowy miejskiej na bezpośrednio z tym miastem graniczących terenach wiejskich, które nazywamy terenami adurbanizacji (Turzyński, 2017).

Typ zabudowy, przede wszystkim cena gruntów budowlanych i ich odległość od ośrodka centralnego, a także dostępność do miejsca pracy i szkół determinują skład społeczny osiedli podmiejskich. Wymienione czynniki decydują o motywach migracji z miasta do wsi podmiejskich. Prowadzi to do ukonstytuowania się w strefie podmiejskiej dwóch układów społeczno-osadniczych, na które składają się: 1) strefa podmiejska bliższa (miejska) i dalsza (wiejska) oraz 2) strefa dojazdów do pracy (Zborowski, 2005).

Strefa podmiejska jest tu traktowana szeroko jako obszar objęty oddziaływaniem miasta centralnego głównie przez dojazdy mieszkańców strefy podmiejskiej do pracy, szkół i usług; wyróżnia się też napływem na pobyt stałej ludności z ośrodka centralnego oraz rozwojem działalności usługowej i produkcyjnej, lokowanej w niej w ramach procesów decentralizacji (strefa podmiejska bliższa).

Strefa dojazdów do pracy natomiast charakteryzuje się rozwojem procesów peryurbanizacyjnych, określanych również mianem suburbanizacji rozszerzonej (*extended suburbanisation*). Z racji dominujących w niej procesów strefa dojazdów do pracy w literaturze zachodniej najczęściej nazywana jest strefą peryurbanizacji (Europa Zachodnia), względnie eksurbanizacji (Stany Zjednoczone).

Strefy suburbanizacji i peryurbanizacji różnią się funkcjami, typem zabudowy (morfologią), powiązaniem społecznymi z ośrodkiem centralnym, dostępnością do tego ośrodka oraz przekrojem spo-

łecznym (Zborowski, Gałka, Śliwińska, 2016). Tym, co je zasadniczo wyróżnia jest obecność funkcji rolniczej, silniej rozwiniętej w strefie peryurbanizacji, a niewystępującej w strefie suburbanizacji. Istotne różnice dotyczą też skali koncentracji osadnictwa, które w bliżej położonej strefie suburbanizacji jest silnie skoncentrowane, a w bardziej odległej strefie peryurbanizacji mocno rozproszone. Strefy te są także odmienne ze względu na status społeczny zamieszkującej je ludności. W strefie suburbiów jest stosunkowo duży udział tzw. klasy średniej i rodzin pełnych z dziećmi w wieku szkolnym. W strefie peryurbanizacji zaś struktura społeczna jest bardzo zróżnicowana – obejmuje rolników i producentów rolnych, przedstawicieli klasy średniej i wyższej. Są wśród nich rodziny w fazie „pustego gniazda” i młode rodziny „na dorobku”, których nie było stać na zakup mieszkania w mieście centralnym.

Te struktury decydują też o charakterze więzi społecznych i relacji ludności napływowej z mieszkańcami wsi podmiejskich. Odmienne style życia osób przybyłych z miasta w konfrontacji ze społecznością lokalną wsi prowadzą często do braku zrozumienia miejscowych przez „obcych” i na odwrót. Również zmiana (często bardzo gwałtowna) funkcji rolniczych, pełnionych dotychczas przez podmiejskie wsie, na rezydencjonalne i usługowe, a w jej następstwie spore wymieszanie funkcjonalne, mogą prowadzić do dużych napięć w takiej społeczności. Mogą pojawiać się sytuacje konfliktowe, które nie od razu zwykle ujawniają się, lecz utajone trwają latami.

2. UWAGI TERMINOLOGICZNO-TEORETYCZNE

Konflikt społeczny (z łac. *conflictus*) oznacza w ścisłym tłumaczeniu: zderzenie, walkę. Współcześnie jest uważany za zjawisko powszechnie występujące i nieuniknione, które niekiedy może prowadzić do destrukcji i występowania nieprawidłowości w życiu społecznym. Z drugiej strony uznaje się, że warunkuje on osiągnięcie pewnych stanów równowagi społecznej (Sielezin, 2010). Według Simmla (1975) konflikt przyczynia się do wzrostu poziomu tożsamości grupowej i wewnętrznej solidarności grupowej, natomiast zdaniem Cooley'a (Jermakowicz, 2014) prowadzi do rozwoju twórczości i innowacyjności. Inny klasyk teorii konfliktu społecznego Coser (1975, s. 199) uważa, że „Konflikt w grupie

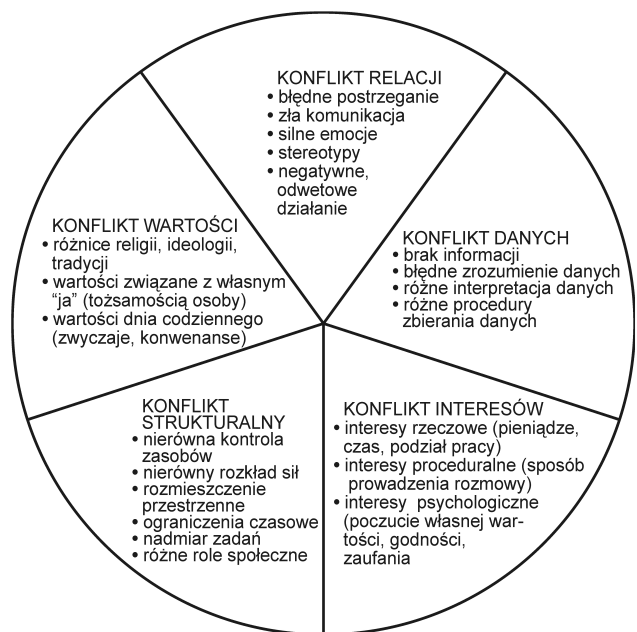
społecznej [...] może przyczynić się do osiągnięcia jedności lub do przywrócenia jedności i spójności zagrożonej przez wrogię i antagonistyczne uczucia między członkami". Coser zwraca jednocześnie uwagę na to, że nie każdy konflikt może wywołać pozytywne skutki.

Zagadnienie konfliktu społecznego jest przedmiotem zainteresowania wielu dyscyplin naukowych, takich jak: socjologia, psychologia, politologia, nauki o środowisku przyrodniczym, gospodarka przestrzenna, urbanistyka oraz geografia społeczna. Oznacza to istnienie różnych podejść do zagadnień terminologicznych, rozwiązań analitycznych i metodologicznych. Stwarzają one pole do wielu interpretacji tego procesu, a także powodują sporą dywergencję terminologiczną. Dotyczy to przede wszystkim definicji tego procesu, które wpływają z różnych sposobów rozumienia konfliktu społecznego.

Jak zauważa Mucha (2014), w naukach społecznych występują co najmniej trzy powiązane empirycznie, jednak analitycznie nieidentyczne pojmowania tego terminu. Pierwsze z nich, opisywane jako strukturalne, za konflikt uważa istnienie obiektywnie występujących sprzeczności interesów w zakresie dostępu do określonych i pożądaných dóbr przez dane grupy społeczne funkcjonujące w określonym systemie społecznym. W tym podejściu istotny jest fakt, że grupy te nie zawsze uświadamiają sobie sprzeczności interesów, natomiast sprzeczności te można potwierdzić metodami naukowymi. Należy zatem uznać, że pierwsze podejście stwarza podstawy do badań konfliktów społecznych *in statu nascendi*, czyli można tu mówić o konflikcie społecznym potencjalnym. Drugie podejście do konfliktu społecznego według Muchy (2014) dotyczy behawioralnej lub interakcyjnej koncepcji rozumienia konfliktu społecznego. W tym przypadku konflikt jest pojmowany w kategoriach „walki” różnych grup interesu, która ma prowadzić do realizacji interesów jednej ze stron konfliktu kosztem pozostałych. Trzecie pojęcie konfliktu, zgodnie z opinią tej autorki, jest formułowane na gruncie analiz psychospołecznych. W tym podejściu konflikt jest postrzegany jako stan wrogości, a jego podłoże często stanowią emocje, które w trakcie trwania konfliktu mogą eskalować.

Inne rozumienie tego terminu jest oparte na treści konfliktu, którego strukturę można prześledzić na tzw. kole Moore'a (1996). Zgodnie z tym autorem można wyróżnić konflikty: relacji, danych, wartości, strukturalny i interesów (rys. 1). Konflikt relacji uzewnętrznia się w negatywnym stosunku

ludzi wobec siebie, a towarzyszą mu silne emocje i stereotypowe postrzeganie. Konflikt danych występuje wówczas, gdy społeczeństwo nie ma dobrych informacji lub w ogóle ich brakuje, względnie są one interpretowane błędnie. Konflikt wartości wynika z różnic ideologicznych, religijnych, czy też odniesień do tradycji, różnego rozumienia dobra i zła. Z kolei konflikt strukturalny jest wywołany nierównym dostępem do zasobów, o które konkurują ludzie, może też wynikać z różnych ról, jakie odgrywają, nierównego rozkładu sił pośród grup społecznych. Wyróżniamy też konflikt interesów, który dotyczy trzech ich rodzajów: interesów materialnych, proceduralnych i psychologicznych, postrzeganych w kontekście aspiracji i motywacji działań człowieka i grup społecznych.



Rys. 1. Struktura konfliktu – koło Moore'a
Źródło: Moore (1996, s. 60–61)

W zakresie zainteresowań geografów leżą przede wszystkim konflikty, których zasadniczym komponentem jest przestrzeń, a ich zakres pojęciowy jest zależny od aspektu leżącego u podstaw konfliktu. W tym przypadku możemy mówić o konfliktach środowiskowych i ekologicznych, lokalizacyjnych, przestrzenno-funkcjonalnych, lokalnych i miejskich (*urban conflict*) oraz konfliktach przestrzennych (Borys, 1989; Czarnecki, 2011; Dmochowska-Dudek, 2011; Dudek-Mańkowska, Lackowska-Madurowicz, 2012; Dutkowski, 1996; Głogowska, Szendera, Chmielewski, 2013; Grocholska, 1980, 1986; Majer, 2000; Śleszyński, Solon, 2010). Konflikty te są rozmaicie definiowane i systematyzowane. Konflikty

przestrzenne dzieli się na konflikty przestrzeni i konflikty w przestrzeni (inaczej: funkcjonalne).

Konflikty przestrzeni występują wówczas, gdy ten sam obszar może pełnić dwie funkcje, które wykluczają się nawzajem (np. funkcja aprowizacyjna i rezydencjonalna, względnie przemysłowa). Konflikty funkcjonalne dotyczą lokalizacji pewnych funkcji w zasięgu niekorzystnego oddziaływania innej (np. nowa strefa mieszkaniowa w zasięgu oddziaływania zakładów przemysłowych). Interesującym podziałem konfliktów w przestrzeni jest podział Dutkowskiego (1995), który wyróżnił trzy rodzaje sytuacji konfliktowych: 1) między użytkownikami dóbr środowiskowych a służbami ochrony środowiska występującymi w interesie ogólnym, 2) pomiędzy użytkownikami dóbr środowiskowych, oraz 3) między zwolennikami różnych sposobów użytkowania dóbr środowiskowych. Z kolei Przewoźniak (2008) klasyfikuje konflikty w zagospodarowaniu przestrzeni według istoty sporu, wyróżniając konflikty o: 1) zasoby przyrody związane z dostępnością do zasobów antropogenicznych i naturalnych (w tym terenu), 2) jakość przestrzeni – konflikty ekologiczne, 3) funkcje przestrzeni. Ostatnie dotyczą sposobów korzystania z terenu i jest to najczęściej spotykany typ konfliktów.

Ponieważ każdy konflikt ma naturę społeczną, również konflikty, których istotą jest spór o przestrzeń, można zaliczyć do jednej z kategorii konfliktów społecznych. Takie stanowisko zajmuje także Markowski (1999). Zauważył on, że konflikt o podłożu przestrzennym różni się od klasycznego konfliktu społecznego tym, że u jego podstaw leży spór o sposób użytkowania ziemi. Należy tu dodać, że każdy konflikt przestrzenny jest związany ze sposobem użytkowania ziemi lub wzrostem intensywności tego użytkowania przez człowieka; przedmiotem sporu jest tu użytkowanie przestrzeni, a podmiotem – jednostka lub grupa społeczna.

W przypadku strefy podmiejskiej, która jest szczególnym przedmiotem zainteresowania autorów niniejszego artykułu, występują liczne konflikty, obserwowane i potencjalne, które – za Mantey (2016) – można sprowadzić do pewnej typologii konfliktów przestrzennych. Obejmuje ona konflikty związane z procesami suburbanizacji, terenami cennymi przyrodniczo, procesami urbanizacji na obszarach podlegających ochronie i szczególnie cennych przyrodniczo, procesami urbanizacji na terenach presji turystycznej, z obszarami rozpraszania zabudowy i wzrostu intensywności użytkowania ziemi. Pawlak (2014) przedstawiła typologię konfliktów na terenach wiejskich – według istoty

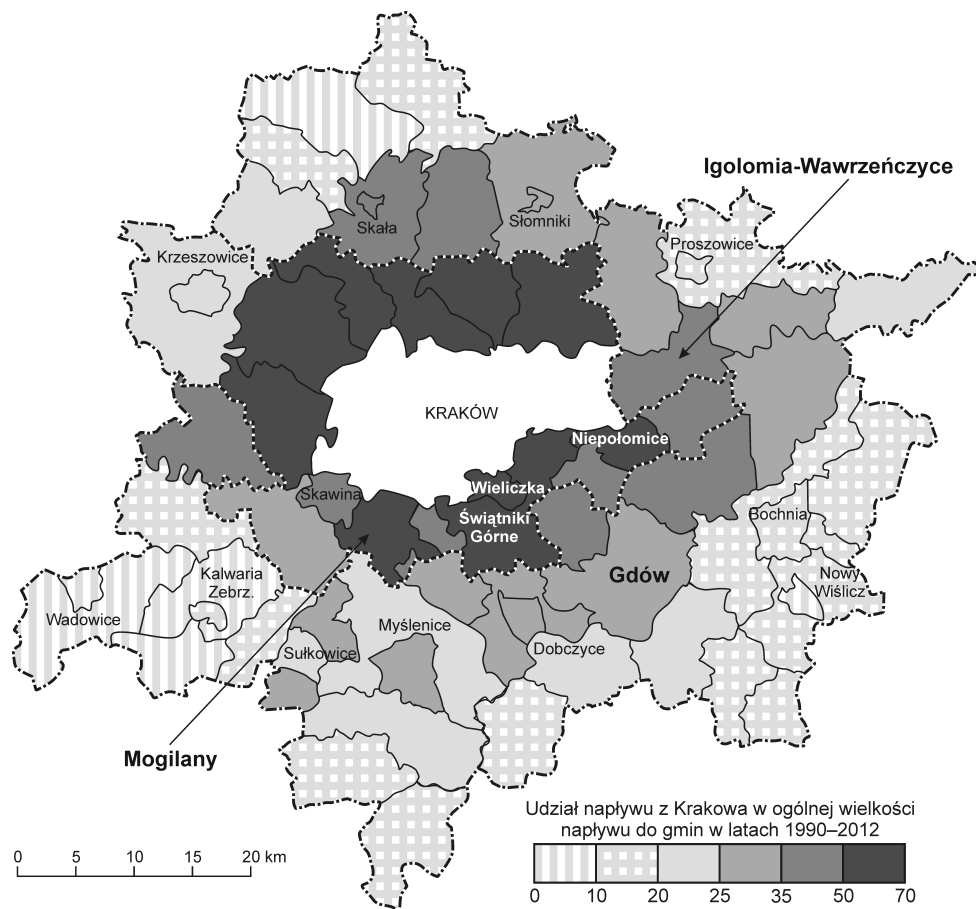
konfliktu, jego uczestników i przedmiotu konfliktu. Konflikty te w dużej mierze występują w strefie podmiejskiej i dotyczą głównie własności gruntów, użytkowania ziemi i przemian funkcjonalnych oraz rodzą się na tle społeczno-kulturowym.

3. CEL, IDEA I MIEJSCE BADAŃ

Jako cel niniejszego artykułu ustanowiono zbadanie postaw mieszkańców podkrakowskich wsi wobec ludności napływowej z miasta centralnego. Zakłada się, że postawy te mogą być naznaczone i obciążone funkcjonującymi w społeczności lokalnej stereotypami, które w kontaktach „miejscowych” z „obcymi” mogą prowadzić do sytuacji konfliktowych, związanych z życiem codziennym zasiedziały i napływowych mieszkańców wsi podmiejskich. Badanie konfliktów społecznych na drodze stawiania respondentom bezpośrednich pytań dotyczących istniejących konfliktów należy do złożonych zagadnień. Mieszkańcy podmiejskich wsi niezbyt chętnie chcą informować osoby z zewnątrz o istniejących problemach społecznych. Dlatego też wydaje się dobrym zabiegiem badanie postaw jednej społeczności wobec drugiej, co pozwala na poznanie opinii na temat występujących ewentualnych (potencjalnych) konfliktów we wsiach podmiejskich.

Szczególnie słabo na gruncie polskim jest rozpoznana tematyka postaw mieszkańców wsi wobec napływających osób z miasta, o czym świadczy małe zainteresowanie tą tematyką w literaturze omawiającej konflikty na tle społecznym, rozgrywające się przede wszystkim na obszarach podmiejskich. Należy dodać, że procesy suburbanizacji i peryurbanizacji są badane najczęściej z pozycji mieszkańców miast, jak np.: badanie motywów przenoszenia się mieszkańców miasta na wieś, ich składu społecznego, poziomu życia (Kurek, Wójtowicz, Gałka, 2014). Brak natomiast szerszej wiedzy na temat opinii i postaw rdzennych mieszkańców wsi wobec ludności napływającej z miasta centralnego. Dlatego w niniejszym badaniu autorzy chcą uzyskać odpowiedzi na wiele kwestii nurtujących społeczność wiejską, takie jak: postawy i obawy mieszkańców wsi wobec osób napływających z miasta, gotowość do sprzedaży ziemi „obcym”, stopień integracji przybyszów z miasta z nowym miejscem zamieszkania w ocenie mieszkańców wsi.

Podmiotem badania byli mieszkańcy trzech podmiejskich gmin położonych w strefie peryferyjnej obszaru metropolitalnego Krakowa: Mogilan, Gdowa i Igołomi-Wawrzeńczyk (rys. 2).



Rys. 2. Zmiany udziału napływu z Krakowa w ogólnym napływie migracyjnym do gmin strefy podmiejskiej i dojazdów w latach 1990–2012

Źródło: Kurek, Wójtowicz, Gałka (2014)

Badany teren dzieli się na dwie części. Pierwszą z nich jest strefa podmiejska wytyczona na podstawie istniejących powiązań funkcjonalnych i cech strukturalnych, a drugą zasięg dojazdów do pracy do Krakowa, wyznaczony w oparciu o cechy funkcjonalne (Zborowski, Trafas, 2003; Zborowski, Chaberko, Kretowicz, 2011). Gmina Mogilany została zaliczona do strefy podmiejskiej, natomiast gminy Gdów i Igołomia-Wawrzeńczyce do strefy dojazdów do pracy. W pierwszej z wymienionych gmin dominują procesy suburbanizacji, w pozostałych dwóch przewagę mają procesy peryurbanizacji, na co wskazuje m.in. udział napływu mieszkańców Krakowa do gmin strefy podmiejskiej i strefy dojazdów do pracy w latach 1990–2012 (Kurek, Wójtowicz, Gałka, 2014). W strefie podmiejskiej udział ten kształtuje się na poziomie około 60% ogólnego napływu do tej strefy, natomiast w strefie dojazdów jest on znacząco niższy i nie przekracza 25%.

Wybrane do badań trzy gminy różnią się zarówno charakterem procesów demograficznych, jak i strukturą gospodarczą (tab. 1). Najwyższy poziom

urbanizacji przejawia gmina Mogilany, położona niespełna 10 km od centrum Krakowa, o dużej gęstości zaludnienia, przekraczającej ponad 6-krotnie średnią gęstość zaludnienia dla wsi w Polsce (313 osób/km²). O stopniu zawansowania procesów suburbanizacyjno-peryurbanizacyjnych wiele mówi także wskaźnik udziału ludności napływowej z Krakowa w ogólnej liczbie migrantów do danej gminy w latach 1990–2012. Aż 59% z ogółu przybyłych do gminy Mogilany pochodziło z Krakowa, podczas gdy dużo niższe wartości tego wskaźnika odnotowano w pozostałych dwóch gminach. Gmina Mogilany wyróżniała się też bardzo wysokim udziałem migrantów z innych miast Polski (ok. 25%). Łącznie z napływem z Krakowa stanowili oni 85,4% spośród ogółu przybyszów. Podobnie wysokim udziałem migrantów miejskich (24%) mogła wykazać się też gmina Gdów, która wyróżniała się dużą imigracją ze wsi położonych poza tą gminą. Ten typ krzyżujących się napływów występuje najczęściej na terenach wiejskich objętych procesami peryurbanizacyjnymi.

Tab. 1. Charakterystyka wybranych gmin Krakowskiego Obszaru Metropolitalnego na tle województwa i Polski

Wyszczególnienie	Mogilany	Gdów	Igołomia-Wawrzeńczyce	Woj. małopolskie	Polska
A. Sytuacja demograficzna					
Liczba ludności w gminie w 2016 r.	13 655	17 865	7 721	3 382 260	38 432 992
Liczba ludności na 1 km ² w 2016 r.	313	164	123	223	123
Dynamika zmian liczby ludności (2002 r. = 100)	131,8	112,6	100,9	104,5	100,6
Dynamika zmian liczby ludności (1995 r. = 100)	144,5	117,9	101,8	106	99,5
Średni przyrost naturalny w latach 1995–2016 na 1000 mieszkańców	3,6	3,7	0,1	1,7	0,2
Współczynnik salda migracji; średnia z lat 1995–2016 na 1000 mieszkańców	11,7	3,7	0,5	0,8	-0,3
Udział ludności napływowej z miasta w ogólnym napływie w latach 1995–2016	85,4	58,2	64,4	57,4	60,2
Udział ludności napływowej z Krakowa w ogólnej liczbie napływów w latach 1990–2012	59	34,3	44,7	-	-
B. Zagadnienia gospodarcze					
Dochody (zł) własne gminy na 1 mieszkańca w 2016 r.	2 115	1 278	1 258	2 130	2 368
Podmioty wpisane do rejestru REGON na 10 tys. ludności w 2016 r.	1 331	888	730	1 097	1 103
Udział zarejestrowanych bezrobotnych w liczbie ludności w wieku produkcyjnym w 2016 r.	3,7	4,3	1,8	4,6	5,6
Liczba złożonych wniosków o dopłaty obszarowe w ARiMR w 2012 r.	218	1 451	1 251	121 234	1 359 084
Powierzchnia użytków rolnych (ha) wnioskowana do dopłat bezpośrednich w 2012 r.	617	5 561	4 215	-	-
Udział powierzchni wnioskowanej o dopłaty bezpośrednie do użytków rolnych ogółem w 2012 r.	19	65	80	-	-

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS, ARiMR oraz Kurek, Wójtowicz, Gałka (2014).

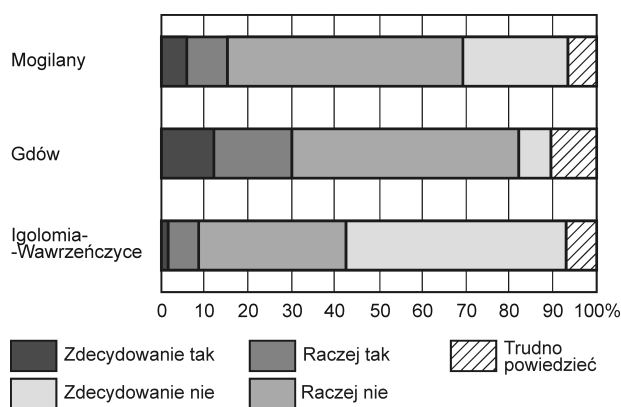
Struktura gospodarcza omawianych gmin jest również bardzo zróżnicowana (część B tab. 1). Świadczy o tym poziom dochodów własnych gmin na 1 mieszkańca. W 2016 r. jedynie w gminie Gdów sięgały one średniej dla województwa małopolskiego, a ewidentnie niższe zanotowano w pozostałych dwu gminach, co wskazuje na istotny udział funkcji rolniczych w gospodarce tych gmin. Potwierdza tę konstatację wysoki wskaźnik przedsiębiorczości w Mogilanach, a względnie niski w Gdowie i Igołomi-Wawrzeńczyce. O znacznym udziale rolnictwa w gospodarce dwóch uprzednio wymienionych gmin świadczy także duża liczba złożonych wniosków o dopłaty obszarowe w Agencji Restrukturyzacji i Modernizacji Rolnictwa (ARiMR) oraz odsetek powierzchni wnioskowanej o dopłaty bezpośrednie w użytkach rolnych ogółem – szczególnie wysoki w Igołomi-Wawrzeńczyce. Warto dodać, że gmina ta posiada duży areal gruntów pod foliami i szklarniami, co pozwala jej pełnić typowo aprowizacyjne funkcje dla Krakowa, a także częściowo dla konurbacji katowickiej.

4. ŹRÓDŁA POTENCJALNYCH KONFLIKTÓW SPOŁECZNYCH

Opierając się na zaprezentowanym uprzednio podziale konfliktów występujących na terenach wiejskich w analizie źródeł potencjalnych konfliktów społecznych odniesiono się do konfliktów społeczno-kulturalnych i konfliktów wynikających z użytkowania ziemi oraz przemian funkcjonalnych. Szczególną uwagę zwrócono na możliwość wystąpienia na badanym obszarze konfliktów na tle kulturowym. Potencjalne konflikty tego typu mocno mogą zaznaczyć się głównie w strefach oddziaływania wielkiego miasta. Są one jednak niezmiernie trudne do zbadania, bowiem mieszkańcy, nawet bardzo podzieleni w kwestiach społeczno-kulturowych, rzadko ujawniają podczas wywiadów czy ankietowania występowanie tego typu konfliktów. Dlatego w trakcie przeprowadzania badań potencjalne konflikty były oceniane w drodze pytań zadawanych „nie wprost”, a zatem sondujących ogólne nastroje, postawy wobec sąsiadów czy systemy wartości.

Do ważnych społecznie kwestii należy m.in. poznanie opinii na temat wzajemnych postaw mieszkańców wobec siebie. Postawy te badano w kontekście istniejących w społecznościach lokalnych układów, które wpływają na ocenę obaw przejawianych wobec osób napływowych z miasta przez rdzennych mieszkańców. Umożliwiło to poznanie stosunków społecznych w grupach sąsiedzkich analizowanych gmin w ujęciu kontradiktoryjnym „swoi-obcy”.

Pytanie o obawy przed osobami napływającymi z miasta postawiono respondentom będącym rdzennymi mieszkańcami trzech badanych gmin. Najwięcej zgłaszających tego typu obawy ujawniło się w gminie Gdów (rys. 3) – było to niemal 30% ogółu ankietowanych. Jednocześnie w tej gminie bardzo małą grupę stanowili respondenci zdecydowanie nieobawiający się napływu mieszkańców z miasta. Z kolei najmniej niechętni wobec nowych mieszkańców okazali się badani z gminy Igołomia-Wawrzeńczyce, gdyż ponad połowa z nich nie zgłosiła żadnych obaw przed przybyszami. Pośrednie stanowisko przyjęli zaś mieszkańcy gminy Mogilany. Takie proporcje odpowiedzi znajdują wytłumaczenie w funkcjach tych gmin, ale też należy przypisać duże znaczenie natężeniu zjawiska migracji o charakterze suburbanizacyjnym.



Rys. 3. Odpowiedzi respondentów na pytanie: czy obawia się Pani/Pan osób napływowych z miasta?
Źródło: opracowanie własne na podstawie Pawlak (2017)

Dotychczasowe badania wykazują, że funkcja rolnicza wyróżnia się znacznym skonfliktowaniem z funkcją rezydencjonalną, która zwiększa swoje znaczenie na skutek dużego napływu ludności z miasta. Gmina Gdów cechuje się bardzo dobrze rozwiniętym rolnictwem towarowym i drobnotowarowym. W ostatnich kilkunastu latach postępował w niej silny proces imigracyjny z miast, głównie z Krakowa. Zatem stwierdzone wcześniej oba-

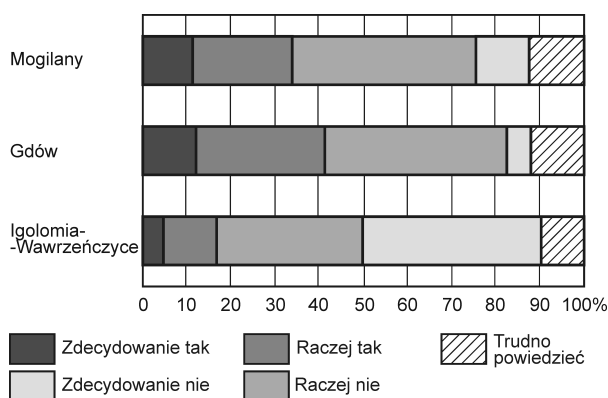
wy mieszkańców tej gminy są uzasadnione i szczególnie silne wśród pracujących w rolnictwie. Zdecydowane obawy przed przybyszami wyrażało 23% ankietowanych posiadających gospodarstwa o powierzchni powyżej 10 ha, które na w tej części Polski należą do grupy dużych jednostek produkcyjnych.

Odmianą postawę wobec mieszkańców pochodzących z miasta prezentowali respondenci w gminie Igołomia-Wawrzeńczyce. Gminę tę, pełniącą funkcje wybitnie rolnicze (w przeciwieństwie do gminy Gdów), cechuje bardzo mały napływ mieszkańców z miast, w tym z Krakowa. Jest to gmina o wysokotowarowym rolnictwie wyspecjalizowanym w dostarczaniu na rynek Krakowa i konurbacji katowickiej warzyw, uprawianych przede wszystkim w tunelach foliowych. Jej położenie na zachód, w niedużej odległości od kombinatu stalowego Arcelor Mittal Steel, nie zachęca krakowian do wybierania tej gminy na miejsce stałego osiedlenia się. A zatem miejscowa ludność, znając preferencje migracyjne krakowian, nie obawia się dużych fal napływu, co odzwierciedla się w strukturze ich odpowiedzi.

Potencjalny konflikt społeczny można zidentyfikować także w kontekście samooceny społeczności lokalnej w podziale: „napływowi – lepsi”, „miejscowi – gorsi”. Ten rodzaj podziału społecznego mocniej niż układ „swoi-obcy” odzwierciedla faktyczny stosunek ludności miejscowej do napływowej z miasta. W każdej z badanych gmin twierdzenia, że nowi mieszkańcy uważają się za osoby „lepsze” były częściej artykułowane niż obawy przed ich napływem z miasta. Struktura przestrzenna odpowiedzi była natomiast podobna, tzn. najczęściej było pejoratywnych odczuć, wskazujących, że „miejscowi – gorsi” od „napływowych – lepszych”, w gminie Gdów, a najmniej takich postaw odnotowano w gminie Igołomia-Wawrzeńczyce (rys. 4).

Takie różnicowanie struktury wypowiedzi respondentów w badanych gminach należy tłumaczyć zakresem podejmowanych kontaktów z nowymi mieszkańcami pochodzącymi z miasta. Prawdopodobieństwo wystąpienia tych kontaktów, na skutek dużego napływu mieszkańców z Krakowa, jest znacznie większe w gminach Gdów i Mogilany niż w gminie Igołomia-Wawrzeńczyce. Struktura odpowiedzi na omawiane pytanie wskazuje dobitnie, że poczucie przez miejscową ludność bycia „gorszym” jest odpowiednim probierzem potencjalnego konfliktu na poziomie psychospołecznym, który – jak wynika z badania – ujawnia się mocniej w przypadku większego napływu ludności z miast.

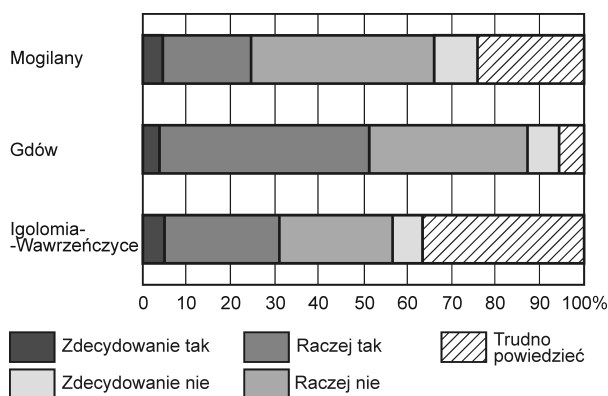
Znamienny jest fakt, że omawiane odczucia są mocno uzależnione od dochodów respondentów przypadających na osobę w gospodarstwie domowym. W grupie gospodarstw o najniższych dochodach odczucia podziału na „lepszych” i „gorszych” są najsilniejsze. W gospodarstwach domowych o najwyższych dochodach podział ten jest mniej istotny. To zróżnicowanie wynika (jak można sądzić) z zakorzenionego na wsi stereotypu opisującego ludność napływową z miast jako bogatą, posiadającą wysoki status społeczny, a takie przekonanie szczególnie mocno jest zakorzenione w grupach słabszych materialnie.



Rys. 4. Odpowiedzi respondentów na pytanie: czy spotkał(a) się Pani/Pan z odczuciem, że nowi mieszkańcy uważają się za osoby „lepsze”?

Źródło: opracowanie własne na podstawie Pawlak (2017)

Potencjalnym konfliktem może zapobiec integracja i włączenie nowych mieszkańców do lokalnej społeczności. Zatem istotne jest pytanie, czy zdaniem respondentów osoby napływowe integrują się z rdzenną ludnością. Uzyskane odpowiedzi na to pytanie znów wskazują na istniejące w tym zakresie duże różnice między badanymi gminami (rys. 5).



Rys. 5. Odpowiedzi respondentów na pytanie: czy nowi mieszkańcy chcą się integrować i utożsamiać z tą miejscowością?

Źródło: opracowanie własne na podstawie Pawlak (2017)

O zachodzących procesach integracyjnych najszerszej wypowiedzieli się mieszkańcy gminy Gdów, gdzie ponad połowa ankietowanych uznała, że napływowi sąsiedzi z miasta przejawiają chęć do integracji. Znacznie gorzej doświadczenia integracyjne oceniali respondenci w gminie Mogilany, spośród których tylko 24% potwierdziło występowanie zjawiska integracji w ich miejscowości. Tak znaczne rozbieżności w postawach wobec integracji można tłumaczyć wieloma czynnikami. Do najważniejszych należy zaliczyć trzy z nich, mianowicie: typ układu przestrzennego nowego osadnictwa, czas zamieszkiwania respondenta w danej miejscowości oraz odległość od Krakowa miejscowości, do której przybył migrant.

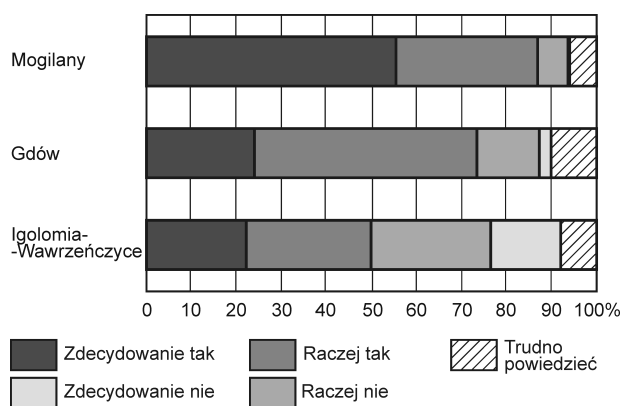
W gminie Gdów nowe budownictwo mieszkaniowe jest rozproszone, co oznacza, że powstało wewnątrz starego układu osadniczego. Takie rozmieszczenie nowych zasobów mieszkaniowych wymusza niejako potrzebę codziennych kontaktów mieszkańców z miasta z ludnością miejscową, a to prowadzi do szybszej i głębszej integracji obu tych grup. Inny typ nowego osadnictwa występuje w gminie Mogilany, gdzie pojawiają się liczniej większe i mniejsze skupienia osadnictwa realizowanego w systemie deweloperskim, w postaci m.in. grodzonych osiedli. Z racji takiej przestrzennej separacji nowi mieszkańcy tylko sporadycznie doświadczają kontaktów z miejscową ludnością.

O kontaktach i integracji decyduje też odległość miejscowości zamieszkania nowych mieszkańców od Krakowa. Im dalej z danej miejscowości do miasta centralnego, tym częściej podstawowe potrzeby nowych mieszkańców są zaspokajane w miejscu osiedlenia, co sprzyja wzmocnieniu kontaktów i pośrednio prowadzi do integracji.

Długość zamieszkania respondentów w danej miejscowości jest kolejnym czynnikiem pobudzającym lub też hamującym procesy integracyjne. Najmniej doświadczeń integracyjnych mają przybysze krócej mieszkający w danej miejscowości. Więcej kontaktów służących integracji dostrzegają respondenci, którzy rezydują już co najmniej 10 lat w danej miejscowości. Oznacza to, że aby móc ocenić zjawisko integracji, trzeba najpierw samemu być dobrze zintegrowanym z miejscową społecznością. Krócej zamieszkujące ankietowane osoby podchodzą do procesu integracji z większym dystansem, sami bowiem dobrze pamiętają własne problemy z integracją w nowym środowisku zamieszkania.

Analizowane powyżej postawy mieszkańców gmin podmiejskich wobec napływowej ludności

z miasta wskazują, że powszechnie, aczkolwiek zróżnicowane co do stopnia postrzegania, jest podzielenie obaw dotyczących różnych wymiarów dezintegracji społeczności wsi. Zróżnicowanie to jest podyktowane m.in. natężeniem napływu ludności z miasta i, co się z tym wiąże, sporej dyspersji przestrzennej popytu na działki budowlane w strefie podmiejskiej. Pojawia się zatem pytanie: czy mieszkańcy wsi podlegających procesom suburbanizacji zauważają w swoim otoczeniu wzrost zainteresowania zakupem działek budowlanych? Dostrzeżenie bowiem przez nich chęci ich zakupu wskazuje na wzrost atrakcyjności danego obszaru jako osiedleńczego. Może być także zwiastunem przyszłych procesów „rozlewania się miasta”, prowadzących do nasilenia się potencjalnych konfliktów społecznych. Pytani o to mieszkańcy wsi dostrzegali wzrost popytu na działki budowlane we wszystkich analizowanych gminach. Zjawisko to było najczęściej wymieniane przez respondentów z gminy Mogilany, co nie jest zaskoczeniem, bowiem w tej gminie procesy suburbanizacyjne przybrały bardzo duże rozmiary (rys. 6).



Rys. 6. Odpowiedzi respondentów na pytanie: czy zauważył Pan/Pani wzrost zainteresowania działkami budowlanymi w Pana/Pani miejscowości?

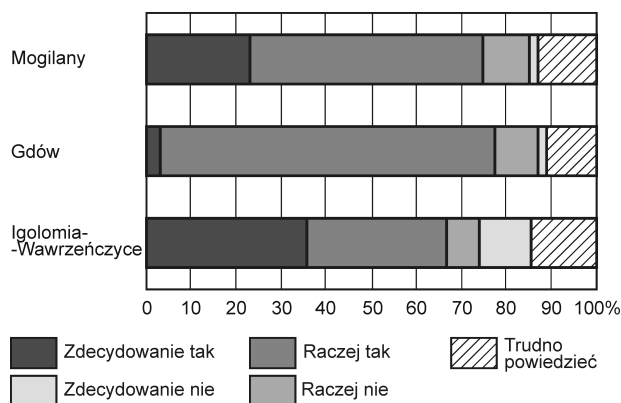
Źródło: opracowanie własne na podstawie Pawlak (2017)

W gminie tej aż 87% ankietowanych osób dostrzegło wzrost zainteresowania zakupem działek budowlanych, ale zjawisko to zauważyła także większość respondentów w Gdowie (72%). Mniej takich wypowiedzi odnotowano natomiast wśród ankietowanych z gminy Igołomia-Wawrzeńczyce. Trzeba jednak dodać, że również tam połowa respondentów stwierdziła rosnące zainteresowanie działkami budowlanymi. Wobec uzyskanych wyników można zatem stwierdzić, że mieszkańcy podmiejskich wsi powszechnie odnotowują zjawisko wzmożonego zainteresowania zakupem działek

budowlanych w miejscu ich zamieszkania. Świadczy to bowiem o potencjalnym dużym popycie na tereny budowlane pod miastem. W związku z tym pojawia się kolejne pytanie: czy mieszkańcy wsi są zdecydowani sprzedać swoje grunty pod działki budowlane mieszkańcom pochodzącym z miasta? Pytanie to jest istotne w kontekście badanego zagadnienia, bowiem na polskiej wsi nadal istnieje bardzo silne przywiązanie do ziemi, często nadal nazywanej „ojcowizną”. Ziemia była żywicielką pokoleń mieszkańców wsi i stanowiła zazwyczaj jedyne źródło utrzymania.

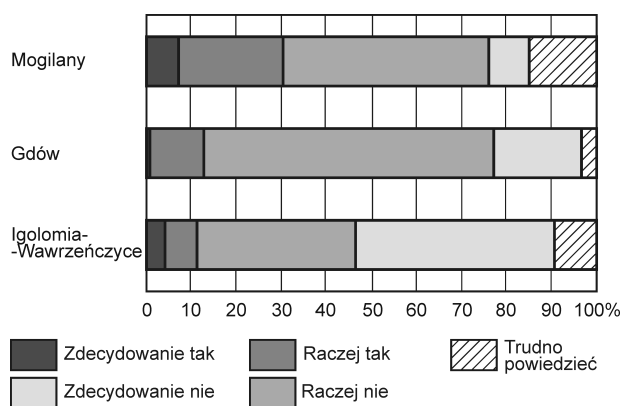
Od wielu lat mieszkańcy miejscowości wiejskich, zwłaszcza młodszy, podejmują jednak pracę w mieście, co wiąże się ze zjawiskiem urbanizacji ekonomicznej wsi. W strefach podmiejskich dużych miast proces ten notowany był z dużym nasileniem już od lat 60. ubiegłego wieku. Niemniej jednak podejście do własności ziemi i jej posiadania na wsi, nawet zurbanizowanej, nie ulega szybkim przemianom. W południowej Polsce nadal członkowie społeczności wiejskiej niechętnie rozstają się z własnym (zazwyczaj niedużym) gruntem rolnym. W świetle powyższych uwag może zastanawiać stosunkowo duży udział respondentów z gminy Gdów, którzy gotowi byli na sprzedaż działki budowlanej osobie pochodzącej z miasta. Zadeklarowało to aż 3/4 z nich (w pełni zdecydowanych i raczej zdecydowanych) (rys. 7). Nieco mniejszy był udział ankietowanych wyrażających chęć sprzedaży ziemi w gminie Mogilany, natomiast zupełnie na to zdecydowanych (odpowiedź „zdecydowanie tak”) było aż 20%. Zastanawiający jest jednak fakt, że w gminie Igołomia-Wawrzeńczyce, najbardziej rolniczej spośród badanych trzech gmin, było aż 75% respondentów mówiących o chęci sprzedaży gruntów budowlanych, natomiast aż ponad połowa z nich wyraziła zdecydowanie na sprzedaż działki. Zatem czynnik ekonomiczny – pozyskanie dodatkowych pieniędzy (poza pracą) – był mocnym konkurentem obaw co do napływu mieszkańców pochodzących z miasta i związanych z nim potencjalnych konfliktów społecznych. Tak masowo wyrażana chęć sprzedaży działki budowlanej może też być związana z odchodzeniem, szczególnie młodszego pokolenia, od tradycyjnego przywiązania do ziemi i łączenia swojej przyszłości wyłącznie z pracą w mieście lub też na wsi, ale poza rolnictwem. Może też występować tu specyficzne rozłączne traktowanie tych dwóch kwestii, odpowiadające w pewnym sensie syndromowi NIMBY, a zatem – „wiem, że napływ dużej liczby mieszkańców z miasta wywołuje liczne konflikty na wsi, ale gdy ja sprzedam kawałek mo-

jego gruntu komuś z miasta, to nic złego się nie stanie”.



Rys. 7. Odpowiedzi respondentów na pytanie: czy sprzedałaby Pani/Pan działkę budowlaną osobie pochodzącej z miasta?
Źródło: opracowanie własne na podstawie Pawlak (2017)

Ten tok rozumowania mogą potwierdzać odpowiedzi na pytanie o obawy mieszkańców wsi o wyczerpanie się w przyszłości wolnych terenów pod zabudowę mieszkaniową. Jedynie respondenci z gminy Mogilany dostrzegali ten problem, niepełna 30% z nich zauważyło, że w przyszłości może zabraknąć terenów budowlanych w miejscu ich zamieszkania (rys. 8).

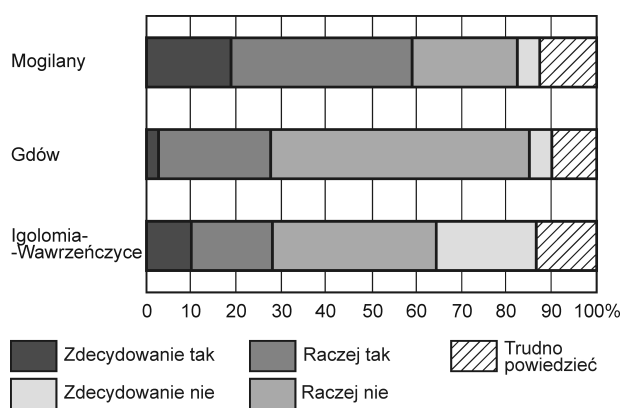


Rys. 8. Odpowiedzi respondentów na pytanie: czy obawia się Pani/Pan, że w przyszłości zabraknie terenów pod zabudowę mieszkaniową w tej miejscowości?
Źródło: opracowanie własne na podstawie Pawlak (2017)

W niewielkim stopniu natomiast zwracano uwagę na to zjawisko w pozostałych dwóch gminach. Na taki tok myślenia ma także wpływ specyficzne podejście do własności gruntów w Polsce. Każdy grunt prywatny w potocznej opinii pozostaje do wyłącznego zarządzania przez jego właściciela. Oznacza to, iż w rozumieniu właścicieli gruntu można nim dowolnie dysponować i przeznaczać na

cele, które uznaje on za stosowne. W związku z tym wielu właścicieli gruntów rolnych domaga się tzw. odrolnienia gruntów i przeznaczenia ich na cele budowlane. Dlatego m.in. w planach zagospodarowania przestrzennego większości gmin tereny budowlane są zaplanowane z dużym nadmiarem, bez wyraźnej korelacji z przewidywanymi procesami przyrostu liczby ludności w danej gminie.

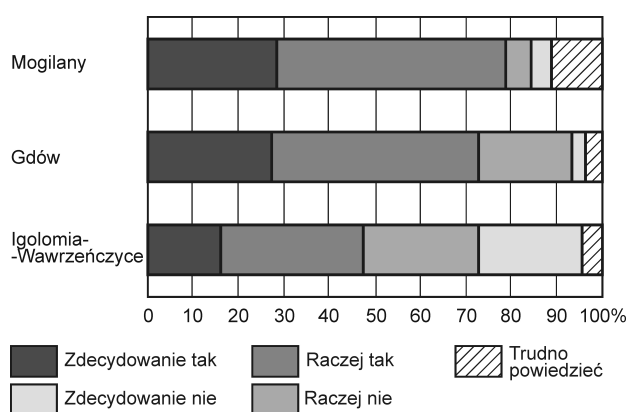
Znaczny problem stwarza też w badanych gminach duże rozproszenie nowego budownictwa mieszkaniowego. Zadano zatem respondentom pytanie o to, czy napływ nowych mieszkańców przyczynia się ich zdaniem do rozpraszania zabudowy w miejscowościach, które zamieszkują. Jak wynika z odpowiedzi, problem ten jest zauważany przez ankietowanych mieszkańców (rys. 9).



Rys. 9. Odpowiedzi respondentów na pytanie: czy napływ ludności powoduje rozproszenie zabudowy w tej miejscowości?
Źródło: opracowanie własne na podstawie Pawlak (2017)

Szczególnie mocno podkreślali to zjawisko respondenci w gminie Mogilany, którzy powszechnie spotykają się z napływem ludności z miasta i nową zabudową mieszkaniową. Około 60% z nich potwierdziło istnienie procesu rozpraszania budownictwa mieszkaniowego, w pozostałych dwóch gminach zgodziło się z tym twierdzeniem tylko około 30% ankietowanych. Stosunkowo niski odsetek badanych, zwracających uwagę na omawiany proces w gminie Gdów, może być skutkiem historycznie ukształtowanej tam specyfiki budowy domów (Kielczewska-Zaleska, 1972) i wynikającego z niej znacznego rozproszenia osadnictwa w tej gminie. Zatem sam proces rozpraszania może być traktowany przez część tamtejszych respondentów jako typowy dla zabudowy mieszkaniowej i powszechnie występujący w gminie, a więc niebudzący negatywnych skojarzeń w zakresie kreowania ładu przestrzennego miejscowości.

Zaprezentowana powyżej analiza wskazuje na istotny co do skali przestrzennej i natężenia proces sukcesji funkcjonalnej, która prowadzi do wyłączenia gruntów rolnych z produkcji rolniczej. Działalność rolnicza jest wypierana i zastępowana różnymi formami działalności pozarolniczej zarówno mieszkaniowej, jak i usługowej. Wcześniej wspomniano, że szczególnie dwie z badanych gmin (Mogilany i Gdów) mają nadal rozwinięte funkcje rolnicze, ważne dla utrzymania ich mieszkańców i gospodarki lokalnej. Powstaje więc pytanie: czy społeczność ta dostrzega proces wypierania funkcji rolniczej przez działalność pozarolniczą? Rozkład udzielonych odpowiedzi wskazuje na dość powszechne dostrzeganie tego procesu, które jest najmocniej zaakcentowane w wypowiedziach mieszkańców gmin Mogilany i Gdów, a w znacznie mniejszym – osób z gminy Igołomia-Wawrzeńczyce (rys. 10).



Rys. 10. Odpowiedzi respondentów na pytanie: czy według Pani/Pana następuje wypieranie produkcji rolniczej przez działalność pozarolniczą?
Źródło: opracowanie własne na podstawie Pawlak (2017)

Oznacza to, że w gminach Mogilany i Gdów może dochodzić do różnego typu konfliktów na tle prowadzenia działalności rolniczej. Stopień dostrzegania przez miejscową ludność procesu wypierania działalności rolniczej należy wiązać z licznymi czynnikami, z których dwa wydają się najistotniejsze. Pierwszym jest poziom rozwoju funkcji rolniczej, a drugim – natężenie przemian funkcjonalnych powiązane z długością okresu ich występowania. Drugi czynnik można uznać za dominujący, na co wskazuje bardzo wysoki odsetek respondentów przekonanych do wypierania funkcji rolniczej przez działalność pozarolniczą z terenów o największych przemianach funkcjonalnych związanych z dużym napływem ludności z miasta – czyli w gminach Mogilany i Gdów.

5. PODSUMOWANIE

Przeprowadzone badania wśród społeczności trzech gmin strefy podmiejskiej Krakowa ujawniły potrzeby szerokiego ujmowania pojęcia konfliktu społecznego, który może zrodzić się między ludnością miejscową i napływową z miasta. Szerokie odniesienie nawiązuje w dużej mierze do definicji i rozumienia tego pojęcia przez Dahrendorfa (2012). Konflikt społeczny opisany w niniejszej pracy może być rozpatrywany co najmniej na dwóch poziomach: strukturalnym i psychospołecznym. Pierwszy z nich możemy też utożsamiać z konfliktem potencjalnym. Strony potencjalnego konfliktu społecznego nie zawsze uświadamiają sobie możliwość jego wystąpienia, a jego identyfikacja zależy od odpowiednio przeprowadzonych badań społecznych, wskazujących na obiektywnie istniejące sprzeczności interesów.

W niniejszym artykule naświetlono potencjalne konflikty o charakterze społeczno-kulturowym. Sprowadzono je do badania postaw w układzie „swoi-obcy” na tle postrzegania i wzajemnych odniesień w kontekście „napływowi – lepsi”, „miejscowi – gorsi”, a także obaw związanych z dezintegracją społeczności lokalnej.

W wyniku przeprowadzonego badania można też mówić o poziomie psychospołecznym takich konfliktów, co może skutkować stanami napięcia oraz niechęci (a także czasami postawy wrogości) manifestowanej przez strony konfliktu, a ujawniające się szczególnie w konfliktach na tle zmian użytkowania ziemi i konfliktach funkcjonalnych. Takie konflikty mogą być utożsamiane z obawami respondentów przed wypieraniem produkcji rolniczej przez działalność pozarolniczą, rozpraszaniem zabudowy, a nawet z możliwością zanikania wolnych terenów pod zabudowę.

Warto w tym miejscu odnieść wyniki referowanych tu badań do struktury konfliktu ze względu na jego treść, przedstawionej na kole Moore'a (1996). Wśród wyróżnionych przez tego badacza pięciu potencjalnych źródeł konfliktu w niniejszym badaniu możemy wyróżnić aż cztery z nich. Istnieje tu bowiem konflikt wartości, odnoszący się do podtrzymywania czy zaniku tradycji oraz podzielenia zwyczajów dnia codziennego (zwyczaje i ich kulturowanie). Dostrzegamy także konflikt strukturalny, dotyczący przede wszystkim konfliktów przestrzennych, a związane z nierówną możliwością kontroli zasobów, o które konkurują strony; może on również wynikać z ograniczoności tych zasobów.

Ujawniono też obawy o brak zasobów pod zabudowę w wyniku nadmiernej imigracji do gmin. Kolejnym rodzajem konfliktu w kole Moore'a (1996), który pojawia się na analizowanym terenie, jest konflikt relacji wyrażający się wzajemnymi negatywnymi odniesieniami jego stron, stereotypami zakorzenionymi wśród ludności miejscowej i napływowej („napływowi – lepsi”, „miejscowi – gorsi”), a także brakiem komunikacji między tymi grupami. Wśród mieszkańców strefy podmiejskiej spotyka się również następny z wymienionych przez przywołanego autora – konflikt interesów, związany z ograniczeniem możliwości spełnienia potrzeb, np. psychologicznych, takich jak: poczucie własnej wartości i godności, czy też szacunku (w tym badaniu postawy typu „lepsi – gorsi”).

Identyfikacji konfliktu społecznego w trakcie naszych badań dokonano w dwóch wymiarach – społeczno-kulturowym i na tle użytkowania ziemi (konflikt funkcjonalny) – co pozwoliło wskazać dwie trajektorie przemian konfliktów i ich możliwych ścieżek rozwoju. Trajektorie te, odnoszące się do wzrostu napięć i potencjalnego kreowania konfliktu, ewentualnie do zmniejszania wzajemnych animozji i wygaszania potencjalnego zarzewia konfliktu społecznego, zależą od kilku czynników, w tym np. od stopnia natężenia kontaktów interpersonalnych potencjalnych stron konfliktu, tj. ludności napływowej i miejscowej. Wiąże się to z kolei z rozmiarem napływu osób z miasta oraz czasem trwania procesów suburbanizacyjnych na danym obszarze podmiejskim. Obie trajektorie możemy ująć w trzy fazy czasowe.

Pierwsza z trajektorii opisuje przebieg konfliktu społecznego w jego wymiarze społeczno-kulturowym. W pierwszej fazie napięcia konfliktu między rdzennymi mieszkańcami a ludnością napływową są nieliczne (jak np. w gminie Igołomia-Wawrzeńczyce) z racji stosunkowo słabych kontaktów obu grup. Wraz ze wzrostem napływu ludności z miasta pojawiają się pierwsze problemy, które mogą urastać do rangi konfliktów społecznych. Mogą się one zaznaczyć szczególnie mocno na obszarze suburbanizacji „kieszonkowej”, kiedy dochodzi do przenikania się nowego budownictwa ludności miejskiej i starej zabudowy wiejskiej (gmina Gdów). Dłuższe trwanie imigracji i pewne zasiedlenie ludności napływowej z miasta służy wzajemnemu poznaniu, co może prowadzić do osłabienia emocji i uprzedzeń oraz znacząco ograniczyć możliwość pojawienia się tego rodzaju konfliktu (gmina Mogilany).

Inny przebieg natężenia zjawiska ma trajektoria konfliktu społecznego na tle funkcjonalnym. Podobnie jak w poprzednim przykładzie, początkowa sprzedaż działek i (co się z nią łączy) wykupywanie ziemi, a także obawy o przyszły niedostatek terenów pod zabudowę w gminie oraz kolizje interesów na tle wypierania produkcji rolnej przez inną działalność są znikome. Zatem także możliwość wystąpienia konfliktu na tym tle jest niewielka (gmina Igołomia-Wawrzeńczyce). Dopiero wraz z przestrzenną ekspansją nowych funkcji (w tym mieszkaniowej), wzmożoną sprzedażą działek oraz wzrostem stopnia rozproszenia zabudowy pojawiają się liczne konflikty na tle przemian użytkowania ziemi – czyli konfliktów w wymiarze funkcjonalnym (gmina Gdów). Przybierają one na sile wraz z postępowaniem suburbanizacji w strefie podmiejskiej (gmina Mogilany). Może zatem wystąpić niezgodność między trajektorią konfliktu społecznego w wymiarze kulturowym i wymiarze funkcjonalnym. W pierwszej fazie obie trajektorie charakteryzują się małym natężeniem konfliktu, w drugiej fazie konflikt na tle kulturowym szybko się rozwija i wzmacnia, podczas gdy natężenie potencjalnego konfliktu na tle funkcjonalnym jest jeszcze przeciętne – rośnie ono dopiero w fazie trzeciej, wówczas gdy nowe funkcje zdominują stare. W tym samym czasie w fazie trzeciej notujemy natomiast zmniejszanie się możliwości wystąpienia konfliktu społecznego na tle kulturowym.


BIBLIOGRAFIA

- Borys, T. (1989). Konflikt ekologiczny w Kotlinie Jeleniogórskiej – geneza, przebieg i perspektywy rozwiązania. *Rocznik Jeleniogórski*, 25/26, s. 31–60.
- Coser, L.A. (1975). Społeczne funkcje konfliktu. W: W. Derczyńska, A. Jasińska-Kania, J. Szacki (red.), *Elementy teorii socjologicznych. Materiały do dziejów współczesnej socjologii zachodniej* (s. 196–214). Warszawa: Państwowe Wydawnictwo Naukowe.
- Dahrendorf, R. (2012). *Klasy i konflikt klasowy w społeczeństwie przemysłowym*. Kraków: Nomos.
- Dmochowska-Dudek, K. (2011). Obiekty NIMBY jako przykład konfliktowych inwestycji na terenach mieszkaniowych – teoretyczny zarys problemu. *Space – Society – Economy*, 10, s. 29–56.
- Dudek-Mańkowska, S., Lackowska-Madurowicz, M. (2012). Konflikty społeczne na Mazowszu – identyfikacja oraz próba oceny ich wpływu na rozwój lokalny. *Mazowsze. Studia Regionalne*, 10, s. 125–144.
- Dutkowski, M. (1995). *Konflikty w gospodarowaniu dobrami środowiskowymi*. Gdańsk: Wyd. UG.
- Dutkowski, M. (1996). Konflikty środowiskowe w ujęciu wielodyscyplinarnym. W: R. Domański (red.), *Nowa generacja w badaniach gospodarki przestrzennej. Biuletyn KPZK PAN*, 174, s. 29–47.

- Głogowska, M., Szendera, W., Chmielewski, W. (2013). Konflikty społeczne na obszarach Natura 2000 w Polsce. *Woda – Środowisko – Obszary Wiejskie*, 13, 4 (44), s. 31–41.
- Grocholska, J. (1980). Obszary konfliktowe – problem badawczy w przestrzennym zagospodarowaniu kraju. *Przegląd Geograficzny*, 52, 3, s. 507–5017.
- Grocholska, J. (1986). Konflikty w planowaniu przestrzennym i próby ich rozwiązania (na przykładzie wybranych obszarów aglomeracji warszawskiej). *Studia nad funkcjonalnym makroregionem Warszawy (III)*. *Biuletyn Informacyjny*, 53, s. 205–222.
- Jermakowicz, P. (2014). Konflikt społeczny – zagadnienia teoretyczne. W: M. Plucińska (red.), *Rozwiązywanie sytuacji konfliktowych w wymiarze jednostkowym i społecznym* (s. 11–20). Poznań: Wyd. Wydziału Nauk Społecznych UAM.
- Kiełczewska-Zaleska, M. (1972). *Geografia osadnictwa*, Warszawa: Państwowe Wydawnictwo Naukowe.
- Kurek, S., Wójtowicz, M., Gałka, J. (2014). *Wpływ suburbanizacji na przemiany wybranych struktur demograficznych i powiązań funkcjonalno-przestrzennych w Krakowskim Obszarze Metropolitalnym*. Kraków: Wyd. UP.
- Lisowski, A., Grochowski, M. (2008). Procesy suburbanizacji. Uwarunkowania, formy i konsekwencje. W: K. Saganowski, M. Zagrzejewska-Fidorowicz, P. Zuber (red.), *Ekspertyzy do Koncepcji Zagospodarowania Przestrzennego Kraju*. T. 1 (s. 217–280). Warszawa: Ministerstwo Rozwoju Regionalnego.
- Majer, A. (2000). Konflikty miejskie. Próba rozwinięcia tematu. W: M. Malikowski, Z. Seręga (red.), *Konflikty społeczne w Polsce w okresie przemian systemowych*. *Studia. Komunikaty. Eseje*, t. II (s. 81–92). Rzeszów: Wyd. WSP.
- Mantey, D. (2016). Potencjalne konflikty przestrzenne w strefie podmiejskiej z perspektywy potrzeb mieszkańców na przykładzie podwarszawskiej gminy Lesznowola. *Studia Regionalne i Lokalne*, 3 (65), s. 117–138.
- Markowski, T. (1999). *Zarządzanie rozwojem miast*. Warszawa: Wyd. Naukowe PWN.
- Moore, Ch.W. (1996). *The mediation process. Practical strategies for resolving conflict*. San Francisco: Jossey-Bass Publication.
- Mucha, J. (2014). Socjoterapeutyczne aspekty zarządzania sytuacją konfliktową w wymiarze jednostkowym i społecznym. Kilka uwag wprowadzających. W: M. Plucińska (red.), *Rozwiązywanie sytuacji konfliktowych w wymiarze jednostkowym i społecznym* (s. 23–36). Poznań: Wyd. Wydziału Nauk Społecznych UAM.
- Pawlak, H. (2014). Konflikty społeczne i przestrzenne w strefie podmiejskiej. W: A. Zborowski (red.), *Człowiek – społeczeństwo – przestrzeń*, t. 6 (s. 33–48). Myczkowce-Kraków: IGiGP UJ, Centrum Kultury Ekumenicznej.
- Pawlak, H. (2017). *Postawy mieszkańców wsi strefy podmiejskiej Krakowa wobec procesów suburbanizacji*. Praca doktorska niepublikowana, Kraków: IGiGP UJ.
- Przewoźniak, M. (2008). Konflikty w zagospodarowaniu przestrzennym bałtyckiego obszaru przybrzeżnego w Polsce. W: K. Furmańczyk (red.), *Zintegrowane zarządzanie obszarami przybrzeżnymi w Polsce – stan obecny i perspektywy*. Część 3: *Morze – ląd. Wzajemne relacje* (s. 29–43): Szczecin, SoftVision.
- Runge, J. (2011). Społeczno-gospodarcze oraz przestrzenne przejawy suburbanizacji w województwie śląskim. W: J. Słodczyk (red.), *Procesy suburbanizacji w wybranych miastach Polski*. *Studia Miejskie*, 3, s. 55–65.
- Sielezin, J.R. (2010). Teoretyczne problemy konfliktów społeczno-politycznych i ich specyfika. Próba egzemplifikacji. *Wrocławskie Studia Politologiczne*, 11, s. 64–77.
- Simmel, G. (1975). *Socjologia*. Warszawa: Państwowe Wydawnictwo Naukowe.
- Śleszyński, P., Solon J. (red.) (2010). Prace planistyczne a konflikty przestrzenne w gminach. *Studia KPZK PAN*, 130.
- Turzyński, M. (2017). Zróżnicowanie depopulacji wynikającej z migracji na przykładzie Trójmiasta. *Konwersatorium Wiedzy o Mieście*, 2 (30), s. 67–73.
- Zborowski, A. (2005). *Przemiany struktury społeczno-przestrzennej regionu miejskiego w okresie realnego socjalizmu i transformacji ustrojowej (na przykładzie Krakowa)*. Kraków: IGiGP UJ.
- Zborowski, A., Chaberko, T., Kretowicz, P. (2011). Procesy suburbanizacji rezydencjonalnej w regionie miejskim Krakowa – przemiany społeczno-przestrzenne. W: J. Jakóbczyk-Gryszkiewicz (red.), *Regiony miejskie w Polsce 20 lat po transformacji*. Łódź: Wyd. UŁ, s. 11–34.
- Zborowski, A., Gałka, J., Śliwińska, D. (2016). Procesy suburbanizacji i peryurbanizacji – zagadnienia teoretyczne. W: A. Zborowski (red.), *Człowiek – społeczeństwo – przestrzeń*, t. 9 (s. 157–177). Myczkowce-Kraków: IGiGP UJ, Centrum Kultury Ekumenicznej.
- Zborowski, A., Raźniak, P. (2013). Suburbanizacja rezydencjonalna w Polsce – ocena procesu. *Studia Miejskie*, 9, s. 37–50.
- Zborowski, A., Trafas, K. (2003). System osadniczy – hierarchia ośrodków. *Krakowski Obszar Metropolitalny (KOM)*. W: *Plan zagospodarowania województwa małopolskiego – projekt* (s. 158–165). Kraków: Departament Środowiska i Rozwoju Wsi, Instytut Geografii i Gospodarki Przestrzennej UJ, Urząd Marszałkowski Województwa Małopolskiego.

Artykuł wpłynął:
11 października 2019
Zaakceptowano do druku:
5 grudnia 2019

Tomasz Spórna

 <https://orcid.org/0000-0002-1099-7196>

Uniwersytet Śląski w Katowicach

Wydział Nauk Przyrodniczych, Sosnowiec

Instytut Geografii Społeczno-Ekonomicznej i Gospodarki Przestrzennej

tomasz.sporna@us.edu.pl

PROCES SUBURBANIZACJI W STREFIE ZEWNĘTRZNEJ KONURBACJI KATOWICKIEJ – PRZYKŁAD SŁAWKOWA¹

Abstrakt: W artykule przedstawiono zmiany przestrzenne i demograficzne w strefie zewnętrznej konurbacji katowickiej na przykładzie małego miasta Sławków. W szczególności zostały scharakteryzowane zmiany zachodzące na terenie miasta po 1990 r. w zakresie indywidualnego budownictwa mieszkaniowego. Nowe strefy zabudowy domów jednorodzinnych zostały zdefiniowane jako obszary podlegające procesom suburbanizacji rezydencjonalnej (w granicach administracyjnych miasta, tzw. suburbanizacja „wewnętrzna”. Ich rozmieszczenie odznacza się specyficzną fizjonomią oraz „wyspowa” lokalizacją w policentrycznym regionie miejskim.

Słowa kluczowe: nowa zabudowa mieszkaniowa, suburbanizacja, małe miasto, Sławków, konurbacja katowicka.

SUBURBANISATION PROCESS IN OUTER ZONE OF KATOWICE CONURBATION
– AN EXAMPLE OF SŁAWKÓW

Abstract: The article presents spatial and demographic changes in the external zone of the Katowice conurbation – on the example of a small town Sławków. In particular spatial changes of the distribution of new single-family houses occurring in the city after 1990 were characterized. Newly built zones of single-family houses development have been defined as areas subject to residential suburbanization processes (within the city’s administrative boundaries, ‘inner’ suburbanisation). Their arrangement is characterized by specific physiognomy and an ‘island’ location in the polycentric urban region.

Keywords: new housing estates, suburbanisation, small city, Sławków, Katowice conurbation.

1. WPROWADZENIE

Nowe podstawy rozwoju gospodarczego i zmiany społeczne, wywołane transformacją ustrojowo-gospodarczą krajów Europy Środkowo-Wschodniej, przyczyniły się do dynamicznie zachodzących procesów dekoncentracji przestrzennej miast (Schmidt, Fina, Siedentop, 2015; Stanilov, Sýkora, 2014). Jak stwierdzili Kurek, Wójtowicz i Gałka (2020) proces ten dotyczy większości miast Polski i ich stref podmiejskich. Autorzy licznych prac wskazują, że proces ten jest spowodowany głównie czynnikami społeczno-ekonomicznymi, administracyjnymi, uwarunkowaniami związanymi z planowaniem przestrzennym na poziomie gminnym, czynnikami środowiskowymi, obecnymi warunkami mieszkaniowymi oraz modą na zamieszkanie poza miastem (Kajdanek, 2012; Mantey, 2011; Zborowski, Raźniak, 2013).

Szczególnym przypadkiem jest proces suburbanizacji rezydencjonalnej, przejawiający się rozwojem obszarów o zabudowie jednorodzinnej (indywidualnej lub deweloperskiej)² na obszarach podmiejskich nie tylko dużych, ale także średnich i małych miast. Na zjawisko to zwróciła szczególną uwagę Kajdanek (2012).

Na terenie Polski procesowi dekoncentracji przestrzennej podlega większość aglomeracji miejskich (Śleszyński, 2006). Wyjątkiem w tym procesie, jednak wyłącznie w ujęciu statystycznym, jest konurbacja katowicka. Na jej obszarze jest obserwowany ubytek demograficzny w strefie rdzeniowej i zewnętrznej (Krzysztofik, Kantor-Pietraga, Runge, Spórna, 2017). Zjawisko redystrybucji ludności w tym policentrycznym regionie miejskim, występowanie na jego obszarze stref wzrostu i ubytku ludności

(w ujęciu wewnątrzmijskim) jest bardzo zróżnicowane (Spórna, 2018). Przejawia się to zróżnicowanym umiejscowieniem i formą procesu suburbanizacji rezydencjonalnej. W tym kontekście ważna jest w badaniach m.in.:

- identyfikacja i rozmieszczenie stref nowych inwestycji mieszkaniowych oraz zmian zaludnienia w regionie miejskim objętym procesem depopulacji;
- odpowiedź na pytanie, jakie czynniki/procesy są odpowiedzialne za ich wystąpienie.

W przypadku największego układu osadniczego Polski, jakim jest konurbacja katowicka, odpowiedzią na pytanie o przyczyny zróżnicowania zachodzących procesów demograficznych (oprócz transformacji społeczno-gospodarczej), może być sama jego struktura przestrzenno-funkcjonalna. Ma ona charakter policentryczny, sprzyjający powstawaniu stref nowej zabudowy mieszkaniowej o rozmieszczeniu „punktowym” lub „wyspowym”. Nowo powstała jednorodzinna i wielorodzinna zabudowa mieszkaniowa można postrzegać w kontekście procesu suburbanizacji i reurbanizacji, którą Klasik (2019) definiuje jako przykład „nowej urbanizacji na starym podłożu”. Jej szczególnym przykładem są liczne domy jednorodzinne (indywidualne lub deweloperskie) lokalizowane na terenach niezagospodarowanych w granicach miast konurbacji (pomiędzy wilośrodkowo rozmieszczonymi strefami już zabudowanymi) oraz na obszarach sąsiadujących z nimi gmin wiejskich. W tym przypadku mamy do czynienia przede wszystkim z procesem suburbanizacji, występującym zarówno w granicach miast, jak i w tradycyjnie pojmowanej strefie podmiejskiej (poza granicami miasta) (por. Lisowski, Grochowski, 2008; Lorens, 2005).

Jednym z przykładów takiego punktowego, wilośrodkowego rozwoju zabudowy jednorodzinnej w konurbacji katowickiej jest Sławków. Na jego obszarze w otoczeniu zieleni dynamicznie rozwijała się indywidualna zabudowa jednorodzinna. Jest to specyficzny przykład suburbanizacji, gdzie systematycznie miała miejsce sukcesja roślinna (rozwój lasu sosnowego). Można zatem wysunąć tezę, że w tym przypadku mamy do czynienia z rozwojem osadnictwa na tzw. surowym korzeniu, a powstałe tam w latach 1990–2018 domy były budowane na nieużytkach porolniczych lub terenach sukcesji leśnej. Ta specyfika rozwoju urbanizacyjnego małego miasta (Sławkowa) w otoczeniu rdzenia konurbacji katowickiej była bezpośrednią przyczyną podjęcia badań.

Przeprowadzone na użytek niniejszego artykułu badania pozwoliły na udzielenie odpowiedzi na

następujące pytania badawcze: 1. Czy rozwój nowej zabudowy indywidualnej na obszarze małego miasta nosi znamiona procesu suburbanizacji? 2. Jakie są główne czynniki stymulujące rozwój tego procesu?, oraz 3. Czy proces ten ma charakter planowy czy spontaniczny?

2. MAŁE MIASTA W OTOCZENIU DUŻYCH OŚRODKÓW MIEJSKICH I PROCESY SUBURBANIZACJI W POLSCE

Szczególna intensyfikacja studiów nad małymi miastami w Polsce miała miejsce w latach 50. i 60. XX w. Była ona związana z ich odbudową, przekształceniami układów urbanistycznych oraz dalszym rozwojem (Dziewoński, Kielczewska-Zaleska, Kosiński, Kostrowicki, Leszczycki, 1957). W wyniku industrializacji i kontynuacji rozwoju urbanizacyjnego kraju badania zostały ukierunkowane na miasta średnie i duże. Po 1989 r. odnotowujemy ponowny wzrost zainteresowania strukturą przestrzenno-funkcjonalną oraz rolą małych miast w strukturze osadniczej kraju bądź regionu (Kwiatkiewicz-Sołtys, 2011; Szymańska, Grzelak-Kostulska, 2005), a w szczególności po 2000 r. (Heffner, 2008; Heffner, Marszał, 2005, 2007, 2011; Jażdżewska, 2009; Korzeniak, 2014).

W drugiej połowie lat 90. XX w. badania zostały skierowane na rozwój gospodarczy i przestrzenny małych miast, w szczególności w kontekście wpływu na ich rozwój sąsiadujących z nimi dużych ośrodków miejskich. Rozwój małych miast położonych w strefie podmiejskiej dużych miast był głównie podyktowany zachodzącymi na ich obszarach procesami suburbanizacji rezydencjonalnej i suburbanizacji przemysłowo-usługowej (firm). Przykłady takich przekształceń zachodzących w XXI w. zostały przedstawione w licznych pracach empirycznych. Warto tutaj wymienić chociażby studia dotyczące małych miast, m.in. z aglomeracji: gdańskiej (Jaźwicz, 2008), krakowskiej (Gołąb-Korzeniowska, 2008), poznańskiej (Konecka-Szydłowska, Matykowski, 2005; Świdurska, 2008), łódzkiej (Milewska-Osiecka, 2016; Ogrodowczyk, 2011), czy też konurbacji katowickiej (Zuzańska-Żyśko, 2007; Polko, 2010). Prace te wyraźnie dowodzą, że bliskie sąsiedztwo z dużym ośrodkiem miejskim oddziałuje na rozwój przestrzenny małych miast i wpływa m.in. na wzrost znaczenia jego funkcji mieszkaniowej. W wielu przypadkach takiego rozwoju mamy do czynienia z procesem suburbanizacji rezydencjonalnej, który

może być rozpatrywany w dwóch perspektywach badawczych: 1) migracji, utożsamianej ze zmianami w układzie regionalnym, oraz 2) w kontekście cyklu życiowego miast (Zborowski, Raźniak, 2013).

Kajdanek (2012) zwraca uwagę, że „współczesne osiedla podmiejskie powstają nie tylko wokół wielkich, ale także w sąsiedztwie średnich i małych miast w Polsce” (*ibidem*, s. 9). Zjawisko to można zaobserwować np. w otoczeniu małych miast w województwie dolnośląskim. Zostało ono udokumentowane m.in. na terenach wiejskich gmin miejsko-wiejskich: Syców, Stronie Śląskie (Kajdanek, 2012) i Oborniki Śląskie (Maleszka, Kazak, Szewrański, 2016). W większości miejskich obszarów funkcjonalnych, podlegających dynamicznemu procesowi wzrostu zaludniania, zjawisko suburbanizacji występuje także w małych miastach oraz w ich bezpośrednim otoczeniu (Śleszyński, 2006; Kurek, Wójciewicz, Gałka, 2020).

Studia nad przekształceniami funkcjonalnymi małych miast w województwie śląskim podjęła m.in. Zuzańska-Żyśko (2006), a strukturę użytkowania ziemi małych ośrodków miejskich otaczających rdzeń konurbacji katowickiej scharakteryzował Gibas (2011). Jego badania dowodzą, że Sławków na tle innych małych miast otoczenia konurbacji katowickiej zajmuje trzecią pozycję pod względem udziału terenów przeznaczonych pod zabudowę zurbanizowaną (z blisko 29%).

W odniesieniu do badań w małych miastach w otoczeniu konurbacji katowickiej w aspekcie przestrzennym powinno się wspomnieć także prace podejmujące tematykę: krajobrazową (Zuzańska-Żyśko, 2001), funkcji mieszkaniowej w strefie oddziaływania ośrodków rdzenia konurbacji (Polko, 2010), czy też udziału małych miast w strukturze aglomeracji miejskich, w tym w układach policentrycznych (Szaton, 2016; Zuzańska-Żyśko, 2007).

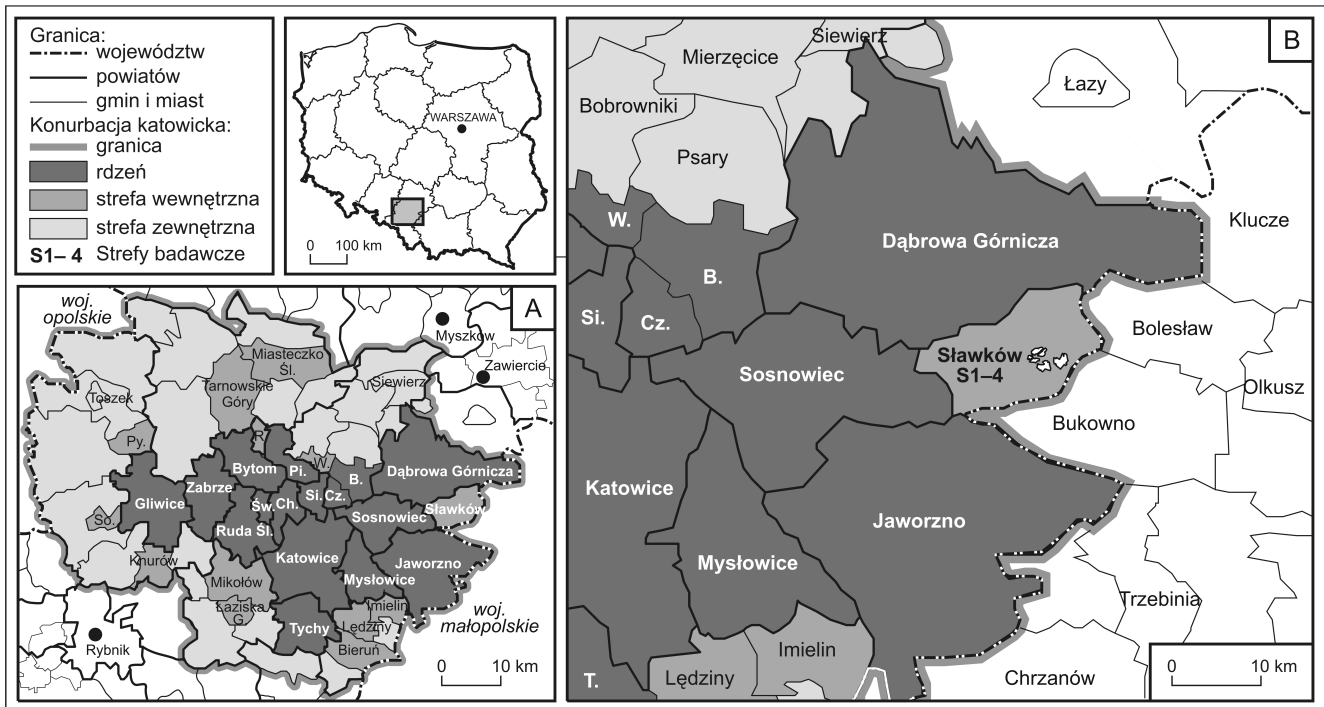
3. OBSZAR BADAŃ

Sławków to małe miasto, zajmujące powierzchnię 37 km² i liczące w 2018 r. 7 tys. mieszkańców. Miasto o średniowiecznym rodowodzie, które uzyskało prawa miejskie w XIII w. (Kiryk, 2001). Powstało na historycznym szlaku handlowym z Krakowa do Bytomia, w rejonie którego wydobywano srebro, cynk i ołów. Liczne wzloty i upadki znaczenia miasta spowodowały utratę przez nie w 1870 r. praw miejskich. Dynamiczny rozwój Sławkowa, oprócz XIII i XIV stulecia, przepadł później na lata 70. XX w.

To wtedy ówczesna gromada Sławków została włączona w granice administracyjne Dąbrowy Górniczej, a na jej obszarze powstały zakłady transportu kolejowego ród żelaza dla pobliskiej Huty Katowice i Koksowni Przyjaźń (Orłowski, 2001). Budowa magistrali kolejowej (Linia Hutniczo-Siarkowa LHS³), łączącej Sławków z Krzywym Rogiem na Ukrainie (złoża rud żelaza), przyczyniła się do izolacji przestrzenno-funkcjonalnej miasta od jego strony południowej. Obszary południowego Sławkowa do początku lat 90. XX w. pozostawały słabo zaludnione, a problemy gospodarcze kraju w latach 80. XX w. zbiegły się z niezadowoleniem społecznym mieszkańców miasta, czego skutkiem było odzyskanie przez nie w 1984 r. praw miejskich (Matuszczyk, 2016). Na początku XXI w. podjęto próbę rewitalizacji przestrzeni miasta (Adamczyk, 2011a) oraz dostrzeżono szanse gospodarcze miasta, w szczególności w kontekście jego lokalizacji na pograniczu dwóch województw: śląskiego i małopolskiego (Adamczyk, 2011b).

Sławków jest położony nad Białą Przemszą w powiecie będzińskim, w strefie otaczającej miasta rdzenia konurbacji katowickiej⁴. Przez miasto przebiega równoleżnikowo droga krajowa nr 94, która łączy m.in. Bytom, Sosnowiec, Dąbrowę Górniczą i Olkusz z Krakowem. Sławków graniczy z pięcioma gminami (z których cztery są miastami): od zachodu z Sosnowcem, od północnego zachodu z Dąbrową Górniczą, od wschodu z gminą wiejską Bolesław, od południowego wschodu z Bukownem oraz od południa z Jaworzniem (rys. 1).

Położenie miasta w strefie otaczającej duże ośrodki miejskie (strefie podmiejskiej) pozwala na obserwowanie jednych z ciekawszych przemian struktury przestrzenno-funkcjonalnej małych miast konurbacji katowickiej, a mianowicie kształtowania się stref nowej zabudowy mieszkaniowej w otoczeniu historycznego śródmieścia miasta (na południe i południowy zachód od niego). Sławkowskie nowe osiedla mieszkaniowe indywidualnej zabudowy jednorodzinnej (z lat 1990–2018) stanowią wyjątkowy przykład procesu suburbanizacji w skali całej konurbacji katowickiej. Przede wszystkim dlatego, że są zlokalizowane na obszarach typu *greenfields* – łąkach śródleśnych oraz terenach podlegających sukcesji roślinności (głównie drzew iglastych). Koncentrują się one w czterech strefach „nowej” suburbanizacji, w otoczeniu zieleni. Tworząca się tutaj sieć ulic swoimi nazwami podkreśla przyrodniczy charakter tych stref; są to m.in. ulice: Borowa, Brzozowa, Konarowa, Jaśminowa, Stokrotek.



Rys. 1. Obszar badań – miasto Sławków na tle konurbacji katowickiej
 Źródło: opracowanie własne na podstawie delimitacji Krzysztofika (2007)

Atrakcyjne położenie Sławkowa, w tym liczne tereny zielone, ale także polityka przestrzenna władz miejskich, przyczyniły się do powstania stref suburbanalnych na południowy zachód od śródmieścia miasta, na obszarach niezagospodarowanych (łąki śródleśne, las). Są to: strefa 1. będąca częścią osiedla Korzeniec (ulice Korzenna oraz Jaworowa/Borowa), strefa 2. – Stawki (ul. Stawki), strefa 3. – rejon ulic Jaśminowej i Stokrotek, oraz strefa 4. – rejon ul. Krakowskiej (rys. 1B). Łącznie powierzchnia wymienionych stref obejmowała 0,59 km², z zaludnieniem wynoszącym w 2014 r. 463 osoby.

4. ŹRÓDŁA DANYCH I METODY BADAWCZE

W pracy w celu realizacji zamierzeń badawczych wykorzystano następujące źródła danych:

- 1) statystyczne: dane ludnościowe za lata 1990–2018 pozyskane z Banku Danych Lokalnych GUS, Bazy Demograficznej GUS, *Roczników statystycznych województwa katowickiego* (za lata 1992–1995) i bazy PESEL (dane podlegały procesowi geokodowania);
- 2) kartograficzne: *Mapa topograficzna...* (1992), Baza Danych Obiektów Topograficznych (BDOT

10K, 2013) oraz ortofotomapy z portalu geoportal.gov.pl (*Ortofotomapa*, 2017), geoportal miasta Sławków (geoportal.slawkow.pl) oraz *Otwarty Regionalny System Informacji Przestrzennej Województwa Śląskiego* (orsip.pl).

- 3) dokumenty planistyczne i strategiczne miasta Sławków, takie jak: *Strategia rozwoju...* (2015), *Studium uwarunkowań...* (1998, 2003, 2008, 2011, 2019), *Miejscowy plan zagospodarowania...* (2006 ze zm.);

- 4) komercyjne: strony internetowe oferujące możliwość kupna/sprzedaży działki budowlanej/domu (otodom.pl) oraz portale umożliwiające obliczenie odległości drogowej oraz czas dojazdu z gmin otaczających Sławków do jego centrum (targeo.pl).

Uzupełnieniem wymienionych źródeł danych były badania terenowe pozwalające określić zmiany przestrzenne oraz motywy zamieszkania ludności w badanych strefach.

Wśród metod badawczych zastosowano m.in. inwentaryzację urbanistyczną nowo powstałej zabudowy mieszkaniowej, prowadzoną na przełomie czerwca i lipca 2016 r. oraz w lipcu 2018 r. W celu zbadania motywów zamieszkania ludności w sławkowskich strefach suburbanalnych oraz określenia ich charakterystyki społeczno-demograficznej przeprowadzono w czerwcu 2017 r. 20 wywiadów pogłębianych z przedstawicielami nowych gospo-

darstw domowych (z domów jednorodzinnych wybudowanych po 1990 r.). Gospodarstwa domowe biorące udział w badaniu zostały wybrane losowo. Stanowią one 10,5% nowych gospodarstw domowych w badanych czterech strefach Sławkowa.

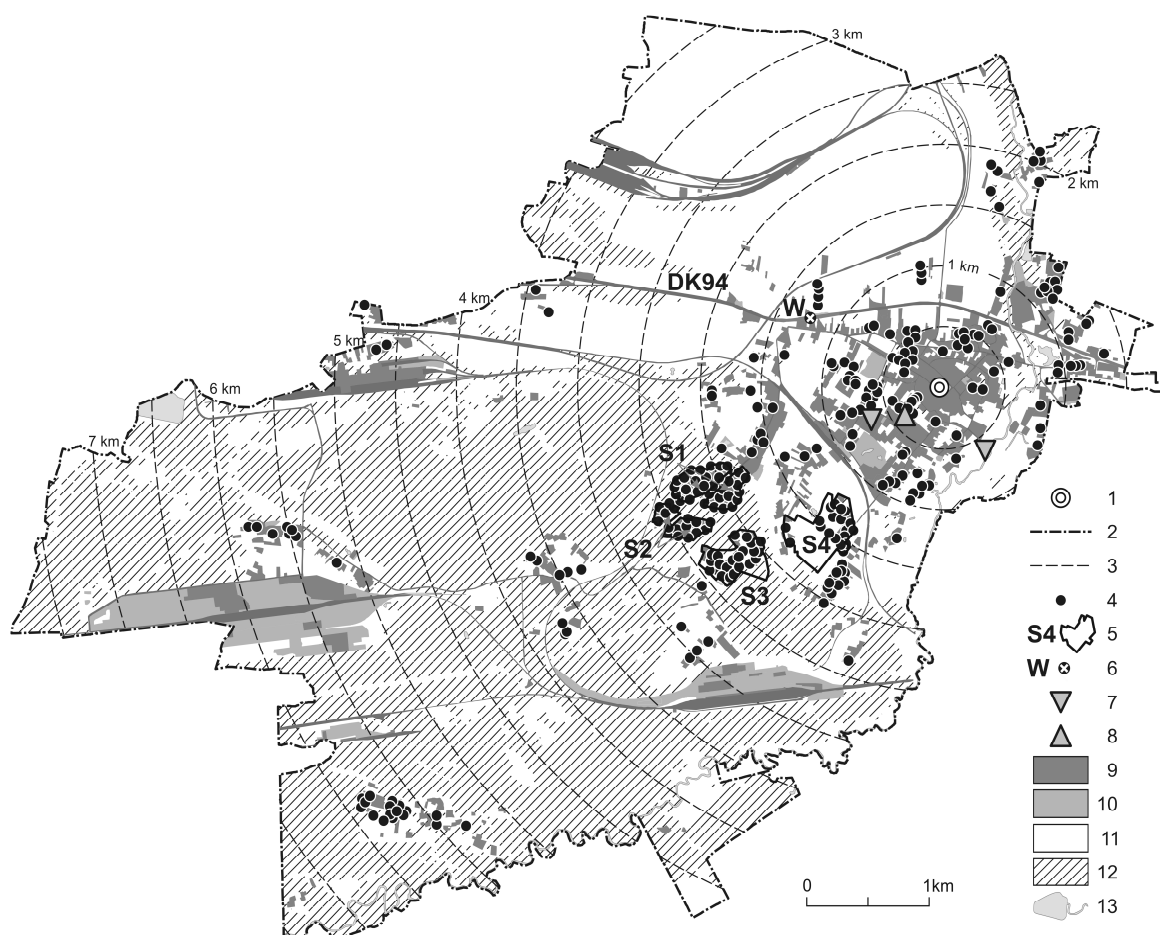
Do interpretacji zebranych danych posłużono się metodami geostatystycznymi oraz metodami opisu statystycznego (m.in. wykres pudełkowy). W celu opracowania wyników badań wykorzystano oprogramowanie statystyczne (SPSS, MS Excel) oraz narzędzia geoinformacyjne (Mapinfo i QGIS).

4.1. ZMIANY OSADNICZE W SŁAWKOWIE JAKO PRZEJAW PROCESU SUBURBANIZACJI

Od początku lat 90. XX w. rozwój osadniczy Sławkowa ukierunkowany był na zagospodarowywanie atrakcyjnych przyrodnie terenów położonych na południowy zachód od jego historycznego centrum.

Było to związane z polityką przestrzenno-planistyczną władz miejskich, skupioną na wydzieleniu stref „nowej urbanizacji” i ich wypełnieniu indywidualną zabudową jednorodziną. Wydzielone obszary tworzą cztery wyraźne strefy, których zasięg określono w rozdz. 3. Ich zabudowa ma charakter skupień, a typ zabudowy, jej fizjonomia (domy jednorodzinne o wysokim standardzie) oraz okres powstania są przejawem „nowej” postsocjalistycznej suburbanizacji po 1990 r.

Na terenie Sławkowa zinventaryzowano 380 domów jednorodzinnych powstałych w czasie ostatniego trzydziestolecia (w latach 1990–2018) (rys. 2). Ich liczba stanowi 18% ogółu obecnej zabudowy mieszkaniowej w mieście. Zdecydowana większość nowej zabudowy ma charakter domów jednorodzinnych, wolnostojących wybudowanych indywidualnie (375 domów). W zabudowie deweloperskiej występuje natomiast jedynie pięć budynków (osiedle Leśna Polana). Połowa zabudowy



Rys. 2. Nowe inwestycje mieszkaniowe po 1990 r. na obszarze Sławkowa na tle użytkowania terenu

Objaśnienia: 1 – centrum miasta, 2 – granica miasta, 3 – ekwidystanty 500 m od centrum miasta, 4 – nowe inwestycje mieszkaniowe (domy jednorodzinne), 5 – obszar i symbol strefy badawczej, 6 – węzeł drogowy, główny wjazd na drogę DK94, 7 – szkoły podstawowe (SP), 8 – obiekty podstawowej opieki zdrowotnej (POZ), 9 – obszary zurbanizowane, 10 – pozostałe tereny zainwestowane, 11 – tereny roślinności trawiastej/upraw rolnych, 12 – tereny lasów, 13 – tereny wód

Źródło: opracowanie własne na podstawie inwentaryzacji urbanistycznej oraz bazy BDOT

jednorodzinnej powstałej w Sławkowie po 1990 r. jest zlokalizowana we wskazanych w rozdz. 3 czterech strefach osadniczych, położonych w odległości od 1,5 do 2,5 km od centrum miasta (tab. 1).

Tab. 1. Charakterystyka przestrzenna domów jednorodzinnych powstałych w latach 1990–2018 w badanych strefach osadniczych Sławkowa

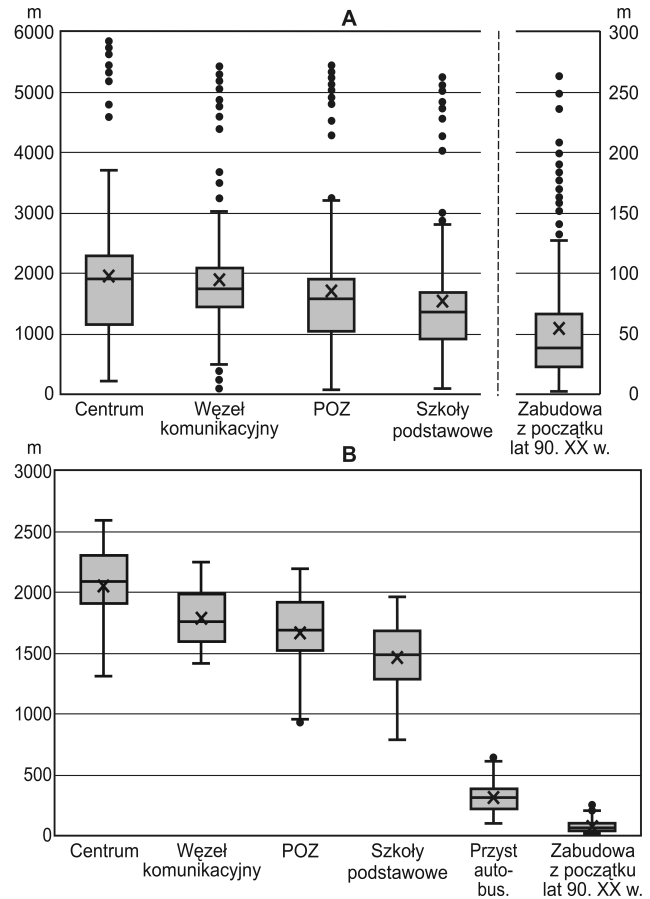
Wyszczególnienie	Strefa				Ogółem (*średnia)
	1.	2.	3.	4.	
Powierzchnia strefy (w km ²)	0,14	0,08	0,15	0,22	0,59
Odległość strefy od centrum miasta (w km)	2,06	2,46	2,2	1,56	2,07*
Liczba nowych domów (ogółem)	94	31	37	28	190
- w tym w zabudowie indywidualnej	94	31	37	23	185
- w tym w zabudowie deweloperskiej	0	0	0	5	5
Wskaźnik intensywności zabudowy (domy/km ²)	671	388	247	127	322

Źródło: opracowanie własne.

Specyfikę lokalizacji domów jednorodzinnych powstałych po 1990 r. w Sławkowie ukazuje szczegółowa analiza dotycząca ich rozmieszczenia względem: najważniejszych punktów miasta (jego centrum oraz węzła drogowego, umożliwiającego włączenie się do ruchu na drodze DK94), usług podstawowych oraz zabudowy sprzed 1990 r. (rys. 3). Odległości te zostały zmierzone za pomocą odległości euklidesowej, czyli w linii prostej, a nie wzdłuż sieci drogowej. W przypadku podstawowych usług publicznych wybrano jedynie te o najniższym stopniu centralizacji, do których dostęp powinien być najłatwiejszy. Do analizy wskazano: jedną przychodnię podstawowej opieki zdrowotnej (POZ) i trzy szkoły podstawowe (SP). Pominięto natomiast apteki, które są zlokalizowane w zabudowie otaczającej rynek (odległość ta sama, którą wykazano w badaniu dostępności śródmieścia).

Analiza rozmieszczenia wszystkich nowych lokalizacji zabudowy mieszkaniowej (domów jednorodzinnych) w Sławkowie względem obiektów podstawowej opieki zdrowotnej i szkół podstawowych wskazuje na ich bardzo duże zróżnicowanie przestrzenne. Z punktu widzenia pieszego w większości przypadków odległości te są zbyt duże (wynoszą powyżej 1 km, a maksymalnie osiągają wartość nawet 5 km) (rys. 3A).

Szczegółowa analiza dotycząca wyłącznie wskazanych czterech stref suburbanicznych dowodzi, że powstałe w nich domy charakteryzują się względnie



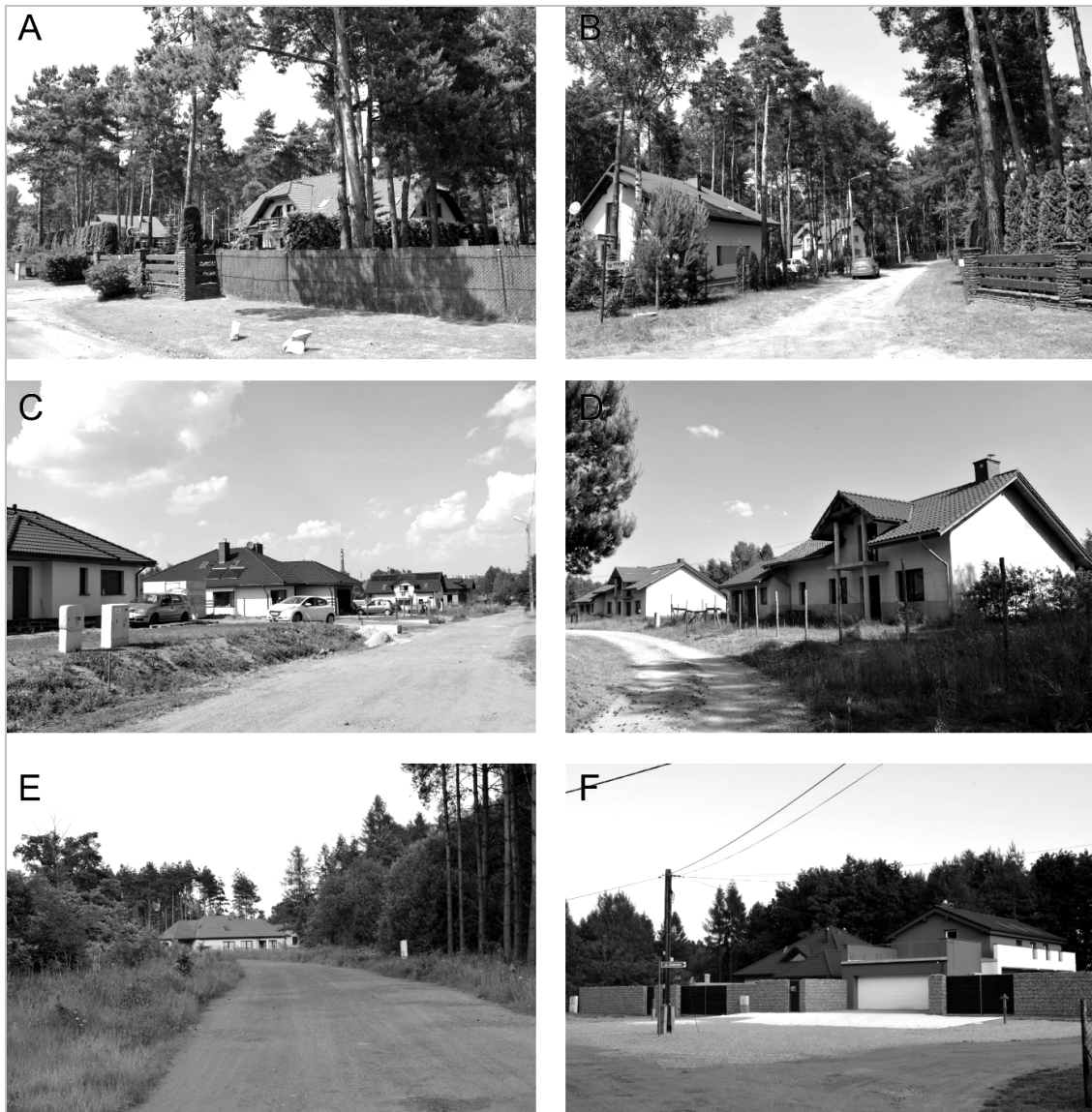
Rys. 3. Odległość nowo powstałych (w latach 1990–2018) domów jednorodzinnych w (A) Sławkowie (ogółem) i (B) w strefach: 1., 2., 3., 4. względem najważniejszych dla mieszkańców miejsc w mieście
Źródło: opracowanie własne

dobrą dostępnością pieszą z punktu POZ i szkoły podstawowej (jednak w wielu przypadkach nadal niemożliwą dobrą dostępność pieszą).

Odległość do budynków z początku lat 1990. nie przekracza 265 m, co świadczy o rozwoju w tych strefach zabudowy stanowiącej kontynuację, a nie izolację.

Bardzo dobrym dostępem odznaczają się przystanki autobusowe. Ich odległość od omawianej zabudowy mieszkaniowej waha się między 88 i 303 m (por. rys. 3B). Niestety częstotliwość kursów autobusów jest zróżnicowana (od 5 kursów na dobę w strefie 4. do 26 w strefach 1. i 2.). Z badanych stref można dotrzeć do centrum Sławkowa liniami nr 949, 959, a także 49, którą można dostać się bezpośrednio do centrum Dąbrowy Górniczej. Czas przejazdu w godzinach porannych ze strefy 1. do centrum Dąbrowy Górniczej wynosi 47 minut.

Oczywiście najszybszym środkiem transportu dla mieszkańców stref suburbanicznych jest samochód osobowy, który pozwala na dotarcie m.in. do



Fot. 1 A-F. Przykłady nowo powstałej zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej na obszarze Sławkowa
Źródło: T. Spórna (2016 r.)

centrum Katowic w zaledwie 30 min. Ten środek transportu preferuje 96,5% mieszkańców badanych stref.

Zabudowa jednorodzinna z uwagi na fakt, że jest przede wszystkim indywidualna (z wyjątkiem jednego osiedla deweloperskiego Leśna Polana) jest różnicowana fizjonomicznie (por. fot. 1A-F). W większości dominują budynki średniej wielkości (100–150 m²), położone w bliskim sąsiedztwie terenów zielonych.

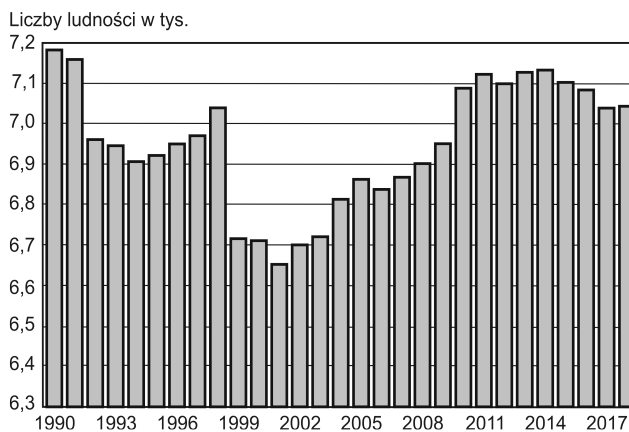
Przykładem powstania nowej zabudowy mieszkaniowej w Sławkowie jest osiedle Korzeniec, zlokalizowane w strefie 1., której obszar został poddany silnemu wylesieniu (skąd pewnie wzięła się jego nazwa Korzeniec) (por. fot. 2).



Fot. 2. Nowa zabudowa mieszkaniowa z lat 1990–2018 w osiedlu Korzeniec w Sławkowie
Źródło: geoportal.gov.pl (2015 r.)

4.2. ZMIANY DEMOGRAFICZNE W MIEŚCIE JAKO PRZEJAW SUBURBANIZACJI

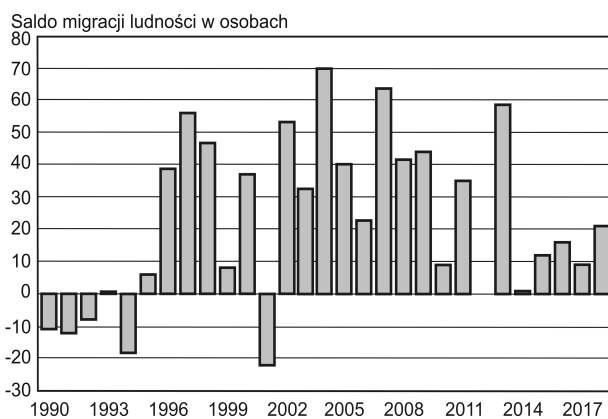
Podstawowym przejawem rozpoczętego po 1990 r. procesu suburbanizacji w Sławkowie był wzrost liczby mieszkańców miasta (najsilniejszy w szczególności od 2001 r.). Pozytywna tendencja zmian zaludnienia Sławkowa była związana z poprawą sytuacji ekonomicznej miasta, planowaniem przestrzennym ukierunkowanym na rozwój urbanizacyjny oraz ze wzrostem zamożności mieszkańców (w tym potencjalnych migrantów z miast sąsiednich). Odzwierciedla się to w systematycznym wzroście zaludnienia miasta od 2001 r., kiedy odnotowano 6,65 tys. osób, do 2018 r., w którym liczba mieszkańców wynosiła już 7,04 tys. w (rys. 4).



Rys. 4. Zmiany w liczbie ludności Sławkowa w latach 1990–2018

Źródło: opracowanie własne na podstawie

Rocznik statystyczny ... (1992, 1993, 1994, 1995) oraz BDL GUS



Rys. 5. Saldo migracji dla Sławkowa w latach 1990–2018

Źródło: opracowanie własne na podstawie *Rocznik statystyczny...* (1992, 1993, 1994, 1995) oraz BDL GUS

Kluczową składową wzrostu liczby ludności Sławkowa był napływ migracyjny, który od 1993 r. przyjmował wartości dodatnie (z wyjątkiem 1994

i 2001 r.) (rys. 5). W latach 1995–2018 sumaryczne saldo migracji (wewnętrznych i zagranicznych) dla miasta wynosiło 702 osoby. W analizowanym okresie miasto charakteryzowało się przede wszystkim dodatnim bilansem migracji z miastami (718 osób) oraz ujemnym z gminami wiejskimi (-28 osób). W latach 2002–2018 najwięcej osób do Sławkowa przybyło z Dąbrowy Górniczej, Sosnowca i Katowic (Baza Demografia GUS).

Oczywiście zmiany zaludnienia Sławkowa w ujęciu przestrzennym były nierównomierne. Przede wszystkim dużą dynamikę zaludnienia odnotowywano na terenach objętych procesem suburbanizacji. Tylko w okresie 2004–2014 r. wzrost zaludnienia w badanych czterech strefach miasta wyniósł 91%⁵.

4.3. CHARAKTERYSTYKA LUDNOŚCI STREF SUBURBIALNYCH ORAZ MOTYWY MIGRACJI DO NICH

Charakterystyka społeczno-ekonomiczna mieszkańców stref suburbanialnych oraz określenie głównych motywów ich zamieszkania w Sławkowie nastąpiło na podstawie wyników wywiadów pogłębionych (tab. 2 i 3). Przeprowadzono je w 2017 r. z przedstawicielami 20 gospodarstw domowych. Badania objęto 10,5% gospodarstw domowych w badanych czterech strefach, co pozwoliło na zebranie informacji od 66 mieszkańców.

Wśród mieszkańców stref suburbanialnych przeważają osoby w wieku średnim (w wieku produkcyjnym, 68%), dobrze wykształcone (50% to osoby z wykształceniem wyższym). Potwierdziło to wcześniejsze przypuszczenia, że do stref suburbanialnych migrują osoby, które założyły niedawno rodzinę, są dobrze wykształcone oraz bardziej zamożne.

Interesujące było poznanie pochodzenia nowych mieszkańców Sławkowa (stref suburbanialnych) oraz motywów zarówno opuszczenia dotychczasowego miejsca zamieszkania, jak i wyboru nowego. Mieszkańcy poddanych badaniu stref pochodzą przede wszystkim z gmin bezpośrednio sąsiadujących ze Sławkowem, stanowiąc 70% wszystkich tu przybyłych. Głównymi deklarowanymi miastami były Dąbrowa Górnicza (50%) i Sosnowiec (20%). Kolejnym wskazaniem jest sama gmina Sławków (15%) oraz inne gminy spoza bezpośredniego otoczenia Sławkowa (15%). Nowi mieszkańcy badanych stref miasta zamieszkiwali wcześniej głównie osiedla blokowe z lat 70. i 80. XX w. (80%), natomiast wła-

ściciele zabudowy jednorodzinnej w poprzednim miejscu zamieszkania stanowili 15% (tab. 2).

Tab. 2. Charakterystyka zabudowy stref podmiejskich Sławkowa oraz społeczno-demograficzna ich mieszkańców

Charakterystyka przestrzenna budynku (N = 20) (% odpowiedzi)				
Dom jednorodzinny (wolnostojący)	100			
Dom wybudowany indywidualnie	100			
Powierzchnia użytkowa domu 151-200 m ²	55			
Struktura społeczno-demograficzna mieszkańców ^a (%)				
Płeć	Wiek (N = 66)			
	0-17	18-44	45-64	65 <
Mężczyźni	13,6	21,2	12,1	3,0
Kobiety	10,6	27,3	7,7	4,5
Wykształcenie (N = 50)	wyższe	średnie	zasadnicze zawodowe	podstawowe i gimnazjum
	Mężczyźni	22,0	22,0	0,0
Kobiety	28,0	28,0	0,0	0,0
Dojazdy do pracy (N = 29) (% odpowiedzi)				
Ta sama gmina (Sławków)	17,2			
Gmina sąsiadująca ze Sławkowem	37,9			
Inna gmina	41,5			
Zagranica	3,4			
Środek transportu (% odpowiedzi)				
Własny samochód	96,5			
Deklarowany czas dojazdu do pracy (N = 29) (% odpowiedzi)				
Do 15 min	24,2			
16-30 min	55,2			
31-45 min	13,8			
46-60 min	3,4			
60 min i więcej	3,4			
Poprzednie miejsce zamieszkania (N = 20) (% odpowiedzi)				
Ta sama gmina (Sławków)	15			
Gmina sąsiadująca ze Sławkowem	70			
Inna gmina woj. śląskiego	5			
Inna gmina	10			
Typ zabudowy poprzedniego zamieszkania (N = 20) (% odpowiedzi)				
Mieszkanie w bloku (sprzed 1990 r.)	80			
Mieszkanie w kamienicy	5			
Mieszkanie w bloku (wybudowane po 1990 r.)	0			
Dom jednorodzinny	15			

Objaśnienia: ^a dane dotyczące wykształcenia według wieku obejmują też osoby uczące się.

Źródło: opracowanie własne.

Do głównych przyczyn opuszczenia dotychczasowego miejsca zamieszkania można zaliczyć marzenie o zamieszkaniu w domu jednorodzinnym (35,9%) oraz bezpośrednio z tym związana chęć polepszenia jakości życia (23,1%). Co ciekawe, wśród głównych motywów rzadko (tylko 5,1% odpowiedzi) wymieniono zły stan środowiska przyrodniczego w poprzednim miejscu zamieszkania (tab. 3).

Tab. 3. Motywy oraz ocena zamieszkania w strefach podmiejskich Sławkowa

Przyczyny opuszczenia poprzedniego miejsca zamieszkania (N = 39) ^a (% odpowiedzi)	
Zły stan środowiska	5,1
Brak poczucia bezpieczeństwa	7,7
Brak lub utrudniony dostęp do terenów rekreacyjnych	7,7
Chęć podniesienia poziomu i jakości życia	23,1
Zmiana miejsca pracy	2,6
Poprawa sytuacji materialnej	7,7
Marzenia o mieszkaniu we własnym domu	35,9
Inne	10,2
Czynniki (%), które miały znaczenie przy wyborze obecnego miejsca zamieszkania (N = 58) ^a (% odpowiedzi)	
Atrakcyjna cena nieruchomości / działki	12,2
Możliwość posiadania ogrodu	10,3
Walory przyrodnicze (bliskość terenów zielonych)	20,7
Spokojna okolica, cisza	22,4
Poczucie bezpieczeństwa	12,1
Dobra dostępność komunikacyjna	6,9
Bliskość sklepów	3,4
Dobry dostęp do przedszkoli, żłobków, szkół	0,0
Prestiż lokalizacji mieszkania/domu	1,7
Atrakcyjność architektoniczna bloku/domu/okolice	1,7
Inne	8,6
Ocena miejsca zamieszkania (N = 20, średnia z 5-stopniowej skali, zakres punktów od -2 do +2)	
Liczba i stan terenów zielonych (lasy, parki, łąki)	1,5
Zachowanie intymności zamieszkania	1,7
Stan infrastruktury drogowej	-0,1
Przepustowość dróg, płynność ruchu w godzinach szczytu	1,1
Dostęp do komunikacji miejskiej	0,5
Liczba i dostęp do przedszkoli, żłobków i szkół	0,5
Dostęp do infrastruktury sportowej (baseny, boiska)	0,3
Dostęp do placówek handlowo-usługowych	1,1
Poczucie bezpieczeństwa	1,5
Liczba i stan ścieżek rowerowych	-0,2

Objaśnienia: ^a możliwość wielokrotnego wyboru odpowiedzi.

Źródło: opracowanie własne.

Czynniki, które zdecydowały o wyborze zamieszkania w sławkowskich suburbiach były przede wszystkim poszukiwanie spokojnej okolicy (22,4%) i walory przyrodnicze (20,7%). Koresponduje to ze szczegółową lokalizacją zabudowy, tj. na terenach otoczonych lasami, w oddaleniu od głównych dróg i śródmieścia miasta. Do kolejnych powodów wyboru Sławkowa zaliczono atrakcyjne ceny działek budowlanych (12,2%) oraz poczucie bezpieczeństwa (12,1%) (tab. 3).

Zapytani o spełnienie oczekiwań przez nowe miejsce zamieszkania respondenci z badanych stref dobrze ocenili liczbę i stan otaczających ich terenów zielonych, poczucie zachowania intymności zamieszkania oraz swojego bezpieczeństwa (tab. 3).

Ocenili natomiast najniżej dostęp do ścieżek rowerowych i stan infrastruktury drogowej, a przede wszystkim dróg dojazdowych do ich posiadłości.

Pomimo dobrej dostępności do przystanków autobusowych mieszkańcy stref podmiejskich preferują własny samochód jako główny środek transportu (96,5% odpowiedzi). Dojeżdżają nim do pracy, nie tylko do gmin z bezpośredniego otoczenia Sławkowa, ale także do odleglejszych ośrodków – Katowic, Chorzowa, Tychów czy też Krakowa.

4.4. PRZYCZYNY POWSTANIA STREF NOWEGO OSADNICTWA (SUBURBANIZACJI) W SŁAWKOWIE

4.4.1. POLITYKA INWESTYCYJNA (PLANISTYCZNA) SAMORZĄDU MIASTA

Główną przyczyną rozwoju zabudowy jednorodzinnej na obszarze Sławkowa była polityka władz gminnych ukierunkowana na rozwój nowej zabudowy mieszkaniowej. Bezpośrednią podstawą jej kreowania były uchwalone w latach 1991–2012 miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego (por. bip.slawkow.pl/bipkod/019/013). Zapisy planów umożliwiły parcelację terenów użytkowanych dotychczas rolniczo lub terenów śródlęśnych i leśnych oraz przeznaczenie ich pod funkcję mieszkaniową (zabudowę jednorodziną). Były to przede wszystkim tereny wchodzące w skład „osiedli południowych”, które obejmują badane strefy (1., 2., 3. i 4.). Ważnym dokumentem w kreowaniu zmian przestrzennych w gminie było uchwalone w 1998 r. *Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania gminy Sławków*. Podlegało ono wielokrotnym aktualizacjom. Obowiązująca wersja *Studium* została uchwalona w 2019 r. Podtrzymuje ona dotychczasowy kierunek rozwoju przestrzennego miasta, oparty na zagospodarowaniu terenów wcześniej wyznaczonych pod zabudowę mieszkaniową (jednorodziną).

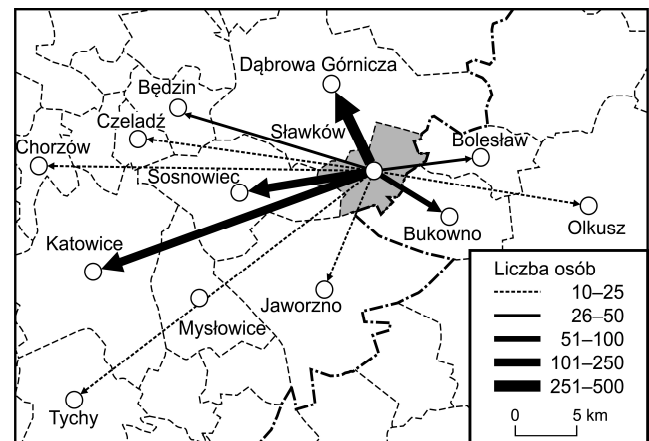
Politykę inwestycyjną samorządu miasta dobrze obrazują słowa burmistrza Sławkowa, Rafała Adamczyka (2011b, s. 167):

Położenie miasta względem aglomeracji górnośląskiej oraz jego unikalna atmosfera są atrakcyjne dla jej mieszkańców, którzy ze względu na stale zwiększającą się uciążliwość mieszkania w dużych miastach poszukują dla siebie spokojnych i komunikacyjnie wyciszonych osiedli o podwyższonym (willowym lub rezydencjonalnym) standardzie. Samorząd miasta, dysponując odpowiednimi terenami pod zabudowę mieszkaniową, od kilkunastu

lat prowadzi działania w kierunku rozwoju kameralnych osiedli jednorodzinnych Hrubieszowska i Stawki, optymalnie nasyconych zielenią, dla swoich dotychczasowych mieszkańców oraz mieszkańców aglomeracji górnośląskiej.

4.4.2. POŁOŻENIE GEOGRAFICZNE GMINY

Istotnym czynnikiem rozwoju nowych osiedli mieszkaniowych w Sławkowie jest jego atrakcyjne położenie geograficzne. Obszar miasta jest atrakcyjny do zamieszkania przede wszystkim dla mieszkańców sąsiadujących ośrodków (Dąbrowy Górniczej, Sosnowca, Bukowna, Olkusza), a nawet oddalonych o 30 km Katowic. Dobre skomunikowanie drogowe Sławkowa z dużymi miastami konurbacji katowickiej przyczyniło się do licznych migracji z nich. Przykładowo, zarówno podróż autem z centrum Dąbrowy Górniczej oraz Olkusza do centrum Sławkowa zajmuje 16 minut, z centrum Sosnowca 19, a Katowic 26.



Rys. 6. Dojazdy do pracy mieszkańców Sławkowa w 2011 r. (dojazdy powyżej 9 osób)

Źródło: opracowanie własne na podstawie *Dojazdy...* (2014)

Dobra dostępność komunikacyjna Sławkowa, w szczególności w kierunkach: Katowice–Sosnowiec–Sławków, Dąbrowa Górnicza – Sławków oraz Sławków–Bukowno odzwierciedla się w licznych dojazdach do pracy mieszkańców miasta (rys. 6). Potwierdzają to dane za 2011 r., kiedy wartość salda przyjazdów i wyjazdów do pracy dla miasta Sławkowa była ujemna i wyniosła –801 osób. Najsilniejsze powiązania w tym aspekcie wykazuje Sławków z miastami: Dąbrowa Górnicza (441 osób dojeżdżających do pracy), Katowice (207) i Sosnowiec (157).

Położenie miasta w strefie otaczającej rdzeń konurbacji katowickiej odzwierciedla się również

w niższych, atrakcyjnych cenach działek budowlanych. W Sławkowie na początku 2017 r. ich wartość była zdecydowanie niższa np. od strefy suburbanicznej w południowych Katowicach (ceny za 1 m² powyżej 250 zł) oraz konkurencyjna do wartości działek w Dąbrowie Górniczej. Analizując oferty sprzedaży działek budowlanych w Sławkowie⁶, zamieszczonych na portalu otodom.pl (2017 r., 33 oferty), stwierdzono, że ich średnia cena wynosiła 97,6 zł/m², natomiast mediana – 95,4 zł/m²; kwartył dolny – 76,8 zł/m², a kwartył górny – 110,0 zł/m². Ceny te są konkurencyjne także w stosunku do innych terenów konurbacji, w tym wiejskich, takich jak: Bobrowniki oraz Ożarówice (por. Dyszy, 2015).

5. PODSUMOWANIE

Zinwentaryzowana nowo powstała (w latach 1990–2018) zabudowa mieszkaniowa w Sławkowie ze względu na charakter fizjonomiczny (domy jednorodzinne) oraz lokalizację (obszar podmiejski zarówno dla centrum miasta Sławkowa, jak i miast rdzenia konurbacji) ma charakter suburbii. Zabudowa ta stanowi interesujący przykład procesu suburbanizacji w policentrycznej aglomeracji miejskiej – tj. konurbacji katowickiej. Zachodzi w jej strefie zewnętrznej, na pograniczu dwóch województw i jest jednym z wielu przykładów procesów suburbanizacji w konurbacji katowickiej (por. m.in. Petryszyn, Zuzańska-Żyśko, 2005; Runge, 2011; Spórna, Dragan, 2013; Zuzańska-Żyśko, Pytel, Koman, 2016; Spórna, 2018). Wpisuje się ona w ogólnopolskie trendy dekoncentracji przestrzennej dużych ośrodków miejskich i związany z tym proces rozwoju zabudowy jednorodzinnej na obszarze gmin stanowiących ich otoczenie (Lisowski, Grochowski, 2008; Zborowski, Raźniak, 2013).

Nowi mieszkańcy przy wyborze Sławkowa na miejsce osiedlenia kierują się przede wszystkim lokalizacją (dobry dostęp komunikacyjny do głównych miast rdzenia konurbacji katowickiej, spokojna i cicha okolica) oraz bliskością terenów zieleni. Motywy te są bardzo podobne do tych, jakie obserwowane są w przypadku migracji do innych stref podmiejskich w Polsce (Kajdanek, 2012; Mantey, 2011; Żróbek-Różańska, Żróbek-Sokolnik, Dynowski, 2017).

Specyfika procesu suburbanizacji na obszarze Sławkowa polega na tym, że proces ten stanowi przemyślaną politykę przestrzenną i gospodarczą

władz miejskich (Adamczyk, 2011b; *Studium...*, 2019). Jest nastawiona na wykreowanie w przestrzeni konurbacji katowickiej stref suburbanicznych, przyciągających młodych zamożnych mieszkańców. Przestrzennie proces ten przybiera formę suburbanizacji „wyspowej” na terenach zielonych, w bezpośrednim sąsiedztwie terenów leśnych. Specyfika przestrzenna tego zjawiska odróżnia je od większości stref nowej zabudowy jednorodzinnej w konurbacji katowickiej, powstających głównie na terenach otwartych, porolniczych. Ma ona także charakter suburbanizacji „wewnętrznej”, zachodzącej w granicach miasta, w tym przypadku małego miasta.

Niewątpliwie badania rozwoju stref nowej zabudowy mieszkaniowej w Sławkowie, jak i na terenie innych małych miast oraz gmin wiejskich konurbacji katowickiej, wymagają dalszych badań. Przede wszystkim w kontekście koncepcji zrównoważonego rozwoju obszarów miejskich, jak również rosnącego chaosu przestrzennego w Polsce i jego negatywnych skutków (Śleszyński, Makowski, Kowalewski, 2018; Śleszyński, Stępiński, Mazurek, 2018).

PRZYPISY

¹ Praca powstała w wyniku realizacji projektu badawczego o nr DEC-2014/13/N/HS4/03575 finansowanego ze środków Narodowego Centrum Nauki.

² W wielu przypadkach w procesie suburbanizacji rezydencjonalnej, zabudowie jednorodzinnej towarzyszy także nowa zabudowa wielorodzinna niska.

³ Obecnie pod nazwą Linia Hutnicza Szerokotorowa. Linia kolejowa łączy Sławków z krajami Dalekiego Wschodu (m.in. Rosją i Chinami, w tym miastami Władywostok, Xi'an i Szanghaj).

⁴ W delimitacji konurbacji katowickiej zaproponowanej przez Krzysztofika (2007) Sławków znajduje się w jej strefie wewnętrznej.

⁵ Obliczenia własne na podstawie zgeokodowanej bazy PESEL dla lat 2004 i 2014. Wzrost liczby mieszkańców z 242 do 463 (MSWiA).

⁶ Na początku 2020 r. ceny najatrakcyjniejszych działek budowlanych wynoszą około 180 zł/m². Nadal jednak są one konkurencyjne z cenami działek budowlanych z obszaru innych miast konurbacji.

BIBLIOGRAFIA

- Adamczyk, R. (2011a). Rewitalizacja małych miast strefy zewnętrznej aglomeracji górnośląskiej. W: K. Heffner, T. Marszał (red.), *Rewitalizacja, gentryfikacja i problemy rozwoju małych miast. Studia. KPZK PAN*, 136, s. 43–54.
- Adamczyk, R. (2011b). Sławków – brama aglomeracji górnośląskiej na wschód?. W: T. Marszał, B. Bartosiewicz (red.), *Kie-*

- runki i uwarunkowania rozwoju małych miast z perspektywy 20 lat transformacji. *Studium przypadków* (s. 151–170). Wyd. Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź.
- Dyszy, M. (2015). Budownictwo jako czynnik dynamizujący rozwój strefy podmiejskiej na przykładzie wybranych gmin w otoczeniu aglomeracji górnośląskiej. *Prace Komisji Geografii Przemysłu Polskiego Towarzystwa Geograficznego*, 29 (2), s. 113–122.
- Dziwoniński, K., Kielczewska-Zaleska, M., Kosiński, L., Kostrowicki, J., Leszczycki, S. (red.) (1957). *Studia geograficzne nad aktywizacją małych miast. Prace Geograficzne IG PAN*, 9.
- Gibas, P. (2011). Struktura użytkowania ziemi w małych miastach otoczenia aglomeracji śląskiej. W: B. Bartosiewicz, T. Marszał (red.), *Struktura przestrzenna małych miast z perspektywy 20 lat transformacji* (s. 91–107). Łódź: Wyd. Uniwersytetu Łódzkiego.
- Gołąb-Korzeniowska, M. (2008). Małe miasta Krakowskiego Obszaru Metropolitalnego jako zaplecze mieszkalne Krakowa. W: K. Heffner, T. Marszał (red.), *Ośrodki lokalne w strefie oddziaływania wielkich miast. Biuletyn KPZK PAN*, 238, s. 50–61.
- Heffner, K. (2008). Zmiany roli i kierunków rozwoju małych miast w strefach metropolitalnych. W: K. Heffner, T. Marszał (red.), *Ośrodki lokalne w strefie oddziaływania wielkich miast. Biuletyn KPZK PAN*, 238, s. 6–23.
- Heffner, K., Marszał, T. (red.) (2005). Problemy rozwoju małych miast w wymiarze lokalnym i regionalnym. *Biuletyn KPZK PAN*, 220.
- Heffner, K., Marszał, T. (red.) (2007). Małe miasta w obszarach metropolitalnych. *Biuletyn KPZK PAN*, 232.
- Heffner, K., Marszał, T. (red.) (2011). Rewitalizacja, gentryfikacja i problemy rozwoju małych miast. *Studia KPZK PAN*, 136.
- Jażdżewska, I. (red.) (2009). *Strefa podmiejska i małe miasta w okresie transformacji. XXII Konwersatorium Wiedzy o Mieście. Cz. 2*. Łódź: Wyd. Uniwersytetu Łódzkiego.
- Jażewicz, I. (2008). Małe miasta w strefie ekspansji aglomeracji gdańskiej. W: K. Heffner, T. Marszał (red.), *Ośrodki lokalne w strefie oddziaływania wielkich miast. Biuletyn KPZK PAN*, 238, s. 39–49.
- Kajdanek, K. (2012). *Suburbanizacja po polsku*. Kraków: Zakład Wydawniczy „Nomos”.
- Kiryk, F. (red.) (2001). *Dzieje Sławkowa*. Kraków: Sukcesja.
- Klasik, A. (2019). Nowa urbanizacja regionu miejskiego. W: K. Gasidło, A. Klasik, B. Muster (red.), *Nowa urbanizacja na starym podłożu* (s. 9–24). Katowice: Wyd. Uniwersytetu Ekonomicznego w Katowicach.
- Konecka-Szydłowska, B., Matykowski, R. (2005). Procesy urbanizacji w Wielkopolsce oraz w strefie podmiejskiej Poznania. W: Jażdżewska I., (red.), *Współczesne procesy urbanizacji i ich skutki. XVIII Konwersatorium Wiedzy o Mieście* (s. 153–161). Łódź: Wyd. Uniwersytetu Łódzkiego.
- Korzeniak, G. (2014). *Małe i średnie miasta w policentrycznym rozwoju Polski*. Kraków: Instytut Rozwoju Miast.
- Krzysztofik, R. (2007). Struktura przestrzenno-administracyjna konurbacji katowickiej. *Czasopismo Geograficzne*, 78, s. 288–304.
- Krzysztofik, R., Kantor-Pietraga, I., Runge, A., Spórna, T. (2017). Is the suburbanisation stage always important in the transformation of large urban agglomerations? The case of the Katowice conurbation. *Geographia Polonica*, 90 (2), s. 71–85.
- Kurek, S., Wójtowicz, M., Gałka, J. (2020). Population growth in functional urban areas. W: S. Kurek, M. Wójtowicz, J. Gałka (red.), *Functional urban areas in Poland: Demographic trends and migration patterns*. Cham: Springer International Publishing, s. 33–50.
- Kwiatkiewicz, A. (2011). Małe miasta w polskiej literaturze geograficznej ostatniego dwudziestolecia. W: B. Bartosiewicz, T. Marszał (red.), *Kierunki i uwarunkowania rozwoju małych miast z perspektywy 20 lat transformacji*. Łódź, Wyd. Uniwersytetu Łódzkiego, s. 9–56.
- Lisowski, A., Grochowski, M. (2008). Procesy suburbanizacji. Uwarunkowania, formy i konsekwencje. W: K. Saganowski, M. Zagrzejska-Fiedorowicz, P. Żuber (red.), *Ekspertyzy do koncepcji przestrzennego zagospodarowania kraju 2008–2033*. T. I. Warszawa: Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, s. 217–280.
- Lorens, P. (2005). Suburbanizacja w procesie rozwoju miasta post-socjalistycznego. W: P. Lorens (red.), *Problem suburbanizacji. Biblioteka Urbanisty*, 7, s. 33–44.
- Maleszka, H., Kazak, J., Szewrański, S. (2016). Małe miasto o szarym wiejskim w strefie suburbanizacji – studium przypadku gminy Oborniki Śląskie. *Studia Ekonomiczne. Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Ekonomicznego w Katowicach*, 279, s. 25–36.
- Mantey, D. (2011). *Żywiłowość lokalizacji osiedli mieszkaniowych na terenach wiejskich obszaru metropolitalnego Warszawy*. Warszawa: Wydział Geografii i Studiów Regionalnych UW.
- Matuszczyk, Z. (2016). Sławków – odzyskanie praw miejskich [1984]. W: *Sławków. Historia. Kultura. Ludzie*, 1, s. 29–38.
- Milewska-Osiecka, K. (2016). Budownictwo mieszkaniowe i sytuacja demograficzna w małych miastach i na ich obszarach wiejskich (przykład województwa łódzkiego). *Studia Ekonomiczne. Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Ekonomicznego w Katowicach*, 276, s. 150–161.
- Ogrodowczyk, A. (2011). Polityka przestrzenna a rozwój budownictwa mieszkaniowego po 1990 roku na przykładzie małych miast w województwie łódzkim. *Acta Universitatis Lodzianensis. Folia Geographica Socio-Oeconomica*, 11, s. 167–186.
- Opania, S. (2016). Studium struktury przestrzennej małego miasta. W: B. Bartosiewicz (red.), *Tendencje w rozwoju gospodarczym i przestrzennym małych miast w Polsce. Space – Society – Economy*, 17, s. 49–66.
- Orłowski, S. (2001). Po drugiej wojnie światowej. W: F. Kiryk (red.), *Dzieje Sławkowa* (s. 427–566). Kraków: Secesja.
- Petryszyn, J., Zuzanska-Żyśko, E. (2005). Rozmieszczenie nowych inwestycji mieszkaniowych w aglomeracji katowickiej. W: I. Jażdżewska (red.), *Współczesne procesy urbanizacji i ich skutki. XVIII Konwersatorium Wiedzy o Mieście* (s. 361–370). Łódź: Wyd. Uniwersytetu Łódzkiego.
- Polko, A. (2010). Funkcja mieszkaniowa małych miast w strefie oddziaływania aglomeracji górnośląskiej. W: K. Heffner, A. Polko (red.), *Transformacja funkcji miejskich w ośrodkach lokalnych* (s. 299–310). Katowice: Wyd. Akademii Ekonomicznej w Katowicach.
- Runge, J. (2011). Społeczno-gospodarcze oraz przestrzenne przejawy suburbanizacji w województwie śląskim. W: J. Słodczyk (red.), *Procesy suburbanizacji w wybranych miastach Polski. Studia Miejskie*, 3, s. 55–66.
- Schmidt, S., Fina, S., Siedentop, S. (2015). Post-socialist sprawl: A cross-country comparison. *European Planning Studies*, 23 (7), s. 1357–1380.
- Spórna, T. (2012). Modele przemian urbanizacyjnych w województwie śląskim. *Prace Wydziału Nauk o Ziemi Uniwersytetu Śląskiego*, 72.
- Spórna, T. (2018). The suburbanisation process in a depopulation context in the Katowice conurbation, Poland. *Environmental & Socio-Economic Studies*, 6 (1), s. 57–72.
- Spórna, T., Dragan, W. (2013). Zmiany w zagospodarowaniu przestrzennym centralnej części Sosnowca w latach 1993–2012. *Acta Geographica Silesiana*, 13, s. 71–86.

- Stanilov, K., Sýkora, L. (red.) (2014). *Confronting suburbanization: Urban decentralization in postsocialist Central and Eastern Europe*, Wiley-Blackwell, Chichester.
- Szaton, K. (2016). Znaczenie małych miast w kontekście rozwoju struktur ponadlokalnych na przykładzie aglomeracji górnośląskiej. W: B. Bartosiewicz (red.), *Tendencje w rozwoju gospodarczym i przestrzennym małych miast w Polsce. Przestrzeń. Społeczeństwo. Gospodarka* (s. 67–83). Wyd. Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź.
- Szymańska, D., Grzelak-Kostulska, E. (2005). Problematyka małych miast w Polsce w świetle literatury. *Biuletyn KPZK PAN*, 220, s. 21–36.
- Śleszyński, P. (2006). Demograficzny wymiar procesów suburbanizacji w Polsce po 1989 roku. W: S. Kozłowski (red.), *Żywiotowe rozprzestrzenianie się miast. Narastający problem aglomeracji miejskich w Polsce, Studia nad zrównoważonym rozwojem. T. II, Ekonomia i środowisko*. Białystok–Lublin–Warszawa (s. 105–123).
- Śleszyński, P., Markowski, T., Kowalewski, A. (red.) (2018). Studia nad chaosem przestrzennym, cz. 3. Synteza. Uwarunkowania, skutki i propozycje naprawy chaosu przestrzennego. *Studia KPZK PAN, CLXXXII*.
- Śleszyński, P., Stepniak, M., Mazurek, D. (2018). Oszacowanie skutków presji inwestycyjnej i nadpodaży gruntów budowlanych w strefie podmiejskiej Warszawy na przykładzie gmin pasma zachodniego. *Przegląd Geograficzny*, 90 (2), s. 209–240.
- Świdurska, A. (2008). Małe miasta a rozwój obszarów wiejskich w Poznańskim Obszarze Metropolitalnym. W: K. Heffner, T. Marszał (red.), *Ośrodki lokalne w strefie oddziaływania wielkich miast*. *Biuletyn KPZK PAN*, 238, s. 120–132.
- Zborowski, A., Raźniak, P. (2013). Suburbanizacja rezydencjonalna w Polsce – ocena procesu. *Studia Miejskie*, 9, s. 37–50.
- Zuzańska-Żyśko, E. (2001). Architektura krajobrazu małych miast województwa śląskiego. W: U. Myga-Piątek (red.), *Krajobraz kulturowy – idee, problemy, wyzwania* (s. 160–169). Sosnowiec: WNoZ UŚ, Oddział Katowicki PTG.
- Zuzańska-Żyśko, E. (2006). *Małe miasta w okresie transformacji. Studium w regionie śląskim*. Katowice: Wyd. Śląsk.
- Zuzańska-Żyśko, E. (2007). Małe miasta w strefie oddziaływania ośrodków regionalnych. W: K. Heffner, T. Marszał (red.), *Małe miasta w obszarach metropolitalnych*. *Biuletyn KPZK PAN*, 232, s. 62–78.
- Zuzańska-Żyśko, E., Pytel, S., Koman, W. (2016). Suburbanization in postindustrial area. Case study of The Silesia Metropolitan Region. W: R. Efe, I. Cürebal, L. Lévai (red.), *GeoMed 2016. 4th International Geography Symposium. Book of Proceedings*. Kemer, Antalya (Turkey), s. 835–849.
- Żróbek-Rózańska, A., Żróbek-Sokolnik, A., Dynowski, P. (2017). Czy mieszkańcy miast preferują tereny cenne przyrodniczo pod budowę domu pod miastem? Studium strefy podmiejskiej Olsztyna. *Prace Geograficzne*, 149, s. 123–139.

Dokumenty planistyczne

- Miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego miasta Sławkowa*, (2006 ze zm.). Sławków; bip.slawkow.pl/bipkod/019/013.
- Strategia rozwoju miasta Sławkowa na lata 2014–2020. Aktualizacja*, (2015). Sławków: Biuro Doradcze Altima s.c..
- Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Sławkowa* (1998). Sławków.
- Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Sławkowa* (2003). Sławków.
- Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Sławkowa* (2008). Sławków.
- Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Sławkowa* (2011). Sławków: Alma Projekt.
- Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Sławkowa* (2019). Sławków: Alma Projekt.

Materiały kartograficzne

- Baza danych obiektów topograficznych (BDOT 10k) (2013). Warszawa: Główny Urząd Geodezji i Kartografii.
- Mapa topograficzna w skali 1 : 10 000 w układzie 1992* (1992). Arkusze: M-34-63-B-a-1; M-34-63-B-a-2; M-34-63-B-a-3; M-34-63-B-a-4; M-34-63-B-b-1; M-34-63-B-b-3. Warszawa: Państwowe Przedsiębiorstwo Geodezyjno-Kartograficzne.
- Ortofotomapa* (2017). Warszawa: Główny Urząd Geodezji i Kartografii.

Materiały statystyczne


- Bank Danych Lokalnych GUS [dane za lata 1995–2018]. Warszawa: GUS.
- Baza Demografia, Arkusz 2g [dane za lata 2002 –2018]. Warszawa: GUS.
- Baza PESEL, Warszawa: MSWiA.
- Dojazdy do pracy*. Narodowy Spis Powszechny Ludności i Mieszkań (2011, 2014). Warszawa – aneks – macierz dojazdów. Warszawa: GUS.
- Rocznik statystyczny województwa katowickiego za rok: 1992, 1993, 1994, 1995 (1993–1996)*. Katowice: WUS.

Źródła internetowe

- geoportal.gov.pl
- geoportal.slawkow.pl
- ORSIP (Otwarty Regionalny System Informacji Przestrzennej Województwa Śląskiego). Katowice: <http://www.orsip.pl>
- otodom.pl
- targeo.pl

Artykuł wpłynął:
10 czerwca 2019
Zaakceptowano do druku:
19 października 2019

Monika Płaziak

 <https://orcid.org/0000-0001-7455-504X>

Uniwersytet Pedagogiczny w Krakowie

Instytut Geografii

Zakład Przedsiębiorczości i Gospodarki Przestrzennej

mplaziak@up.krakow.pl

ATRAKCYJNOŚĆ CENTRUM MIASTA I CENTRÓW DZIELNIC KRAKOWA W OPINII MIESZKAŃCÓW

Abstrakt: W artykule zaprezentowano badania empiryczne dotyczące oceny atrakcyjności centrum miasta i centrów dzielnic administracyjnych Krakowa, opierając się na opiniach mieszkańców. Badania potwierdzają powszechne koncepcje hierarchicznego zaopatrywania się w dobra, czyli klasyczną teorię miejsc centralnych. Jak wykazały analizy, mieszkańcy Krakowa częściej odwiedzają centra dzielnic niż jego centrum, co jest związane z mniejszą odległością centrów dzielnic od miejsc zamieszkania, jak również ze zróżnicowanym zagospodarowaniem, dostosowanym do odmiennych potrzeb ludności, realizowanych w obu rodzajach centrów. Stwierdzono zależność między częstszymi odwiedzinami centrum dzielnicy a częstszymi odwiedzinami centrum miasta, co może świadczyć o bardziej mobilnym stylu życia pewnej grupy osób. Respondenci oceniają centrum miasta jako atrakcyjniejsze niż centra dzielnicowe. Zdecydowanie najniższa ocena dotyczyła oferty kulturalnej i rozrywkowej w centrach dzielnic. Jedynie poczucie bezpieczeństwa w centrum miasta uzyskało niższą ocenę niż w centrach dzielnic.

Słowa kluczowe: centrum miasta, centrum dzielnicy, dzielnica administracyjna, Kraków.

THE ATTRACTIVENESS OF THE CITY CENTRE AND THE DISTRICT CENTRES OF CRACOW IN INHABITANTS' OPINION

Abstract: The article presents results of the empirical study on the evaluation of the attractiveness of the city centre and administrative district centres on the basis of inhabitants' opinions. Those results have confirmed broadly known concepts for hierarchical supplying goods – the classical theory of central places. As shown by the analysis, the residents of Cracow more likely used to visit centres of residential areas than the main city centre. It is due to lesser distance from the place of residence, as well as the different offer of both types of centres as regard to the population needs. Relationship between frequent visits the centres of administrative areas and the city one is typical for more mobile group of respondents. The inhabitants of Cracow evaluate the basic city centre generally more attractive than the district ones. By far the lowest score related to the category "culture and entertainment" in the administrative district centres. Only in terms of the sense of security the city centre received lower scores than the centres of districts.

Keywords: city centre, district centre, administrative district, Cracow.

1. CENTRUM MIASTA A CENTRUM DZIELNICY MIESZKANIOWEJ JAKO PRZEDMIOT BADAŃ

Centrum miasta definiuje się najczęściej jako ośrodek usługowy najwyższego stopnia w danej jednostce lub zespole jednostek osadniczych, dlatego za synonim centrum miasta można przyjąć określenie „centralny ośrodek usługowy” (Maik, 1997; Nowakowski, 1990). W centrum miasta znajdują się obiekty usługowe i administracyjne, w tym przede wszystkim handlowe, gastronomiczne, rzemieślnicze, kulturalne i rozrywkowe oraz dyspozycyjne.

Obiekty te koncentrują się na relatywnie niedużej powierzchni, raczej na zwartym obszarze, który wyraźnie odróżnia się od terenów o innym sposobie użytkowania (np. typowo mieszkaniowym, rekreacyjnym lub przemysłowym), a jest położony w pobliżu głównego węzła komunikacyjnego danej jednostki osadniczej (Maliszowa, 1974). Centrum miasta charakteryzuje duża liczba użytkowników i ich znaczna mobilność uwidaczniająca się natężonym

ruchem pieszych. Notuje się tam szczególnie wysoką aktywność gospodarczą i kulturalną ludności, najczęstsze kontakty społeczne oraz intensywną wymianę dóbr, usług i informacji (Mydel, 1991; Winiarczyk-Raźniak, 2006). Zachodzi tam proces koordynowania pozostałych zdecentralizowanych funkcji miejskich (Nowakowski, 1990).

Pojęcia „centrum miasta” lub „centralny ośrodek usługowy” utożsamiane są często ze śródmieściem, określanym jako:

historycznie wykształcona, centralna część miasta, charakteryzująca się przemieszaniem zwartej i intensywnej zabudowy mieszkaniowej (o wysokim na ogół standardzie) z obiektami usługowymi i administracyjnymi, występującymi najliczniej w tej części miasta, a często także z obiektami przemysłowymi” (Nowakowski, 1990, s. 8).

Wydaje się jednak, że tak definiowane śródmieście pozwala odróżnić je od centrum miasta. Śródmieście należy zatem wiązać raczej z jego historycznym charakterem, podczas gdy centrum miasta można wyznaczyć na podstawie nagromadzenia specyficznych funkcji usługowych.

Badacze amerykańscy centrum miasta – rozumianego jako duży ośrodek miejski i delimitowanego jako funkcjonalny region miejski lub obszar metropolitalny (Zborowski, 2005; Winiarczyk-Raźniak, Raźniak, 2012) – określają mianem „*central business district*” (CBD) lub „*core*”. W literaturze brytyjskiej natomiast stosuje się wymiennie następujące terminy: „*city*”, „*central area*”, „*city center*”, „*town center*”. W niemieckich opracowaniach używa się sformułowań: „*Stadt-Kern*” i „*Kern*” (Boustedt, 1970, za: Zborowski, 2005; Holzner, 1972, za: Zborowski, 2005; Holzner, 1990, za: Zborowski, 2005; Maik, 1997).

Na atrakcyjność centrum miasta dla jego użytkowników składa się wiele elementów decydujących o sile przyciągania w kontekście społeczno-kulturowym, ekonomicznym i użytkowym.

W kategoriach społeczno-kulturowych centrum miasta stanowi obszar, na którym zachodzą podstawowe zjawiska społeczne, takie jak: przekaz informacji oraz procesy poznawcze realizacji społecznego prestiżu, selekcji, podejmowania decyzji, społecznej identyfikacji i integracji (Wallis, 1979).

Korzyści ekonomiczne, wynikające z przestrzennej koncentracji i centralnego położenia w systemie osadniczym usług i instytucji obsługujących ludność, można rozpatrywać w trzech zakresach: 1) gospodarki miejskiej, 2) punktów usługowych i instytucji, oraz 3) użytkowników przestrzeni centrum miejskiego.

W pierwszym zakresie – miasto jako funkcjonalny system odnosi korzyści z ograniczenia liczby przejazdów i możliwości efektywniejszego systemu komunikacji, jak również z oszczędności w naziemnym i podziemnym wyposażeniu terenu oraz z możliwości wykorzystania tych samych obiektów do różnych celów.

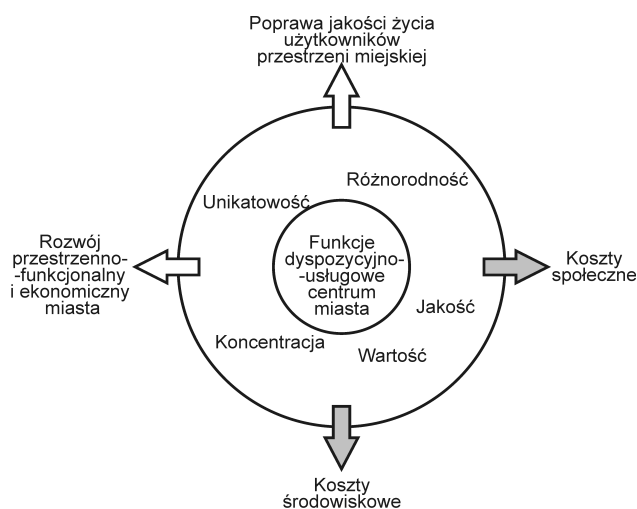
W drugim zakresie – korzyści placówek usługowych i instytucji polegają głównie na możliwościach wspólnego użytkowania urządzeń komunalnych, transportu towarów i pracowników, utrzymania czystości, zabezpieczenia mienia, urządzeń socjalnych.

W trzecim zakresie – użytkownicy przestrzeni centrum czerpią korzyści z ułatwionego dojazdu do punktów zlokalizowanych w pobliżu głównego węzła transportowego oraz dzięki bliskości usytuowania różnorodnych usług i instytucji. Korzyści te polegają zwłaszcza na oszczędności czasu, kosztów transportu i wydatkowanej energii (Nowakowski, 1990).

Rozwijając zagadnienie korzyści, jakie centrum miasta oferuje jego użytkownikom, zauważamy, że są one wielorakie – począwszy od dogodnej i opłacalnej lokalizacji firm i urzędów (co wynika z tzw. korzyści aglomeracji), poprzez możliwości załatwienia różnego rodzaju spraw przez interesantów, aż po dogodne punkty przesiadkowe w ramach komunikacji miejskiej. Korzyści te można najogólniej określić jako „wygoda w eksploatacji”. Wygoda w użytkowaniu zagospodarowania centrum miasta wiąże się z koncentracją odpowiednich urządzeń, co pozwala na załatwienie wielu spraw „w jednym miejscu i za jednym razem”. Jak pisał Nowakowski (1990), w centrum o wysoce funkcjonalnym charakterze powinny znajdować się urządzenia i obiekty: po pierwsze – unikatowe (niepodzielne), wysoce wyspecjalizowane i często użytkowane przez dużą liczbę ludności, a po drugie – niezajmujące zbyt dużych powierzchni i nieuciążliwe dla sąsiedztwa.

Urządzenia i obiekty unikatowe to takie, które występują pojedynczo w skali określonego systemu osadniczego (np. ratusz czy opera), albo też zespół urządzeń lub obiektów podobnych, tworzący szczególną wartość polegającą na możliwości wyboru (np. kilka kin zlokalizowanych w pobliżu, sklepy tej samej branży, kawiarnie i restauracje ze zróżnicowaną ofertą gastronomiczną). Jednocześnie, jako uzupełniające ofertę, w centrum powinny znaleźć się również urządzenia i obiekty codziennego wykorzystania, zaspokajające podstawowe potrzeby ludności (np. sklepy spożywcze, usługi gastronomiczne, służba zdrowia, poczta).

Należy zwrócić uwagę na fakt, że rozwój centrum miasta, obok korzyści dla samego miasta jako jednostki osadniczej i jego użytkowników, generuje także koszty społeczne i środowiskowe (rys. 1). Są one wynikiem intensyfikacji użytkowania centrów miast, prowadzącej w rezultacie do uciążliwości dla użytkowników, które są związane z zanieczyszczeniem powietrza, hałasem, nagromadzeniem patologii i przestępczości (Nowakowski, 1990; Regulski, 1982).



Rys. 1. Oddziaływanie na rozwój miasta funkcji dyspozycyjno-usługowych jego centrum
Źródło: opracowanie własne

W zachodnich modelach funkcjonalnego regionu miejskiego, ze względu na stopień koncentracji działalności centralnych, wyróżnia się zazwyczaj kilka centralnych ośrodków hierarchicznych: 1) centralny ośrodek usługowy, 2) ośrodki dzielnicowe, 3) ośrodki osiedlowe, 4) ośrodki sąsiedzkie, 5) ośrodki lokalne (Maik, 1997). Centralność jest zjawiskiem niezwykle złożonym, polegającym na ogniskowaniu się różnych dziedzin życia, zjawisk gospodarczych, administracyjnych, kulturalnych i innych (Kiełczewska-Zaleska, 1972; Szymańska, 2009). Należy nadmienić, że nagromadzenie usług, jak i innych elementów struktury miasta (w tym także unikatowych), nie musi mieć charakteru koncentrycznego; wyróżnia się także układy pasmowe i obszary wyspecjalizowane (Berry, 1963, za: Maik, 1997).

O ile centralny ośrodek usługowy odgrywa najważniejszą rolę w systemie usług miejskich ze względu na liczbę funkcji i rodzajów działalności (jest to swojego rodzaju węzeł miasta, w którym wszystkie widoczne i niewidoczne nici kontaktów lokalnych i ponadlokalnych spletają się), o tyle ośrodki

dzielnicowe (subcentra miast) – zlokalizowane zazwyczaj w pobliżu skrzyżowania głównych ulic dzielnicy – scalają życie społeczności dzielnicy umożliwiając korzystanie z pewnych urządzeń i obiektów kulturalnych, handlowych i społeczno-rekreacyjnych. W centrum dzielnicy oprócz sklepów branżowych znajduje się zazwyczaj jeden lub kilka większych lokali handlowo-usługowych (np. domów towarowych), kościół, poczta i inne unikatowe obiekty. Obszar wpływu ośrodka dzielnicowego może objąć do około 100 tys. mieszkańców, a maksymalna odległość czasowa wynosi blisko 25 minut pieszo, co odpowiada odległości 1,5 km (Vresk, 1977, za: Maik, 1997).

2. METODYKA BADAŃ

Jako cel badań przyjęto ocenę atrakcyjności wybranych elementów funkcjonowania przestrzeni miejskiej Krakowa (zwłaszcza atrakcyjności usług), w obrębie centrum miasta oraz centrów dzielnic administracyjnych (pomocniczych jednostek samorządowych) tego miasta, opierając się na opiniach mieszkańców.

W badaniach wykorzystano informacje pochodzące z 204 kwestionariuszy wywiadów przeprowadzonych wśród respondentów będących mieszkańcami wybranych dzielnic Krakowa. Wywiadami objęto mieszkańców następujących dzielnic administracyjnych: II – Grzegórzki, III – Prądnik Czerwony, IV – Prądnik Bały, V – Krowodrza, VI – Bronowice, VII – Zwierzyniec, VIII – Dębniki, IX – Łagiewniki-Borek Fałęcki, X – Swoszowice, XI – Podgórze Duchackie, XII – Bieżanów-Prokocim, XIII – Podgórze. Należy zaznaczyć, że nie przeprowadzono badań z mieszkańcami Starego Miasta, jak również dzielnic: XIV – Czyżyny, XV – Mistrzejowice, XVI – Bieńczyce, XVII – Wzgórza Krzesławickie oraz XVIII – Nowa Huta, uważanych tradycyjnie przez mieszkańców Krakowa za dużą dzielnicę mieszkaniową Nowa Huta. Nieuwzględnienie ludności z dzielnicy I – Stare Miasto miało charakter intencjonalny, gdyż zamierzeniem autorki było uzyskanie od każdego respondenta rozłącznej oceny odnoszącej się zarówno do centrum miasta, jak i centrum dzielnicy. Mieszkańców Nowej Huty pominięto natomiast ze względu na specyficzne uwarunkowania funkcjonalne i społeczne tej dzielnicy wraz z jej centrum. Nowa Huta w świadomości krakowian stanowi swojego rodzaju odrębny byt

przestrzenno-funkcjonalny i społeczny. Warto jednak zaznaczyć, że kontynuacją niniejszych badań będzie ocena jakości funkcji usługowych centrum Nowej Huty z punktu widzenia mieszkańców przyległych dzielnic administracyjnych, dla których rejon Placu Centralnego w Nowej Hucie stanowił w przeszłości, i teoretycznie może stanowić również obecnie, konkurencyjne centrum względem Starego Miasta (Brzosko-Sermak, Płaziak, Trzepacz, 2017; Płaziak, 2014; Płaziak, Szymańska, 2017; Winiarczyk-Rażniak, 2008).

Dobór próby badawczej był nieprobabilistyczny, dogodny – podstawę doboru stanowiła dostępność respondentów (mieszkańców wybranych dzielnic Krakowa), a ich struktura demograficzna była zbliżona do struktury wieku i płci dorosłych mieszkańców miasta.

Za centrum Krakowa przyjęto obszar Starego Miasta, natomiast granice centrów dzielnicowych wyznaczono na podstawie nagromadzenia unikatowych funkcji centrotwórczych, występujących na terenie analizowanych dzielnic administracyjnych Krakowa, oraz wskazań respondentów w badaniach poprzedzających.

Wnioskowanie oparto na podstawie danych statystycznych uzyskanych z badania kwestionariuszowego. Za pomocą odsetków odpowiedzi określono struktury częstotliwości oraz powody odwiedzin obu rodzajów centrów. Obliczono wskaźnik Yule'a w celu wskazania zależności między dwiema cechami dychotomicznymi: istniejącymi preferencjami lub brakiem preferencji konkretnych częstotliwości bywania zarówno w centrum miasta, jak i w centrach dzielnic (przykładowe pytanie w celu uzyskania odpowiedzi do otrzymania cech dychotomicznych: „Czy odwiedza Pan/i centrum miasta codziennie?”). Obliczono również średnie ocen dokonanych przez respondentów wybranych aspektów funkcjonowania centrum miasta i centrów dzielnic.

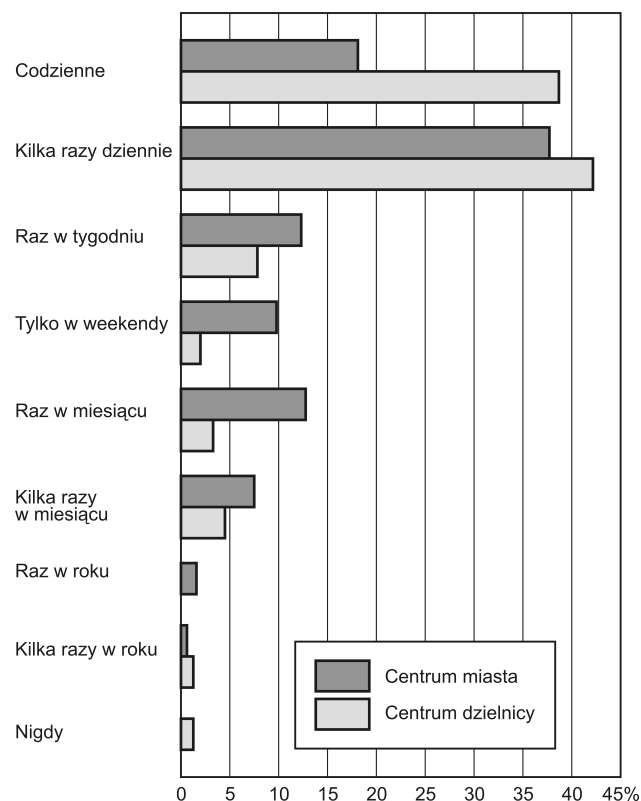
3. CZĘSTOTLIWOŚĆ I POWODY ODWIEDZIN CENTRUM MIASTA I CENTRÓW DZIELNIC PRZEZ MIESZKAŃCÓW KRAKOWA

Wśród respondentów większą częstotliwością odwiedzin cieszą się centra dzielnic administracyjnych niż centrum miasta. Ponad 42% badanych pojawia się w centrum swojej dzielnicy kilka razy w tygo-

dniu, a prawie 39% bywa tam codziennie. Niespełna 8% respondentów odwiedza centrum dzielnicy co najwyżej raz w tygodniu. Nie jest jednak zaskoczeniem taka struktura odpowiedzi wobec bliskości przestrzennej centrum dzielnicy i miejsc zamieszkania respondentów.

Centrum miasta jest odwiedzane kilka razy w tygodniu przez prawie 38% ankietowanych, natomiast codziennie bywa tam nieco ponad 18% spośród nich. Raz w tygodniu w centrum pojawia się nieco ponad 12% respondentów, a raz w miesiącu – prawie 13%. Spory, bo niemal 10-procentowy udział stanowią osoby wybierające się do centrum tylko w weekend.

Interesujące, że wśród badanych relatywnie duży udział mieli odwiedzający zarówno centrum miasta, jak i centrum dzielnicowe jedynie kilka razy w roku – odpowiednio 7% i 4% (rys. 2).



Rys. 2. Częstotliwość odwiedzin centrum Krakowa i centrów jego dzielnic przez respondentów
Źródło: opracowanie własne na podstawie kwestionariuszy wywiadu

Na podstawie analizy wartości wskaźnika Yule'a, obliczonego dla dychotomicznych cech deklarowanych lub niedeklarowanych częstotliwości wizyt w centrum miasta i centrach dzielnic, stwierdzono następujące pozytywne zależności: odwiedziny

centrum miasta kilka razy w tygodniu, a bywanie w centrum dzielnicy codziennie; wizyty centrum miasta raz w tygodniu a odwiedziny centrum dzielnicy kilka razy w tygodniu; bywanie w centrum miasta tylko w weekend a wizyty w centrum dzielnicy kilka razy w tygodniu (tab. 1).

Osoby odwiedzające centrum dzielnicy codziennie są zatem także skłonne do relatywnie częstego pojawiania się w centrum miasta (kilka razy w tygodniu). Jednocześnie udający się do centrum dzielnicy dość często, bowiem kilka razy w tygodniu, są skłonni bywać w centrum miasta przynajmniej raz w tygodniu bądź w weekend. Jednak nie wskazano statystycznie istotnych preferencji odwiedzin codziennych centrum miasta i jednocześnie preferencji codziennego lub rzadszego bywania w centrum dzielnicy.

nie najważniejszym motywem były zakupy (23,3% odpowiedzi). Następnym w kolejności powodem był spacer (17,4%); okazuje się, że dla respondentów pod tym względem centrum dzielnicy jest bardziej atrakcyjne niż centrum miasta. Jako kolejny motyw bywania w centrum dzielnicy wskazano spotkania towarzyskie (12,7%), jednak w tym zakresie centrum miasta okazało się bardziej atrakcyjne. Następne powody relatywnie częstego bywania w centrum dzielnicy, np. w celu załatwienia spraw urzędowych (10,3% odpowiedzi) i wizyt związanych ze zdrowiem (9,0%), okazały się istotniejsze w przypadku centrów dzielnic niż centrum Krakowa. Zdecydowanie rzadziej respondenci bywający w restauracjach, kawiarniach i klubach znajdujących się w centrum dzielnicy (8,3%) niż w centrum miasta.

Tab. 1. Relacje częstotliwości odwiedzin centrum miasta a centrum dzielnic Krakowa przez respondentów w oparciu o wartości wskaźnika Yule'a

Częstotliwość odwiedzin		Częstotliwość odwiedzin centrum dzielnicy			
		codziennie	kilka razy w tygodniu	raz w tygodniu	tylko w weekend
Centrum miasta	codziennie	0,07	0,09	0,01	-0,07
	kilka razy w tygodniu	0,33*	-0,11	-0,11	0,04
	raz w tygodniu	-0,01	0,18*	0,07	-0,05
	tylko w weekend	-0,01	0,18*	0,02	-0,05

* Wartości wskaźnika Yule'a istotne statystycznie, $\alpha = 0,05$.

Źródło: opracowanie własne na podstawie kwestionariuszy wywiadu.

Centrum Krakowa dla respondentów jest atrakcyjne przede wszystkim w związku z możliwością zaspokojenia potrzeb związanych z rozrywką, tj. spotkań towarzyskich (17,5% wskazań) oraz odwiedzin restauracji, kawiarni i klubów (17,5%). Jednym z ważniejszych powodów korzystania z centrów są także zakupy (12,5% wskazań), a kolejne to spacer (11,1%) i wizyta w kinie lub teatrze (10,5%), jak również uczestnictwo w imprezach plenerowych (8,0%). Relatywnie rzadko uczestniczący w badaniach bywają w ogólnomiejskim centrum ze względu na wykonywaną pracę (7,3% respondentów) lub też podejmowaną naukę w szkole czy na uczelni (4,6%). Podobny odsetek odpowiedzi dotyczył wizyt w centrum miasta w związku z załatwianiem spraw urzędowych (4,6%), a nieco mniejszy – spraw związanych ze zdrowiem (3,7%), a także uczestnictwem w kursach doszkalających i zajęciach związanych z uprawianiem hobby (2,8%) (rys. 3).

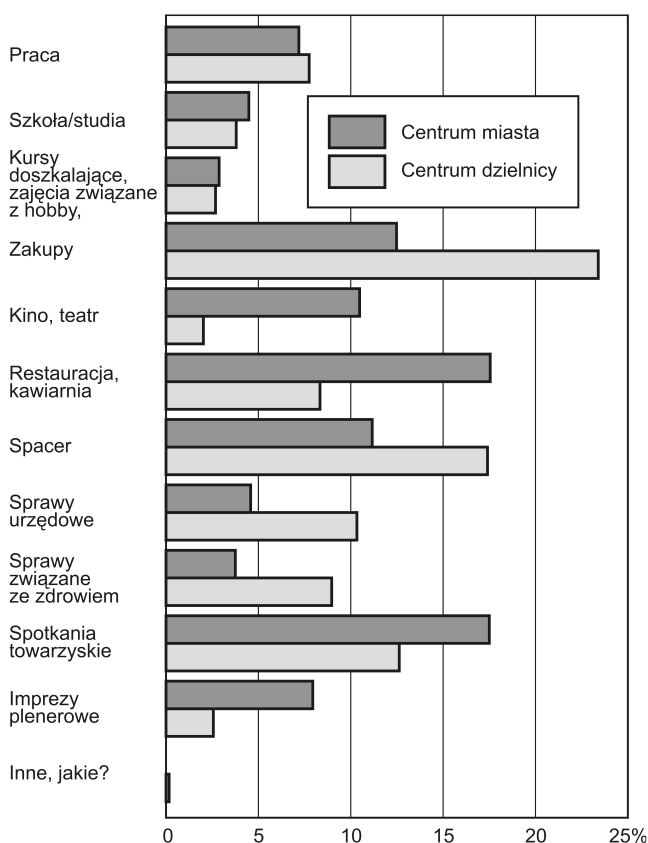
Nieco inna struktura odpowiedzi dotyczyła powodów odwiedzin centrów dzielnic. Zdecydowa-

Nieco częściej natomiast pracują w centrum dzielnicy (7,8% odpowiedzi) niż w centrum miasta, rzadziej jednak w centrum dzielnicy pobierają naukę w szkole czy na studiach (3,8% odpowiedzi) niż w centrum Krakowa, rzadziej też uczestniczą w centrum dzielnicy w kursach doszkalających i zajęciach związanych z hobby (2,7%). Nieczęsto badane osoby uczestniczą w centrum dzielnicy w imprezach plenerowych (2,5% wskazań), a jeszcze rzadziej bywają w kinie czy teatrze (2% odpowiedzi) (rys. 3).

Zaprezentowana na rys. 3 struktura odpowiedzi wydaje się zgodna ze strukturami funkcji, jakie pełnią centra dzielnic i centrum miasta. Centrum ogólnomiejskie oferuje bardziej elitarne, wręcz unikatywne usługi, związane z zaspokajaniem potrzeb towarzyskich, rozrywkowych i kulturalnych oraz zakupów bardziej ekskluzywnych dóbr, jak również związanych z załatwieniem spraw w urzędach wyższej rangi. Centrum dzielnicy obsługuje mieszkańców w zakresie usług bardziej powszechnych i równocześnie łatwo dostępnej rekreacji. Dlatego

widoczne są stosunkowo częste wskazania atrakcyjności centrum dzielnicy do robienia zakupów, załatwiania spraw urzędowych i wizyt związanych ze zdrowiem, a także odbywania spacerów.

Przedstawione wyniki badań są zgodne z założeniami ogólnie znanych koncepcji, na czele z teorią ośrodków centralnych Christallera (1963) i teorią lokalizacji działalności gospodarczej Lösch'a (1961), które wykryły hierarchię zaspokajania potrzeb podstawowych mieszkańców w ośrodku lokalnym i potrzeb bardziej wysublimowanych w ośrodku wyższego rzędu. W odniesieniu do tych koncepcji centrum dzielnicy mieszkaniowej można traktować jako centrum ośrodka niższego rzędu, a centrum ogólnomiejskie – jako centrum ośrodka wyższego rzędu.

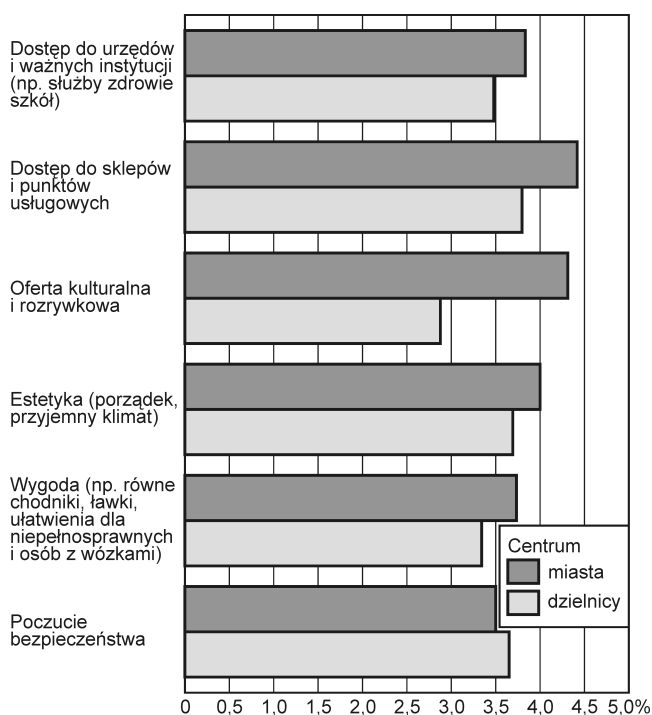


Rys. 3. Powody odwiedzin przez respondentów centrum Krakowa i centrów jego dzielnic
Źródło: opracowanie własne na podstawie kwestionariuszy wywiadu

Odnosząc się do hierarchicznych koncepcji zaspokajania potrzeb interesujący wydaje się fakt stosunkowo małego udziału wskazań respondentów w zakresie odwiedzin centrów dzielnic Krakowa w porównaniu do centrum miasta jako miejsca spotkań towarzyskich oraz wizyt w restauracjach, kawiarniach i klubach. Potrzebne są tego rodzaju

badania w celu określenia miejsc tychże potrzeb w ogólnej hierarchii potrzeb mieszkańców miasta. Być może niektóre z nich, związane z rozrywką, powinny być możliwe do realizacji niekoniecznie dopiero w ścisłym centrum miasta, lecz już na poziomie centrum dzielnicy. Niniejsze wyniki badań mogą stanowić dla władz miejskich podstawę do rozważenia doinwestowania centrów dzielnic w tym zakresie.

Centrum Krakowa jest zdecydowanie lepiej postrzegane przez respondentów niż centra dzielnic. Spośród sześciu kategorii potrzeb (skala ocen: od 1 do 5) aż w pięciu kategoriach centrum miasta uzyskało wyższe oceny niż centrum dzielnicy (rys. 4). Były to kategorie dotyczące zarówno funkcji, jak i wygody oraz estetyki. Jedynie poczucie bezpieczeństwa było wyżej oceniane w centrum dzielnicy (średnia 3,7) niż centrum miasta (3,5). Należy zaznaczyć, że zarówno w odniesieniu do centrum Krakowa, jak i centrów jego dzielnic oceny dotyczące poczucia bezpieczeństwa były niskie w porównaniu do innych kategorii. Zdecydowanie najniżej oceniono oferty kulturalne i rozrywkowe w centrum dzielnicy (średnia 2,9) – rys. 4.



Rys. 4. Jakość centrum Krakowa i centrów dzielnic w ocenie respondentów

Źródło: opracowanie własne na podstawie kwestionariuszy wywiadu

Reasumując wyniki przedstawionych badań kwestionariuszowych można stwierdzić, że zarówno nieduża częstotliwość odwiedzin centrów dzielnic

przez ankietowanych, jak też niska ocena oferty kulturalnej i rozrywkowej w tych centrach może wskazywać na konieczność przeprowadzenia badań dotyczących preferencji mieszkańców w zakresie uzupełnienia tej oferty.

Ponadto zasługuje na uwagę stosunkowo słabe (zwłaszcza w centrum miasta) poczucie bezpieczeństwa respondentów. Należałoby przeprowadzić badania mające na celu uzyskanie odpowiedzi na pytania: jakie czynniki wpływają na tak niską ocenę zarówno w centrum ogólnomiejskim, jak i centrach dzielnicowych, i czy podobne czynniki oddziałują w obu tych rodzajach przestrzeni miejskiej, czy nie? Dałoby to wskazania do wprowadzenia środków zaradczych wpływających na poprawę poczucia bezpieczeństwa wśród użytkowników obu rodzajów przestrzeni miejskiej.

4. PODSUMOWANIE

Respondenci zdecydowanie częściej odwiedzają centra dzielnic administracyjnych niż centrum Krakowa. Jest to oczywiste ze względu na mniejszą odległość centrum dzielnicowego od miejsca ich zamieszkania, jak również z powodu różnic w poziomie zagospodarowania obu tych rodzajów przestrzeni miejskiej – z ofertą dostosowaną do odmiennych potrzeb ludności. Zaprezentowane badania potwierdzają hierarchiczność zaspokajania potrzeb ludzkich – potrzeby codzienne, takie jak załatwienie podstawowych sprawunków, edukacja niższego szczebla i podstawowe sprawy urzędowe są zazwyczaj zaspokajane w ośrodkach niższego rzędu, czyli centrach dzielnic administracyjnych. Bardziej wymagające potrzeby, związane z zakupami luksusowych produktów, załatwianiem ważniejszych spraw urzędowych, edukacją na wyższym poziomie i wyszukaną rozrywką realizowane są częściej w centrum miasta. Jest to ściśle powiązane z zagospodarowaniem wymienionych jednostek. Niemniej zastanawia zjawisko stosunkowo rzadkich odwiedzin centrów dzielnic Krakowa w stosunku do częstości bywania w centrum miasta w związku ze spotkaniami towarzyskimi oraz wizytami w restauracjach, kawiarniach i klubach. Prawdopodobnie powodem tego jest z jednej strony lepsze zagospodarowanie i większa atrakcyjność kulturalno-rozrywkowa centrum miasta, a z drugiej strony niewystarczająca infrastruktura i słaba oferta w tym zakresie w obrębie centrów dzielnicowych. Należy więc zbadać zapotrzebowanie mieszkańców w od-

niesieniu do rodzaju infrastruktury kulturalno-rozrywkowej oraz ich oczekiwań w tej kwestii w dzielnicach administracyjnych miasta, zwłaszcza w ich centrach.

Stwierdzono statystycznie istotną zależność – im częstsze są odwiedziny konkretnych mieszkańców w centrum dzielnicy, tym częściej odwiedzają oni centrum miasta. W przypadku takich osób niekoniernie ważna jest oferta obu centrów, lecz predyspozycje lub chęci tych osób do bywania we wspomnianych miejscach. W celu zwiększenia częstości odwiedzin centrum miasta czy centrów dzielnicowych ważne jest nie tylko zwiększenie atrakcyjności tych miejsc, lecz także zmiana stylu życia mieszkańców miasta.

W opinii mieszkańców Krakowa ogólna atrakcyjność centrum miasta jest większa niż atrakcyjność centrów dzielnic administracyjnych. Jedynie względy bezpieczeństwa centrum miasta uzyskały niższą ocenę niż centra dzielnic, przy czym należy zauważyć, że zarówno w odniesieniu do centrum Krakowa, jak i centrów dzielnic oceny kategorii poczucia bezpieczeństwa były niższe w porównaniu do innych kategorii. Zdecydowanie najniższą oceną dotyczyła kategorii oferty kulturalnej i rozrywkowej w centrach dzielnic administracyjnych.


BIBLIOGRAFIA

- Brzosko-Sermak, A., Płaziak, M., Trzepacz, P. (2017). Przemiany funkcji handlowych i usługowych centrum dzielnicy mieszkaniowej na przykładzie Krakowa-Nowej Huty. *Prace Komisji Geografii Przemysłu Polskiego Towarzystwa Geograficznego*, 31 (2), s. 95–110.
- Christaller, W. (1963). Ośrodki centralne w Południowych Niemczech. *Przegląd Zagranicznej Literatury Geograficznej*, 1, s. 1–72.
- Kiełczewska-Zaleska, M. (1972). *Geografia osadnictwa*. Warszawa: Państwowe Wydawnictwo Naukowe.
- Lösch, A. (1961). *Gospodarka przestrzenna. Teoria lokalizacji*. Warszawa: Państwowe Wydawnictwo Ekonomiczne.
- Maik, W. (1997). *Podstawy geografii miast*. Toruń: Uniwersytet Mikołaja Kopernika.
- Maliszowa, B. (1974). *Śródmieście. Wybrane zagadnienia planowania*. Warszawa: Arkady.
- Mydel, R. (1991). Rozmiary i dzienny rytm ruchu pieszego w Rynku Głównym miasta Krakowa. *Folia Geographica, Series Geographica-Oeconomica*, XXVII, s. 13–29.
- Nowakowski, M. (1990). *Centrum miasta. Teoria, projekty, realizacje*. Warszawa: Arkady.
- Płaziak, M. (2014). Przemiany funkcji handlowo-usługowych w mieście postsocjalistycznym na przykładzie Nowej Huty (s. 85–100). W: E. Kaczmarska, P. Raźniak (red.) *Społeczno-ekonomiczne i przestrzenne przemiany struktur regionalnych*, Kraków: Oficyna Wydawnicza AFM.
- Płaziak, M., Szymańska, A.I. (2017). Regres czy rozwój lokalnej działalności handlowo-usługowej w najstarszej części Nowej Huty? *Przedsiębiorczość – Edukacja*, 13, s. 228–243.

- Regulski, J. (1982). *Ekonomika miasta*. Warszawa: Państwowe Wydawnictwo Ekonomiczne.
- Szymańska, D. (2009). *Geografia osadnictwa*. Warszawa: Wydawnictwo Naukowe PWN.
- Wallis, A. (1979). *Informacja i gwar – o miejskim centrum*. Warszawa: Państwowy Instytut Wydawniczy.
- Winiarczyk-Rażniak, A. (2006). Uczestnictwo w kulturze jako przejaw miejskiego stylu życia w regionie miejskim Krakowa (s. 203–213). W: B. Górz (red.), *Urbanizacja i społeczeństwo*. Kraków: Wydawnictwo Instytutu Geografii Akademii Pedagogicznej w Krakowie.
- Winiarczyk-Rażniak, A. (2008). Wybrane usługi a jakość życia mieszkańców w regionie miejskim Krakowa. *Prace Monograficzne Uniwersytetu Pedagogicznego*, 508.
- Winiarczyk-Rażniak, A., Rażniak, P. (2012). *Migracje wewnętrzne ludności w polskich obszarach metropolitalnych u progu XXI wieku*. Kraków: Uniwersytet Pedagogiczny.
- Zborowski, A. (2005). *Przemiany struktury społeczno-przestrzennej regionu miejskiego w okresie realnego socjalizmu i transformacji ustrojowej (na przykładzie Krakowa)*. Kraków: Instytut Geografii i Gospodarki Przestrzennej Uniwersytetu Jagiellońskiego.

Artykuł wpłynął:
30 października 2019
Zaakceptowano do druku:
12 grudnia 2019

Mateusz Długosz

 <https://orcid.org/0000-0001-7323-1502>
Uniwersytet Wrocławski
Zakład Geografii Społeczno-Ekonomicznej
Szkoła Doktorska
Kolegium Doktorskie Geografii i Geologii
mateusz.dlugosz@uwr.edu.pl

WYKORZYSTANIE TERENÓW POPRZEMYSŁOWYCH I NOWA FORMA ORGANIZACJI PRZEMYSŁU W MIEŚCIE NA PRZYKŁADZIE WAŁBRZYCHA

Abstrakt: Na skutek transformacji ustrojowej z 1989 r. w wielu ośrodkach przemysłowych nastąpił kryzys lokalnej gospodarki. Jednym z takich przykładów jest Wałbrzych, w którym restrukturyzacja górnictwa i likwidacja niektórych zakładów przemysłowych doprowadziła do wielu przeobrażeń w przestrzeni miasta. Nie wszystkie tereny poprzemysłowe zostały powtórnie zagospodarowane. Mimo to współcześnie obserwuje się przyrost terenów przemysłowych związanych z działalnością Wałbrzyskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej „Invest-Park”.

Słowa kluczowe: tereny poprzemysłowe, Wałbrzych, specjalna strefa ekonomiczna.

THE USE OF POST-INDUSTRIAL AREAS AND NEW FORMS OF INDUSTRY CONCENTRATION ON THE EXAMPLE OF WAŁBRZYCH

Abstract: As a result of the 1989 political transformation, a number of industrial centers experienced a crisis in the local economy. One such example is Wałbrzych, in which the restructuring of coal mining and the liquidation of some industrial plants has led to many transformations in the city space. Not all brownfield sites were re-used. Nevertheless, the growth of industrial areas connected with the activity of the Wałbrzych Special Economic Zone Invest-Park is currently observed.

Keywords: post-industrial areas, Wałbrzych, special economic zone.

1. WPROWADZENIE

Kluczowym momentem w dziejach polskich miast był przełom lat 80. i 90. XX w. Zapoczątkowane przez rząd Tadeusza Mazowieckiego reformy, zmierzające do urynkwienia polskiej gospodarki, odciśnęły swoje piętno nie tylko w krajowej gospodarce, ale również w tkance miejskiej (Miszewska, Szmytkie, 2009). Transformacja ustrojowa z 1989 r. spowodowała przejście od gospodarki centralnie sterowanej do gospodarki rynkowej, przez co doprowadziła do konieczności odnalezienia się przemysłu w nowych warunkach gospodarczych. Sektor dotychczas dotowany ze środków publicznych musiał zmierzyć się z konkurencją wolnorynkową. Koniecznym zabiegiem okazała się więc jego restrukturyzacja, która najczęściej wyrażała się likwidacją nierentownych zakładów, szczególnie związanych z przemysłem ciężkim. Skutkiem tego powstawały w miastach przestrzenie wymagające ponownego

zagospodarowania (Domański, Gwosdz, 2017; Tkocz, 2015). Jednym z przykładów takich miast jest Wałbrzych, w którym restrukturyzacja Dolnośląskiego Zagłębia Węglowego oraz likwidacja innych zakładów przemysłowych spowodowała wiele zmian w przestrzeni miasta.

Za cele niniejszego artykułu postawiono: 1) przedstawienie zmian w lokalizacji działalności przemysłowej w Wałbrzychu po 1989 r., 2) wynik inwentaryzacji zagospodarowania terenów poprzemysłowych, w szczególności działalności górniczej, oraz 3) omówienie współczesnej formy koncentrowania zakładów przemysłowych w Wałbrzychu w związku z utworzeniem Wałbrzyskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej „Invest Park”. Praca skupia też uwagę na wybranych przykładach ponownego wykorzystania przestrzeni zajmowanych przez funkcjonujące przed 1989 r. zakłady produkcyjne czy wy-

dobywcze. Wykonano również analizę zagospodarowania przestrzennego terenów przemysłowych opierając się na inwentaryzacji terenowej i inwentaryzacji mapy topograficznej w skali 1 : 2000, udostępnionej przez Geoportal. Lokalizacja terenów przemysłowych w Wałbrzychu została określona za pomocą bazy pokrycia terenu Corine Land Cover 1990 i 2012, a współczesny udział terenów przemysłowych w strukturze użytkowania terenu Wałbrzycha na podstawie danych z Banku Danych Lokalnych (<https://bdl.stat.gov.pl/BDL/start>).

2. UWARUNKOWANIA HISTORYCZNE ROZWOJU TERENÓW PRZEMYSŁOWYCH W WAŁBRZYCHU

Proces rozwoju Wałbrzycha, który prawa miejskie uzyskał około 1400 r., był nierozdzielnie związany z działalnością przemysłową (Michalkiewicz, 1993). Już w 1366 r. ówczesny Waldenburg był ośrodkiem wydobycia srebra i ołowiu (Sikorski, 2013), jednak nieodłącznym elementem historii Wałbrzycha, warunkującym jego dalszy rozwój, stało się górnictwo węgla kamiennego.

Pierwsze wzmianki o obecności w tkance miejskiej kopalń wydobywających ten surowiec datowane są na XVI w. W źródłach historycznych pojawiły się wówczas informacje o kopalniach znajdujących się w Białym Kamieniu, Sobiecinie oraz Starym Zdroju, będących wtedy autonomicznymi jednostkami osadniczymi, które są dzisiaj dzielnicami leżącymi w centralnej i zachodniej części miasta (Michalkiewicz, 1993). Największy rozwój przemysłu w Wałbrzychu został odnotowany w XIX w., a więc w dobie rewolucji przemysłowej, kiedy jego tkanka miejska wypełniała się działalnością przemysłową na większą niż dotychczas skalę. Od tego momentu kopalnie węgla kamiennego stały się nieodłącznym elementem struktury przestrzennej miasta (Jaroszewska, 2014). Warto nadmienić, że w ślad za rozkwitem górnictwa postępował rozwój innej działalności przemysłowej, takiej jak: koksownicza, włókiennicza, metalowa, porcelanowa i szklarska, a także powstawało wiele zakładów produkujących urządzenia przydatne szczególnie w górnictwie. Przestrzeń miasta wypełniała się więc terenami przemysłowymi. Dodatkowym impulsem do rozwoju przemysłu w tym czasie było również usprawnienie transportu, co stało się dzięki doprowadzeniu w 1853 r. linii kolejowej do Wrocławia i przedłużeniu jej do Jeleniej Góry w 1868 r. (Sikorski, 2013).

Postęp techniczny dokonujący się w kopalniach oraz wprowadzenie w nich zmian organizacyjnych, w połączeniu z rozwojem kolei, pozwoliły na zdynamizowanie wydobycia węgla. Krótko przed II wojną światową częściowo zmodernizowano kopalnie, zlikwidowano kilka nierentownych szybów oraz unowocześniono zakłady produkcyjne. Wybuch wojny przerwał jednak te działania (Wójcik, 2011).

Ukształtowana we wcześniejszym okresie monokultura górnicza umocniła się z chwilą włączenia miasta do Polski w 1945 r. Działania te miały miejsce mimo niepokojących prognoz co do dalszego wydobycia trudnych do eksploatacji z punktu widzenia geologicznego złóż węgla kamiennego w Dolnośląskim Zagłębiu Węglowym (Jaroszewska, Wiczorek, 2015). Ze względu na brak zniszczeń wojennych na tym terenie struktura przemysłowa ukształtowana przed 1945 r. utrzymywała się praktycznie przez cały okres PRL-u, co doprowadziło do znacznego zużycia i dekapitalizacji majątku trwałego. Stanowiło to później jeden z argumentów wskazujących na nierentowność wałbrzyskich kopalń (Wójcik, 2011).

3. TERENY PRZEMYSŁOWE W DOBIE TRANSFORMACJI

Punktem zwrotnym w historii miasta była transformacja systemowa rozpoczęta w 1989 r., obejmująca liczne przemiany na płaszczyźnie społecznej i ekonomicznej, jednak mająca swoje konsekwencje również w przestrzeni. Kryzys ekonomiczny związany z przejściem od gospodarki centralnie sterowanej do gospodarki kapitalistycznej dotknął przede wszystkim ośrodków przemysłu górniczego, hutniczego i włókienniczego. Odzwierciedleniem działań transformacyjnych są zmiany postępujące sukcesywnie na obszarach miast, które były ośrodkami wspomnianych wyżej gałęzi przemysłu (Kaczmarek, 2004). Zderzenie z gospodarką wolnorynkową ukazało bardzo złą kondycję gospodarczą Wałbrzycha i spowodowało zamknięcie kopalń i nieprzynoszących korzyści ekonomicznej innych zakładów przemysłowych. Wałbrzych lat 90. XX w. musiał zmierzyć się z problemami, które zostawiły po sobie minione epoki: bezładny układ przestrzenny, infrastruktura techniczną o niskiej jakości oraz ogromne zanieczyszczenie środowiska (Jaroszewska, 2014; Wójcik, 2011).

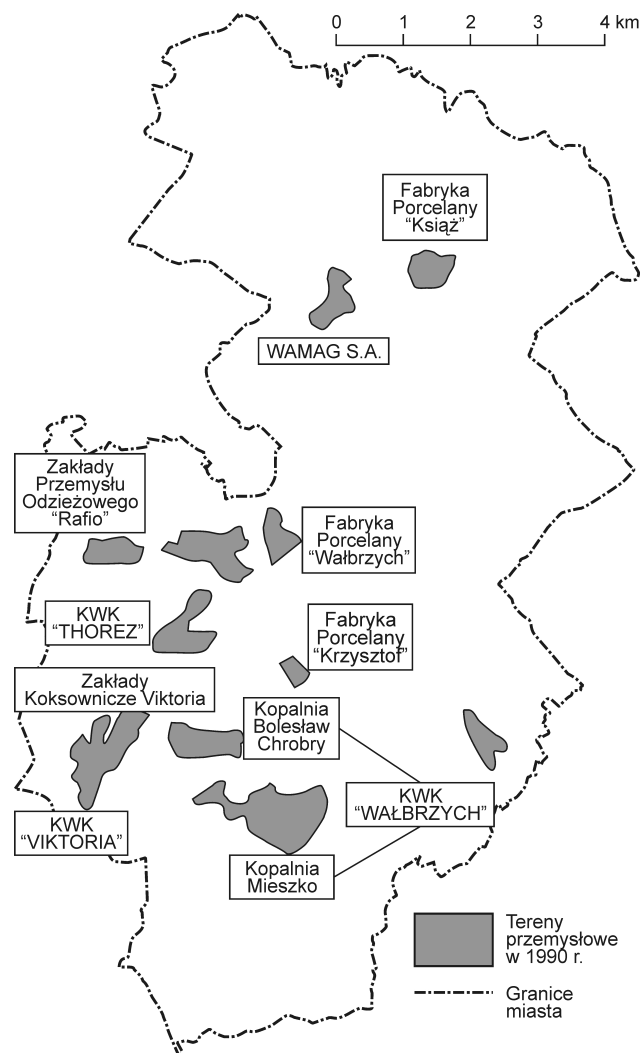
Pojawienie się terenów przemysłowych w przestrzeni miasta, na skutek likwidacji zakładów czy

relokacji przemysłu, dotyczyło często nie tylko zagadnienia powtórnego ich zagospodarowania, ale świadczyło również o przemianach społecznych zachodzących w regionie. W miejscach likwidowanych zakładów i tworzenia się terenów poprzemysłowych ujawniały się problemy społeczne, jak np. rosnące bezrobocie. Wydaje się więc, że restrukturyzacja wymagała podjęcia odważnych działań nie tylko w przestrzennej, ale również w społecznej sferze (por. Kaczmarek, 2004). Dodatkowym czynnikiem przyczyniającym się do spadku kondycji gospodarczej miasta była utrata statusu miasta wojewódzkiego na skutek reformy administracyjnej w 1999 r. Wskazuje się, że to wydarzenie przyczyniło się do zwiększenia odpływu migracyjnego i zintensyfikowania procesów depopulacji (Szymytkie, 2016). W swojej pracy Kisiała (2017) sytuuje Wałbrzych w gronie miast, które wskutek reformy administracyjnej znajdują się w gorszym położeniu rozwojowym niż obecne miasta wojewódzkie, co skutkuje spadkiem dynamiki rozwoju Wałbrzycha i pogorszeniem się sytuacji ekonomicznej tego miasta. Sam zaś jego status ekonomiczny odegrał kluczową rolę w kwestii zagospodarowania terenów poprzemysłowych w Wałbrzychu.

Decyzją ministra przemysłu od 1991 r. w stan likwidacji postawiono trzy największe wałbrzyskie kopalnie: „Thorez”, „Wałbrzych”, „Victoria”; ostatnią tonę węgla kamiennego wydobyto natomiast w 1996 r. (Sikorski, 2013). Warto podkreślić, że rozpoczęte w latach 90. XX w. działania skutkowały po kilku latach powstawaniem problematycznych dla miasta terenów. Przykładami są Zakłady Porcelany „Książ” i „Wałbrzych”, które funkcjonowały jeszcze kilka lat po transformacji ustrojowej, a ich likwidacja nastąpiła po 2008 r. Podobny los spotkał również inne przedsiębiorstwa przemysłowe na terenie Wałbrzycha.

W momencie transformacji tereny przemysłowe w Wałbrzychu (według bazy Corine Land Cover) zajmowały obszar 429,5 ha. Szczegółowe oszacowanie ich wielkości nie jest możliwe z uwagi na brak oficjalnych danych statystycznych na ich temat. Koncentracja terenów przemysłowych (rys. 1) miała miejsce w południowo-zachodniej części miasta. Funkcjonowały tu wówczas m.in.: Kopalnia Węgla Kamiennego (KWK) „Wałbrzych” (z mniejszymi kopalniami „Bolesław Chrobry” i „Mieszko”), KWK „Victoria”, KWK „Thorez” (od 1993 r. „Julia”), Zakłady Koksownicze „Victoria” oraz Zakłady Przemysłu Odzieżowego „Rafio”. W centralnej części miasta znajdowały się Zakład Porcelany „Wałbrzych” i Zakład Porcelany Stołowej „Krzysz-

tof”. Działalność przemysłowa zajmowała również niewielkie obszary w północnej części Wałbrzycha, gdzie zlokalizowane były np. Zakład Urządzeń Technicznych WAMAG S.A. oraz Zakład Porcelany „Książ”.



Rys. 1. Rozmieszczenie terenów przemysłowych i wybranych zakładów przemysłowych w Wałbrzychu w latach 90. XX w.

Źródło: opracowanie własne na podstawie Corine Land Cover 1990

4. WYKORZYSTANIE TERENÓW PRZEMYSŁOWYCH

Wydobycie ostatniej tony węgla (1996 r.) otworzyło nowy epizod w historii miasta – konieczność zagospodarowania terenów po byłych kopalniach i innych likwidowanych zakładach w Wałbrzychu. Działania władz w okresie restrukturyzacji przemysłu wałbrzyskiego ograniczyły się do likwidacji nierentownych przedsiębiorstw i pozostawienia w ich

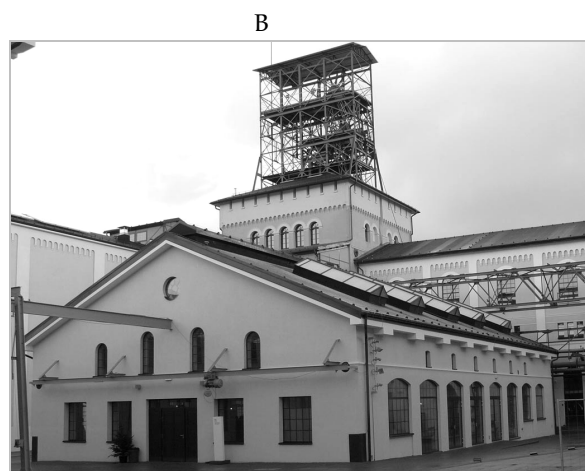
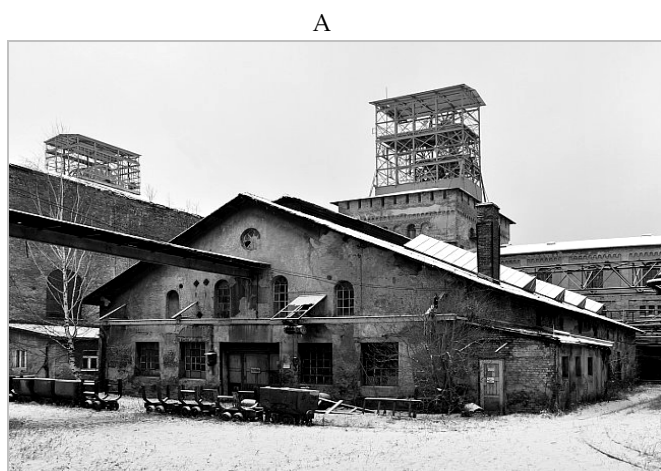
miejscu pustki (Dołzbłasz, Mucha, 2015). W literaturze przedmiotu wskazuje się brak jasnych programów zagospodarowania terenów pogórnich, ich rekultywacji czy rewitalizacji (Krzemińska, Zaręba, Ornatowska, 2009). Najważniejsze skutki restrukturyzacji wałbrzyskiego przemysłu pozwoliła przeanalizować przeprowadzona inwentaryzacja terenowa. W dalszej części pracy zaprezentowano przykłady wykorzystania terenów przemysłowych po największych zakładach przemysłowych w mieście (por. Sikorski, 2013). Ponowne zagospodarowanie analizowanych terenów przebiega z różnym natężeniem i w różnym czasie. W przeważającej mierze obserwuje się jednak zdewastowaną przestrzeń przemysłową – zarastanie roślinnością hałd pokopalnianych oraz opustoszałe budynki fabryczne.

Sztandarowym przykładem wykorzystania obiektów poprzemysłowych jest Centrum Nauki i Sztuki „Stara Kopalnia”, zlokalizowane w miejscu zlikwidowanej w 1996 r. KWK „Julia” (do 1993 r. „Thoréz”). Na obszarze 17,4 ha powstał nowoczesny kompleks obejmujący Muzeum Przemysłu i Techniki, Galerię Sztuki Współczesnej oraz Centrum Ceramiki Unikatowej. Ideą utworzenia CNiS „Stara Kopalnia” było zachowanie dziedzictwa przemysłowego regionu, poprzez udostępnianie zgromadzonych zabytków, obiektów i urządzeń technicznych oraz popularyzowanie historii, techniki i kultury górniczej (stara-kopalnia.pl). Obiekt stanowi teraz ważną atrakcję turystyczną na mapie Wałbrzycha, a „Stara Kopalnia” jest odpowiednim przykładem sukcesji funkcjonalnej zajmowanego przez nią obszaru. Funkcje przemysłowe zostały tu zastąpione przez usługi w zakresie turystyki, kultury i nauki (fot. 1).

W przeszłości istotną rolę w strukturze przemysłowej Wałbrzycha odgrywała również KWK „Wałbrzych”, obejmująca dwie mniejsze kopalnie: „Bolesław Chrobry” i „Mieszko”. Łącznie zajmowały one obszar 88,6 ha. Współcześnie część budynków niegdyś użytkowanych przez kopalnię wykorzystywana jest przez różne podmioty gospodarcze czy administracyjne oraz jako magazyny. Swoje siedziby mają tu m.in.: Miejski Ośrodek Pomocy Społecznej, PHU „Vicotel”, warsztat samochodowy oraz pralnia. Pozostałe budynki są zdewastowane lub zostały rozebrane, jak np. budynek maszyny wyciągowej czy łaźnia (por. Kosmaty, 2011). Obszar byłej kopalni służy również jako składowisko odpadów komunalnych oraz odpadów przemysłowych Mo-Bruk. Teren zajęty niegdyś przez działalność górniczą jest obecnie w większości pokryty roślinnością niską – trawą, krzewami i niskimi drzewami.

Najwcześniej zlikwidowano kopalnię „Victoria”, gdzie po raz ostatni węgiel wydobyto w 1994 r. Teren po jej działalności został przejęty i jest wykorzystywany przez Wałbrzyskie Zakłady Koksownicze „Victoria”.

Warto zwrócić uwagę również na inne obszary w mieście, zajmowane niegdyś przez przemysł ceramiczny, prężnie rozwijający się od XIX w. W okresie PRL-u na terenie Wałbrzycha funkcjonowały aż trzy fabryki produkujące porcelanę (Sikorski, 2013). Współcześnie produkcja jest utrzymana w fabryce „Krzysztof” znajdującej się w samym centrum miasta. W niedalekiej odległości od niej znajdowała się Fabryka Porcelany „Wałbrzych”, zajmująca obszar blisko 5 ha. Zakład ogłosił upadłość w 2013 r. i od tego czasu jego teren jest niewykorzystywany, a budynki fabryczne uległy dewastacji.



Fot. 1. Kopalnia węgla kamiennego „Julia”: A – przed modernizacją i B – po modernizacji
Źródło: dolny-slask.org.pl

W północnej części miasta mieścił się również zakład produkujący porcelanę – Fabryka Porcelany „Książ”, wybudowana w latach 80. XX w. Po 1989 r. została objęta restrukturyzacją, początkowo utrzymując produkcję porcelany stołowej i kuchennej, by ostatecznie ogłosić upadłość w 2008 r. (Sikorski, 2013). Obszar po byłej fabryce zajmuje powierzchnię 11,4 ha. Współcześnie wykorzystywany jest wyłącznie budynek biurowy, mieszczący m.in.: Urząd Skarbowy w Wałbrzychu, Agencję Restrukturyzacji i Modernizacji Rolnictwa w Wałbrzychu, przychodnię zdrowia, Wałbrzyski Park Przemysłowy oraz Wałbrzyską Specjalną Strefę Ekonomiczną „Invest-Park”. Budynek fabryczne zostały wyburzone w roku 2013, a tereny po nich niezagospodarowane ponownie (fot. 2).



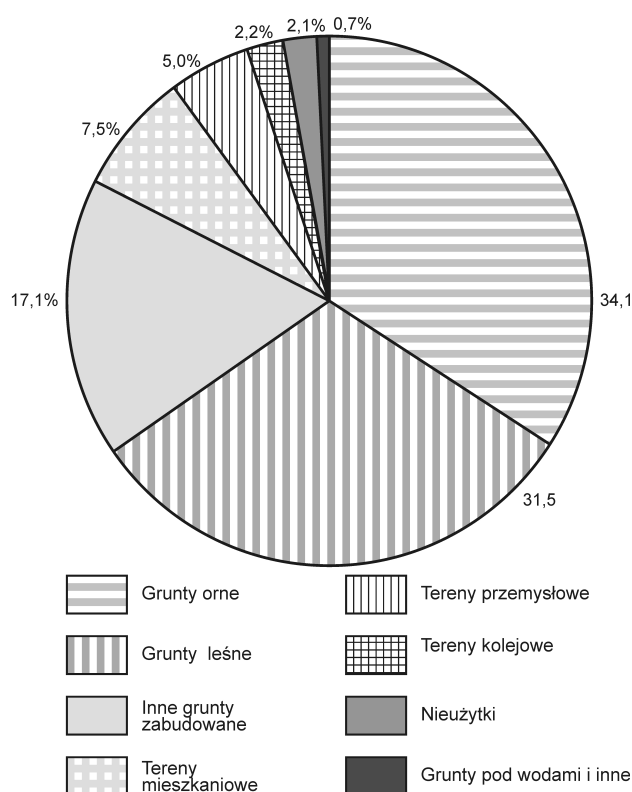
Fot. 2. Fabryka Porcelany „Książ” w 2013 r.
Źródło: dolny-slask.org.pl

Warto zwrócić uwagę jeszcze na współcześnie powstający nieużytek, którym jest obszar po zlikwidowanym pod koniec 2016 r. Zakładzie Urządzeń Technicznych „Wamag”, gdzie produkowano maszyny używane m.in. w górnictwie czy hutnictwie. Teren o powierzchni 6,9 ha, znajdujący się w centrum Wałbrzycha, nie jest obecnie użytkowany. Nie wielką część znajdującego się tam obiektu zajmuje wałbrzyski oddział Urzędu Dozoru Technicznego.

5. WSPÓŁCZESNA ORGANIZACJA PRZEMYSŁU W WAŁBRZYCHU

Ostatnim zagadnieniem w niniejszym opracowaniu jest miejsce przemysłu we współczesnej przestrzeni Wałbrzycha. Mimo zakończenia eksploatacji złóż węgla kamiennego na obszarze miasta oraz restru-

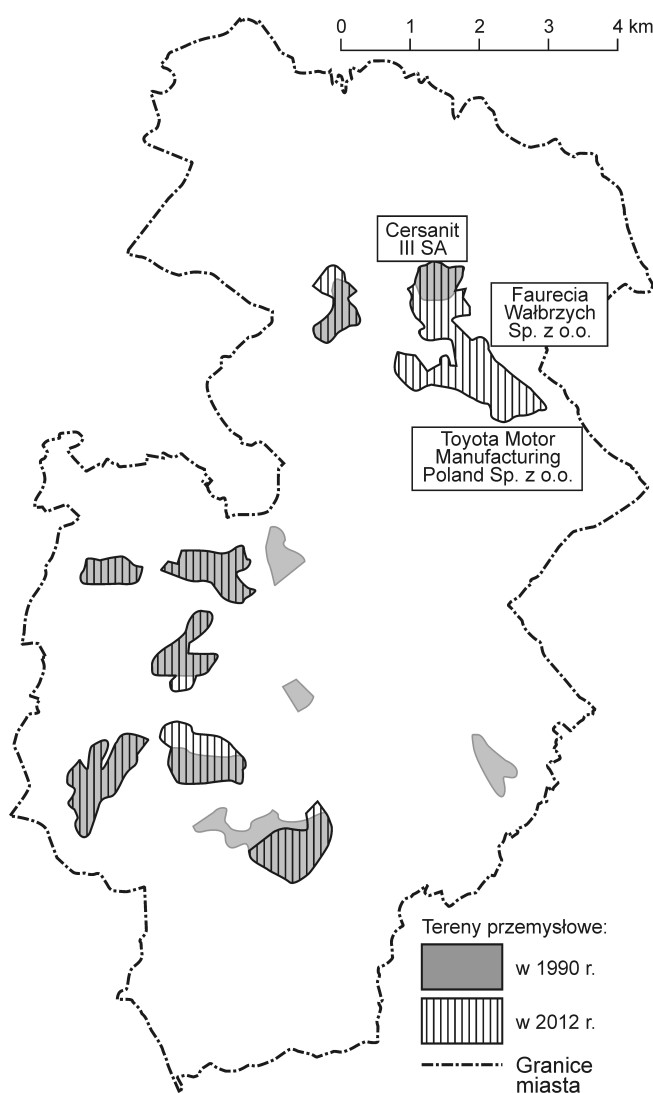
kturyzacji innych form działalności przemysłowej obserwuje się powrót do przemysłu, który wyraża się nie tylko przyrostem liczby osób pracujących w tym sektorze, ale głównie zwiększaniem się powierzchni terenów przemysłowych i wzrostem ich udziału w strukturze użytkowania ziemi miasta (rys. 2). W 2014 r. w Wałbrzychu tereny przemysłowe zajmowały 427 ha, co stanowiło 5% powierzchni miasta. Przyrost terenów przemysłowych należy jednak wiązać przede wszystkim z powstaniem Wałbrzyskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej (Sikorski, 2013), jako nowej formy organizacyjnej koncentracji przemysłu w mieście.



Rys. 2. Struktura użytkowania terenu w Wałbrzychu w 2014 r.
Źródło: opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych

Obecnie przemysł nie koncentruje się już w części południowo-zachodniej Wałbrzycha, jak miało to miejsce jeszcze w latach 90. XX w. (rys. 3). Współcześnie działalność przemysłowa po części wykorzystuje istniejącą infrastrukturę bądź budynki fabryczne, co zostało przedstawione w poprzednim rozdziale, ale przede wszystkim przemysł lokalizuje się w północnej części miasta, na terenach dotychczas niewykorzystywanych przez działalność produkcyjną. Tu obserwuje się największy przyrost powierzchni obszarów przemysłowych, co ma związek z utworzoną tam Wałbrzyską Specjalną Strefą Eko-

onomiczną „Invest-Park”, która współcześnie odpowiada w największym stopniu za rozwój wałbrzyskiego przemysłu.



Rys. 3. Zmiany rozmieszczenia przemysłu w Wałbrzychu po 1990 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie Corine Land Cover 1990 i 2012

Jej powstanie jest odpowiedzią na stopniową likwidację kopalń, podążający w ślad za nią regres pozostałej działalności związanej z górnictwem oraz postawienie w stan likwidacji licznych wałbrzyskich zakładów przemysłowych, co wywołało gwałtowny wzrost bezrobocia. Te desygnaty spowodowały, że Wałbrzych uznano za miejsce wymagające szybkiej restrukturyzacji. W 1997 r. podjęto decyzję o utworzeniu Wałbrzyskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej „Invest-Park”, która w chwili powstania obejmowała obszar 133,0 ha (Błaszczyszyn, 2007). Jej powierzchnia wciąż wzrasta i obecnie (2017 r.) wynosi 212 ha, co stanowi niemal 50% wszystkich

terenów przemysłowych miasta. Spośród najważniejszych inwestorów działających na jej terenie można wymienić:

- 1) Toyota Motor Manufacturing Poland Sp. z o.o. – producent skrzyń przekładniowych do samochodów tej marki (zajmuje obszar 39,4 ha),
- 2) Faurecia-Wałbrzych Sp. z o.o. – producent metalowych komponentów siedzeń samochodowych (o obszarze 9,9 ha),
- 3) Cersanit III SA – producent płytek ceramicznych i armatury sanitarnej (17 ha).

6. PODSUMOWANIE

Wykorzystywanie terenów poprzemysłowych to zjawisko obserwowane w miastach europejskich od lat 60. XX w. Konieczność ponownego zagospodarowania przestrzeni miast wynikało z relokacji przemysłu bądź jego eliminacji z ich struktury przestrzennej. W Polsce proces ten zaczął postępować przede wszystkim od lat 90. XX w., kiedy po restrukturyzacji przemysłu na skutek transformacji ustrojowej wiele zakładów przemysłowych ogłosiło upadłość nie potrafiąc dostosować się do nowych, wolnorynkowych reguł polskiej gospodarki. Skutków transformacji nie należy więc upatrywać jedynie na płaszczyźnie ekonomicznej. Wykształcenie się „pustych” obszarów miejskich, dotychczas wypełnionych działalnością przemysłową, wymusiło konieczność ponownego ich zagospodarowania.

Jednym z przykładów miast zmagających się z tym problemem jest Wałbrzych, którego baza ekonomiczna oparta była na górnictwie węgla kamiennego. Tereny przemysłowe w tym mieście zostały ukształtowane w XIX w., w dobie rewolucji przemysłowej. Wówczas powstało najwięcej kopalń węgla kamiennego i wielkoobszarowych zakładów, których obecność w tkance miejskiej jest widoczna do dzisiaj. Kluczowym momentem w dziejach miasta była wspomniana transformacja systemowa, której efektem była restrukturyzacja wielu zakładów przemysłowych, najczęściej wyrażona poprzez ich fizyczną likwidację, co spotkało wszystkie wałbrzyskie kopalnie. W okresie przemian społeczno-gospodarczych przemysł w Wałbrzychu był skoncentrowany głównie w południowo-zachodniej części miasta. Współczesne przeznaczenie terenów wcześniej zajmowanych przez działalność produkcyjną jest różne. Najlepszym przykładem ponownej adaptacji terenu po istniejącym wcześniej zakładzie przemysłowym jest Centrum Nauki i Sztuki „Stara

Kopalnia" funkcjonujące w miejscu zlikwidowanej w 1996 r. KWK „Julia”. Warto podkreślić, że nie wszystkie zakłady na terenie miasta zostały powtórnie zagospodarowane. W przypadku innych terenów poprzemysłowych ich powtórne zagospodarowanie ogranicza się do składowania na ich obszarze odpadów komunalnych lub do częściowego wykorzystania ich powierzchni, np. budynku biurowego czy magazynów, bądź dochodzi na nich do dewastacji terenu. Współcześnie w Wałbrzychu obserwuje się ponowny przyrost obszarów przemysłowych, przede wszystkim za sprawą utworzenia Wałbrzyskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej „Invest-Park”, która jest zlokalizowana w północno-wschodniej części miasta. Jest to obecnie obszar o największym przyroście terenów zajętych przez działalność przemysłową w mieście.

BIBLIOGRAFIA


- Błaszczyszyn, M. (2007). Działalność inwestycyjna Wałbrzyskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej. W: B. Fiedor (red.), *Wałbrzyska Specjalna Strefa Ekonomiczna „Invest-Park”. Bilans pierwszej dekady, wpływ na region i perspektywy rozwoju* (s. 109–125). Wrocław: Wyd. Akademii Ekonomicznej im. Oskara Langego we Wrocławiu, s. 109–125.
- Dołzbłasz, S., Mucha, P. (2015). Wykorzystanie terenów pogórnich na przykładzie Wałbrzycha. *Studia Miejskie*, 17, s. 109–121.
- Domański, B., Gwosdz, K. (2017). Ścieżki deindustrializacji i reindustrializacji Sudetów. W: M. Drewnik, M. Mika (red.), *Człowiek i jego działania. Spojrzenie geografów* (s. 71–92). Kraków: Instytut Geografii i Gospodarki Przestrzennej Uniwersytetu Jagiellońskiego.
- Jaroszewska, E. (2014). Wałbrzych - dziedzictwo przeszłości a wyzwania przyszłości. W: T. Strykiewicz (red.), *Procesy kurczenia się miast Europy Środkowo-Wschodniej* (s. 102–114). Poznań: Bogucki Wydawnictwo Naukowe.
- Jaroszewska, E., Wieczorek, M. (2015). Przemiany starych miast przemysłowych w kontekście koncepcji zależności od ścieżki (path dependence). Przykład Saint-Etienne i Wałbrzycha. *Rozwój Regionalny i Polityka Regionalna*, 32, s. 107–120.
- Kaczmarek, S. (2004). Tereny przemysłowe w miastach – problem czy wyzwanie?. W: J. Słodczyk (red.), *Przemiany struktury przestrzennej miast w sferze funkcjonalnej i społecznej* (s. 155–164). Opole: Wyd. Uniwersytetu Opolskiego.
- Kisiała, W. (2017). Wpływ utraty statusu ośrodka wojewódzkiego na rozwój miast. *Prace Naukowe Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu*, 477, s. 117–126.
- Kosmaty, J. (2011). Wałbrzyskie tereny pogórnice po 15 latach od zakończenia eksploatacji węgla. *Górnictwo i Geologia*, 6, 1, s. 131–148.
- Krzemińska, A., Zaręba, A., Ornatowska, B. (2009). Kierunki zmian w środowisku przyrodniczym związane z działalnością poeksploatacyjną na obszarze dzielnic Sobięcin i Gaj w Wałbrzychu w kontekście planów zagospodarowania przestrzennego. *Ochrona Środowiska i Zasobów Naturalnych*, 38, s. 173–182.
- Michałkiewicz, S. (1993). *Wałbrzych. Zarys monografii miasta na tle regionu*. Wrocław: Wyd. DTSK Silesia.
- Miszewska, B., Szmytkie, R. (2009). Mikro- i makroprzemysłowe zmiany fizjonomiczne i funkcjonalne miast polskich w okresie gospodarki rynkowej. W: I. Jażdżewska (red.), *Duże i średnie miasta polskie w okresie transformacji. XXII Konwersatorium Wiedzy o Mieście*. T. I. (s. 23–34). Łódź: Wyd. Uniwersytetu Łódzkiego.
- Sikorski, D. (2013). *Proces sukcesji funkcjonalnej na terenach przemysłowych i poprzemysłowych w miastach województwa dolnośląskiego*. Wałbrzych: Wyd. Uczelniane PWSZ im. Angelusa Silesiusa.
- Szmytkie, R. (2016). Depopulacja zespołów miejskich w sudectwie części Dolnego Śląska. *Konwersatorium Wiedzy o Mieście*, 1 (29), s. 75–83.
- Tkocz, M. (2015). Tradycyjny okręg przemysłowy z perspektywy 25-lecia funkcjonowania w gospodarce rynkowej w Polsce. Przykład Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego. *Prace Komisji Geografii Przemysłu PTG*, 29 (4), s. 111–125.
- Wójcik, J. (2011). Przemiany wybranych komponentów środowiska przyrodniczego rejonu wałbrzyskiego w latach 1975–2000, w warunkach antropopresji, ze szczególnym uwzględnieniem wpływu przemysłu. *Rozprawy Naukowe Instytutu Geografii i Rozwoju Regionalnego Uniwersytetu Wrocławskiego*, 21.

Źródła internetowe

- <http://geoportal.gov.pl/> (pobrano: 10.05.2018 r.).
- <http://starakopalnia.pl/o-nas/> (pobrano: 10.05.2018 r.).
- <https://bdl.stat.gov.pl/BDL/> (pobrano: 10.05.2018 r.).
- <https://dolny-slask.org.pl/> (pobrano: 10.05.2018 r.).
- <https://www.um.walbrzych.pl/> (pobrano: 10.05.2018 r.).

Artykuł wpłynął:
3 października 2019
Zaakceptowano do druku:
9 grudnia 2019

Łukasz Kubiak

 <https://orcid.org/0000-0001-7535-7686>

Polska Akademia Nauk w Warszawie

Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania

lukasz.kubiak@twarda.pan.pl

DYNAMIKA I SKUTKI SUBURBANIZACJI BYDGOSZCZY NA PRZYKŁADZIE GMINY NOWA WIEŚ WIELKA

Abstrakt: W pracy przedstawiono dynamikę i skutki przeobrażenia struktury funkcjonalno-przestrzennej strefy podmiejskiej na przykładzie podbydgoskiej gminy Nowa Wieś Wielka, w której zachodzą zjawiska charakterystyczne dla niekontrolowanej suburbanizacji typu *urban sprawl*. Analizie zostały poddane intensywność oraz kierunki rozwoju osadnictwa o charakterze miejskim i sieci infrastruktury technicznej na tle zachodzących zmian ludnościowych. Ponadto ukazano politykę władz gminy wobec presji urbanizacyjnej oraz próby radzenia sobie z jej negatywnymi skutkami, w tym rodzącymi się konfliktami społeczno-przestrzennymi.

Słowa kluczowe: suburbanizacja, peryurbanizacja, *urban sprawl*, struktura funkcjonalno-przestrzenna, strefa podmiejska, Bydgoszcz, Nowa Wieś Wielka.

DYNAMICS AND EFFECTS OF SUBURBANIZATION IN BYDGOSZCZ FUNCTIONAL URBAN AREA: THE CASE OF NOWA WIES WIELKA COMMUNE

Abstract: The paper presents the dynamics and effects of the functional and spatial structure transformation of the suburban area into an example of the Nowa Wies Wielka commune near Bydgoszcz, in which uncontrolled urban sprawl occurs. The intensity and development of urban settlements and technical infrastructure networks have been analyzed against the background of population changes. In addition, there were presented the policy of the commune authorities towards urbanization pressure and attempts to cope with its negative effects, including emerging socio-spatial conflicts.

Keywords: suburbanization, periurbanization, urban sprawl, functional and spatial structure, suburban area, Bydgoszcz, Nowa Wies Wielka.

1. WPROWADZENIE

Coraz więcej osób chce posiadać własny dom z ogrodem na przedmieściach, pragnąc odnaleźć ciszę i spokój z dala od miejskiego zgiełku. W ten sposób ludzie dążą do poprawy warunków mieszkaniowych, ale także jest to forma manifestowania własnego awansu społecznego (Mantey, 2011; Zborowski, Raźniak, 2013). Dodatkowym atutem są niższe niż w miastach ceny działek budowlanych (Krajewska, 2011). Jednakże ten proces ma również drugie oblicze, bowiem wskutek przesiedlania się ludności na przedmieścia mają miejsce także negatywne procesy. Zabudowa mieszkaniowa wkracza na obszary, na których do tej pory dominowały inne funkcje (Lisowski, Grochowski, 2009). W Polsce proces ten zazwyczaj zachodzi w chaotyczny sposób, a taka sytuacja generuje liczne konflikty społeczno-przestrzenne (Kowalewski, Markowski, Śleszyński, 2018). Polskie miasta wojewódzkie znajdują się aktualnie

w fazie suburbanizacji i do takich należy także Bydgoszcz (Kowalczyk, 2002). Procesy osadnicze zachodzące w okolicach tego miasta występują z opóźnieniem czasowym oraz na mniejszą skalę niż w największych polskich metropoliach (Śleszyński, 2013). Dzięki temu istnieje możliwość czerpania z doświadczeń innych, aby zapobiegać negatywnym zjawiskom związanym z niekontrolowaną suburbanizacją. Niestety, wnioski nie są wyciągane, a błędy nadal powielane. Intensywny rozwój zabudowy mieszkaniowej jest szczególnie widoczny w okalającym miasto powiecie bydgoskim. Suburbanizacja jest złożonym procesem, który można rozpatrywać w wielu wymiarach, co powoduje, że w jednym opracowaniu nie można szczegółowo opisać wszystkich jej aspektów.

Celem autora niniejszej pracy jest pokazanie negatywnej roli niekontrolowanej suburbanizacji typu

urban sprawl (Oueslati, Alvanides, Garrod, 2015). Tego rodzaju spontaniczny i chaotyczny rozwój strefy podmiejskiej generuje koszty w trzech podstawowych aspektach: ekonomicznym, środowiskowym i społecznym. Znane są mechanizmy kontrolne ograniczające występowanie niekontrolowanej suburbanizacji, lecz w obliczu presji społecznej władze lokalne z nich nie korzystają, a regulacje ustawowe nie zapobiegają powstawaniu chaosu przestrzennego (Kowalewski, Markowski, Śleszyński, 2018).

Przeprowadzone badanie polegało na analizie skutków wewnętrznych zmian funkcjonalno-przestrzennych oraz dynamiki procesu *urban sprawl*, położonej w powiecie bydgoskim gminy Nowa Wieś Wielka. Ta gmina została wybrana ze względu na reprezentatywność zachodzących procesów osadniczych dla gmin powiatu bydgoskiego. W gminie Nowa Wieś Wielka występują znaczne opóźnienia w rozwoju infrastruktury towarzyszącej w stosunku do rozwoju mieszkalnictwa. Ponadto nowa zabudowa zajmuje coraz większe tereny nieprzystosowane do rozwoju mieszkalnictwa, a w „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Nowa Wieś Wielka” z 2006 r. wyznaczono zbyt wiele terenów pod rozwój funkcji mieszkaniowej, które i tak nie ograniczają zabudowy obszarów poddanych presji urbanizacyjnej.

W celu przeprowadzenia badania zostały sformułowane następujące pytania badawcze:

1. W jakim stopniu tereny, na których występuje funkcja mieszkaniowa w gminie Nowa Wieś Wielka, są wyposażone w infrastrukturę techniczną?
2. Jakie konflikty powstają wskutek nieskoordynowanej zmiany struktury funkcjonalno-przestrzennej w gminie Nowa Wieś Wielka?
3. Jakie działania podejmują władze gminy Nowa Wieś Wielka w obliczu presji urbanizacyjnej?

2. METODA BADAŃ

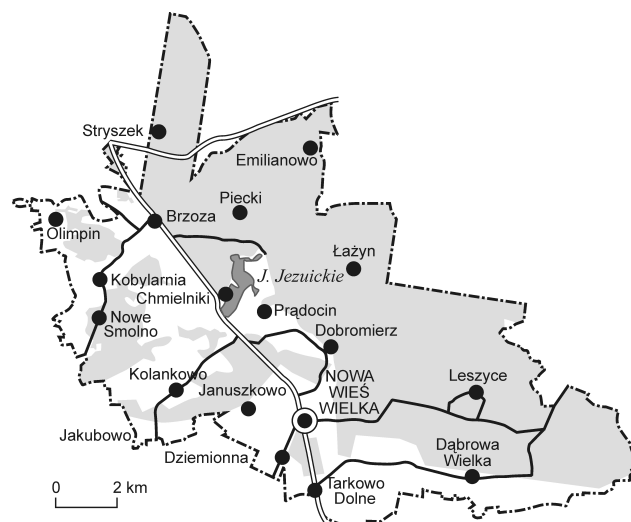
W analizie wykorzystano dane udostępnione w Banku Danych Lokalnych GUS, a także dane i informacje pozyskane w Urzędzie Gminy w Nowej Wsi Wielkiej, takie jak: liczba ludności według miejscowości w podziale na poszczególne lata (1980–2013), dane dotyczące gminnej sieci wodociągowej i kanalizacyjnej oraz na temat występujących na terenie gminy procesów społecznych, gospodarczych i środowiskowych. Skutki suburbanizacji gminy Nowa

Wieś Wielka zostały przedstawione na tle zmian ludnościowych oraz dynamiki rozwoju sieci wodociągowej i kanalizacyjnej. Zastosowano m.in. analizę porównawczą szeregów czasowych. Na przykładzie analizowanej podmiejskiej gminy zaprezentowano także przykładowe konflikty społeczno-przestrzenne oraz politykę władz gminy, poddanej silnej presji urbanizacyjnej. W tym celu zastosowano analizę dostępnych źródeł, w tym stron internetowych, lokalnej prasy („Gazeta Regionalna. Powiat”) oraz „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Nowa Wieś Wielka” (2006).

3. STUDIUM PRZYPADKU – GMINA NOWA WIEŚ WIELKA

3.1. CHARAKTERYSTYKA OBSZARU BADAŃ

Przedmiotem badania jest dynamika i skutki suburbanizacji w gminie Nowa Wieś Wielka, która leży w województwie kujawsko-pomorskim i jest jedną z ośmiu gmin wchodzących w skład powiatu bydgoskiego.



Rys. 1. Gmina Nowa Wieś Wielka w województwie kujawsko-pomorskim

Źródło: opracowanie A. Wosiak
na podstawie www.maps.google.pl

Analizowana jednostka samorządu terytorialnego jest gminą wiejską, w której znajduje się 18 miejscowości (rys. 1). Samodzielne sołectwa tworzy 14 z nich. Wyjątkiem jest sołectwo Brzoza, które składa się dodatkowo z miejscowości: Chmielniki, Piecki i Emilianowo. Gmina graniczy bezpośrednio z Byd-

goszczą, jednak jest od niej morfologicznie oddzielona szerokim na 10 km pasem lasu w postaci Puszczy Bydgoskiej. Wskutek tego około 60% jej powierzchni stanowią bardzo ekstensywnie zaludnione obszary leśne, położone w większości w północnej i zachodniej części gminy. Z kolei w jej centralnej części znajduje się Jezioro Jezuickie, które w sezonie letnim jest jednym z głównych kąpielisk dla mieszkańców aglomeracji bydgoskiej.

3.2. PROCESY OSADNICZE WOKÓŁ BYDGOSZCZY

Pierwszymi kierunkami intensywnego rozwoju funkcji mieszkaniowej, związanej z przeprowadzaniem się bydgoszczan na przedmieścia, były gminy Osielesko i Białe Błota (rys. 2). Wynikało to ze stosunkowo lepszej dostępności komunikacyjnej tych jednostek do Bydgoszczy w porównaniu z pozostałymi gminami obecnego powiatu bydgoskiego. W latach 90. XX w. przeprowadzała się do nich przede wszystkim najzamożniejsza część ludności. Wtedy nastąpił chociażby rozwój Niemcza (gm. Osielesko), dla którego obecnie charakterystyczna jest zabudowa willowa (Szymańska, Hołowiecka, 2000). Wskutek nasycenia zabudową i wzrostu cen ziemi w wymienionych gminach w dalszej kolejności zyskały na atrakcyjności gminy Solec Kujawski i Nowa Wieś Wielka (Głębocki, Perdał, 2013; Gotowski, 2007). W ostatnich latach natomiast mamy do czynienia z intensywnym rozwojem funkcji mieszkaniowej także w pozostałych gminach powiatu bydgoskiego, na obszarach coraz bardziej oddalonych od centrum Bydgoszczy (Falkowski, Ilieva, Józefowicz, Rabant, 2015; Maik, 2010).



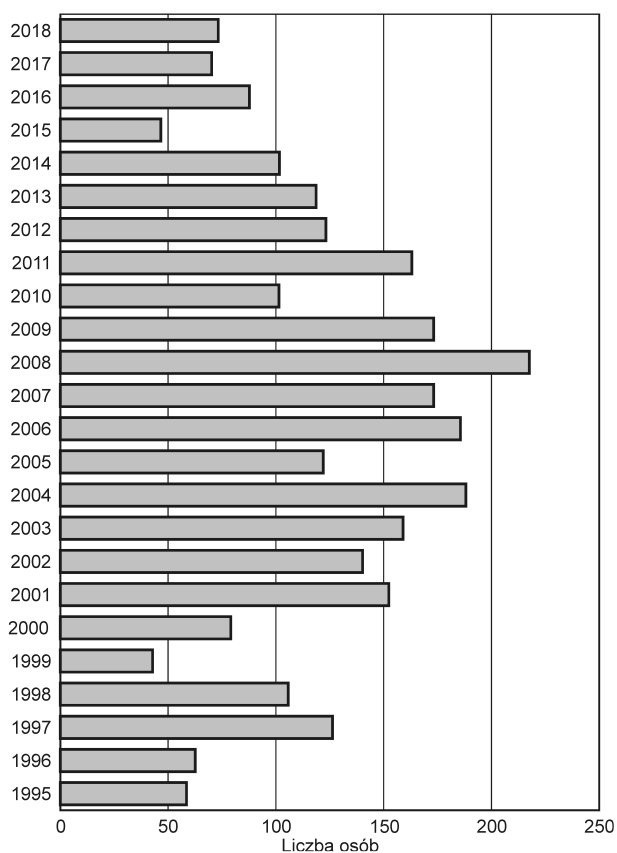
Rys. 2. Gminy powiatu bydgoskiego
Źródło: www.powiatbydgoski.pl

W ostatnim czasie obserwuje się regularny wzrost liczby ludności w powiecie bydgoskim. W latach 2005–2012 rejestrowana liczba ludności zwiększyła się o 14,5 tys. (15,3%). Zdecydowana większość nowych mieszkańców zasilila ludność na obszarach administracyjnie wiejskich (13,3 tys.), co stanowi 91,5% ogółu przyrostu ludności. Wskutek tego odsetek ludności administracyjnie miejskiej, czyli mieszkańców Solca Kujawskiego i Koronowa, zmniejszył się o 2,5 pkt. procentowego do poziomu 24,7%. Oznacza to, że na terenach wiejskich ma miejsce zdecydowanie większa presja urbanizacyjna.

3.3. ROZWÓJ GMINY NOWA WIEŚ WIELKA

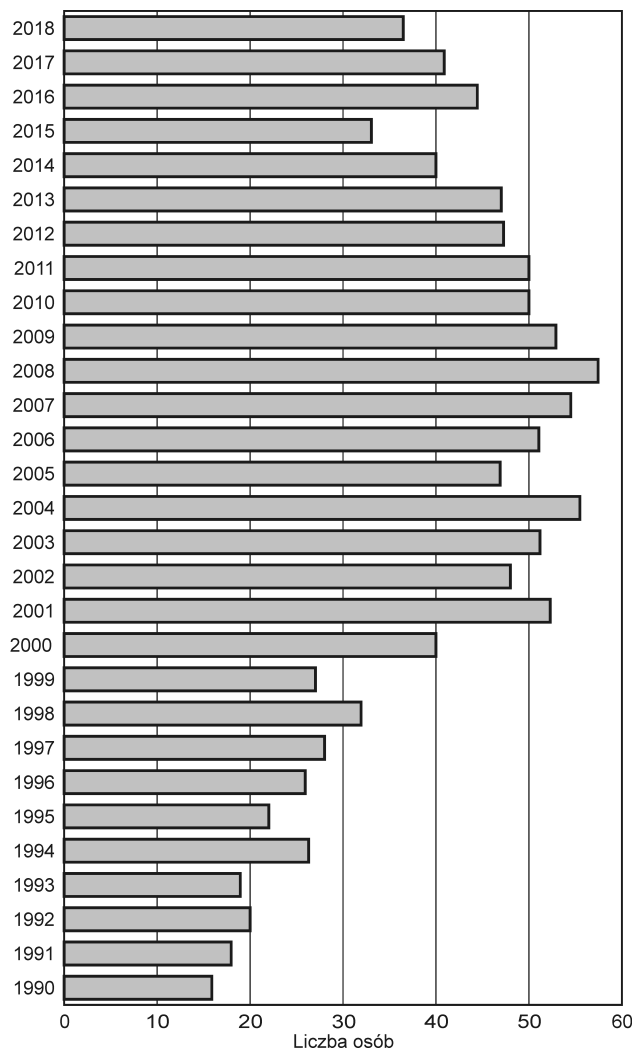
3.3.1. LICZBA LUDNOŚCI GMINY A SIĘĆ OSADNICZA

Apogeum przyrostu liczby ludności gminy Nowa Wieś Wielka przypadło na lata 2001–2011, kiedy prawie każdego roku (z wyjątkiem 2002, 2005 oraz 2010) przybywało w niej ponad 150 nowych mieszkańców (rys. 3). Z powodu jej położenia w bezpośrednim sąsiedztwie Bydgoszczy, najwięcej z nich przenosiło się właśnie z tego miasta (rys. 4).



Rys. 3. Saldo migracji w gminie Nowa Wieś Wielka w latach 1995–2018

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z Banku Danych Lokalnych

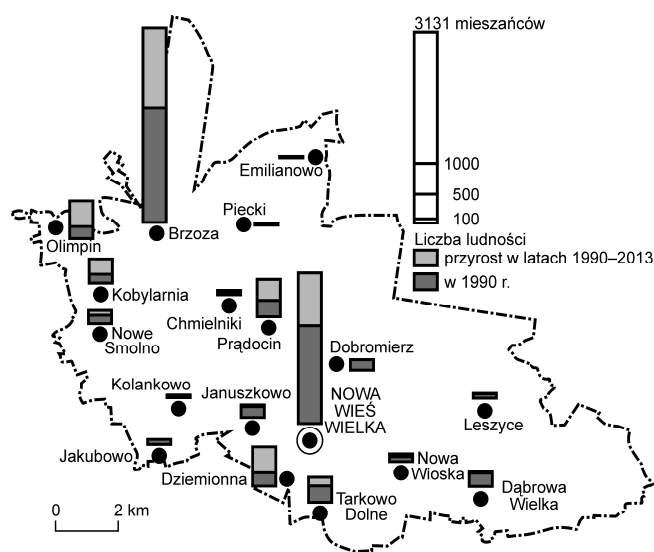


Rys. 4. Liczba przemeldowań z Bydgoszczy do gminy Nowa Wieś Wielka w latach 1990–2018
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z Banku Danych Lokalnych

Skutkiem położenia gminy na skraju Puszczy Bydgoskiej jest bardzo nierównomierne rozmieszczenie jej ludności. Na terenie sołectwa Leszyce i zachodniej części sołectwa Brzoza (obszar zalesiony z miejscowościami Piecki i Emilianowo), czyli 53% powierzchni gminy, zamieszkuje zaledwie 108 osób (1,14% ogółu ludności), a gęstość zaludnienia wynosi 1,2 osoba/km². Liczba ludności poszczególnych sołectw waha się od 40 osób w Kolankowie do 3214 w sołectwie Brzoza (stan na 7.06.2013 r.). W „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Nowa Wieś Wielka” z 2006 r. zaznacza się, że atutem struktury osadniczej gminy jest wysoki stopień jej koncentracji w dwóch głównych zespołach miejscowości Brzoza – Olimpin oraz Nowa Wieś Wielka – Dziemionna. W 2005 r. zamieszkiwało je 5811 osób z 7874 mieszkańców gminy (73,8% ogółu ludności).

Im większy stopień koncentracji ludności, tym mniejsze koszty doprowadzenia sieci infrastruktury technicznej. W latach 2005–2013 liczba ludności tych miejscowości wzrosła o 997 osób – do poziomu 6808, jednak liczba mieszkańców całej gminy zwiększyła się do 9465 osób, co spowodowało spadek udziału ludności głównych miejscowości o 2 pkt. procentowe – do poziomu 72%. W tym samym okresie liczba ludności peryferyjnych miejscowości gminy wzrosła z 2063 do 2657 (tab. 1).

Największe przyrosty liczby ludności w latach 1990–2013 zostały zanotowane w dwóch głównych ośrodkach (rys. 5): Brzoza – Olimpin (1777 osób), Nowa Wieś Wielka – Dziemionna (1255). Jedynie one mają wyraźnie wykształcone wielofunkcyjne centra. W Brzozie i Nowej Wsi Wielkiej znajdują się instytucje, których nie ma w pozostałych miejscowościach, takie jak: szkoła podstawowa, parafialny kościół katolicki, sklepy samoobsługowe, bankomaty, klub piłkarski zrzeszony w Polskim Związku Piłki Nożnej, przychodnia, apteki, Ochotnicza Straż Pożarna, urząd pocztowy. Takie zagospodarowanie wsi sprawia, że funkcjonalnie gmina jest układem bipolarnym.



Rys. 5. Przyrost liczby ludności w poszczególnych miejscowościach gminy Nowa Wieś Wielka w latach 1990–2013^a
(^a liczba ludności na 7.06.2013 r.)

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z Urzędu Gminy Nowa Wieś Wielka

W niniejszym artykule Brzoza jest często rozpatrywana łącznie z Olimpinem, gdyż funkcjonalnie jest to jeden organizm. Osiedle to jest silnie funkcjonalnie powiązane z Brzozą, w której jego mieszkańcy korzystają z dostępnych tam usług. Jest to jednostronne ciążenie, ponieważ w osiedlu Olimpin

Tab. 1. Liczba ludności w miejscowościach gminy Nowa Wieś Wielka w latach 1980–2013

Miejscowość	Liczba ludności							
	1980 ^a	1985 ^a	1990	1995	2000	2005	2010	2013 ^b
Brzoza	1 014	1 393	1 840	2 147	2 389	2 743	3 005	3 131
Nowa Wieś Wielka	794	1 074	1 600	1 940	2 084	2 202	2 367	2 449
Dziemionna	139	179	217	284	394	458	577	623
Olimpin	72	93	119	146	240	404	559	605
Prądociń	180	220	272	313	341	384	499	602
Tarkowo Dolne	142	205	284	305	307	328	378	420
Kobylarnia	92	113	142	158	159	209	332	395
Dąbrowa Wielka	-	-	227	237	235	230	214	244
Nowe Smolno	-	-	135	168	182	190	211	226
Januszkowo	-	-	179	187	171	190	196	199
Dobromierz	-	-	169	165	156	165	161	167
Nowa Wioska	-	-	91	107	102	97	104	123
Leszyce	-	-	75	78	80	72	78	82
Jakubowo	-	-	78	68	65	73	79	76
Chmielniki	-	-	40	44	52	49	54	57
Kolankowo	-	-	34	34	22	22	29	40
Piecki	-	-	19	33	38	27	24	17
Emilianowo	-	-	9	9	10	11	9	9
Razem	3 228	4 279	5 530	6 423	7 027	7 854	8 876	9 465

Objaśnienia: ^a liczba ludności wybranych miejscowości, ^b liczba ludności na dzień 7.06.2013 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z Urzędu Gminy Nowa Wieś Wielka.

Tab. 2. Udział przyrostu liczby mieszkańców gminy według poszczególnych miejscowości w latach 1990–2013

Miejscowość	Przyrosty ludności w odsetkach w poszczególnych miejscowościach w odniesieniu do ogółu ludności gminy (kolumna pionowo = 100%)					1990–2013
	1990–1995	1995–2000	2000–2005	2005–2010	2010–2013 ^a	
Brzoza	34,4	40,1	42,8	25,6	21,4	32,8
Nowa Wieś Wielka	38,1	23,8	14,3	16,1	13,9	21,6
Dziemionna	7,5	18,2	7,7	11,6	7,8	10,3
Olimpin	3,0	15,6	19,8	15,2	7,8	12,4
Prądociń	4,6	4,6	5,2	11,3	17,5	8,4
Tarkowo Dolne	2,4	0,3	2,5	4,9	7,1	3,5
Kobylarnia	1,8	0,2	6,0	12,0	10,7	6,4
Dąbrowa Wielka	1,1	-0,3	-0,6	-1,6	5,1	0,4
Nowe Smolno	3,7	2,3	1,0	2,1	2,5	2,3
Januszkowo	0,9	-2,6	2,3	0,6	0,5	0,5
Dobromierz	-0,4	-1,5	1,1	-0,4	1,0	-0,1
Nowa Wioska	1,8	-0,8	-0,6	0,7	3,2	0,8
Leszyce	0,3	0,3	-1,0	0,6	0,7	0,2
Jakubowo	-1,1	-0,5	1,0	0,6	-0,5	-0,1
Chmielniki	0,4	1,3	-0,4	0,5	0,5	0,4
Kolankowo	0,0	-2,0	0,0	0,7	1,9	0,2
Piecki	1,6	0,8	-1,3	-0,3	-1,2	-0,1
Emilianowo	0,0	0,2	0,1	-0,2	0,0	0,0

Objaśnienia: ^a do 7.06.2013 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z Urzędu Gminy Nowa Wieś Wielka.

praktycznie występuje tylko funkcja mieszkaniowa. Do końca lat 70. XX w., czyli do czasu wybudowania w Brzozie nowego gmachu szkolnego, w Olimpinie znajdowała się szkoła podstawowa, w której mieściły się oddziały klas V–VIII. Korzystały z niej także dzieci z Brzozy, gdzie wówczas odbywały się zajęcia dla klas I–IV. Między obiema miejscowo-

ściami występują też silne powiązania przestrzenne, pomimo że położone są po dwóch stronach doliny Noteci. Najbliższe budynki użyteczności publicznej zlokalizowane w Brzozie znajdują się 300 m od najbliższych domów w Olimpinie. To zdecydowanie bliżej niż peryferyjne części Brzozy, takie jak osiedle Ptasia czy Stryzek.

Drugi tak silnie przestrzennie połączony zespół miejscowości stanowi Nowa Wieś Wielka i Dziemionna. W tym przypadku nie ma nawet czytelnej w przestrzeni granicy geograficznej, a zabudowania obu miejscowości bezpośrednio ze sobą graniczą. W związku z intensywnym rozwojem zabudowy silna amalgamacja przestrzenna zachodzi również w przypadku Brzozy i Przyłek, które leżą już w innej gminie (Białe Błota). Na odcinku 700 m granica gminy ciągnie się wzdłuż ul. Powstańców Wielkopolskich (w Przyłękach ta ulica nosi nazwę Zabytkowa). Nie widać żadnych granic geograficznych ani nie występuje luka w zabudowie, natomiast widoczne są braki infrastrukturalne. Na granicznym odcinku nie ma oświetlenia ulicznego i chodnika, gdyż obie gminy jak dotąd nie dogadały się w sprawie partycypacji w kosztach budowy i późniejszego utrzymania powstałej tam infrastruktury. Odbija się to negatywnie na bezpieczeństwie w tym rejonie, gdyż jest to jedyna utwardzona droga łącząca Przyłęki z Brzozą. W obu miejscowościach systematycznie przybywa mieszkańców, co powoduje intensyfikację ruchu kołowego i pieszego. Ponadto ul. Powstańców Wielkopolskich służy mieszkańcom Przyłek jako dojazd do drogi wojewódzkiej nr 254. Mieszkańcy Przyłek, podobnie jak mieszkańcy Olimpina, korzystają z usług zlokalizowanych w Brzozie ze względu na ich niedobór w swojej miejscowości.

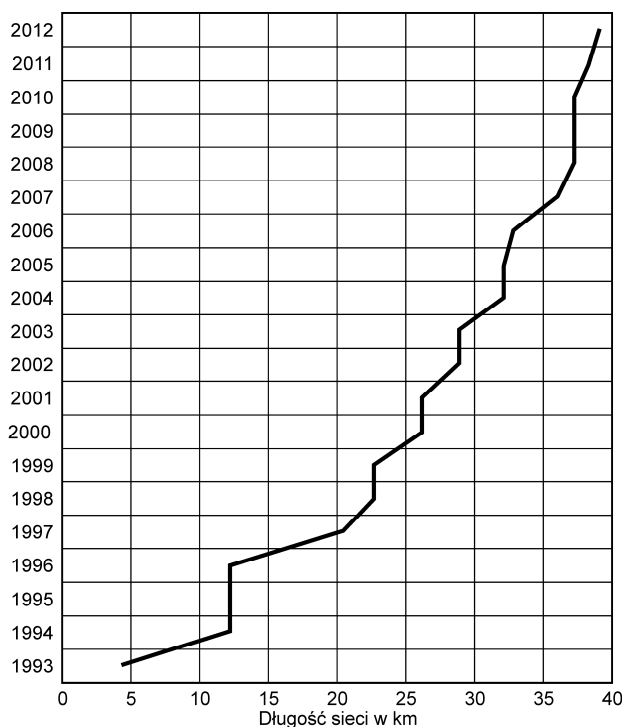
Na kolejnych pozycjach pod względem skumulowanego przyrostu liczby ludności znajdują się miejscowości Prądocin (330) i Kobylarnia (253). Szczególnie duży wzrost liczby ludności notowany jest tam w ostatnich ośmiu latach – 218 osób w Prądocinie oraz 186 w Kobylarni. Są to ośrodki, do których trafiła druga fala suburbanizacji (tab. 2). Ich mieszkańcy korzystają także z podstawowych usług w Brzozie i Nowej Wsi Wielkiej.

Prądocin znajduje się przy drodze krajowej nr 25, mniej więcej w połowie drogi między Brzozą a Nową Wsią Wielką. To jedyna miejscowość w gminie, która nie wykazuje wyraźnego ciężenia do żadnej z dwóch głównych miejscowości. Prądocin jest położony na zachodnim brzegu Jeziora Jezuickiego, dlatego dominuje tu funkcja rekreacyjna i znajduje się w nim sześć Rodzinnych Ogródków Działkowych, w których jest około 830 domów. Oznacza to, że w okresie wakacyjnym faktyczna liczba rezydentów może nawet kilkakrotnie przekraczać liczbę mieszkańców tej miejscowości (602).

Ogródki działkowe w Prądocinie są główną przyczyną eutrofizacji Jeziora Jezuickiego.

3.3.2. ROZWÓJ SIECI KANALIZACYJNEJ I WODOCIĄGOWEJ

Budowę sieci kanalizacyjnej w Nowej Wsi Wielkiej rozpoczęto przed zakończeniem prac związanych z budową samego obiektu oczyszczalni ścieków w 1993 r. Na pierwszym etapie wybudowano 180 przyłączy, co pozwoliło na przeprowadzenie rozruchu technologicznego obiektu. W 1994 r. liczba przyłączy wzrosła do 410, a długość sieci kanalizacyjnej wyniosła 12,2 km. Następnym etapem rozbudowy kanalizacji było otwarcie nowej oczyszczalni ścieków w Brzozie. Wiązało się to ze skanalizowaniem tej miejscowości i dalszym wzrostem liczby połączeń kanalizacyjnych w gminie do 740 (1997 r.), a następnie do 835 (1998 r.). Długość kanalizacji powiększyła się do 20,4 km w 1997 r. i 22,7 km w roku 1998. Następne inwestycje przeprowadzone w Brzozie, Olimpynie i Dziemionnie spowodowały, że nastąpił wzrost długości sieci do 39 km, a liczba przyłączy do 1460 w 2012 r. (rys. 6).

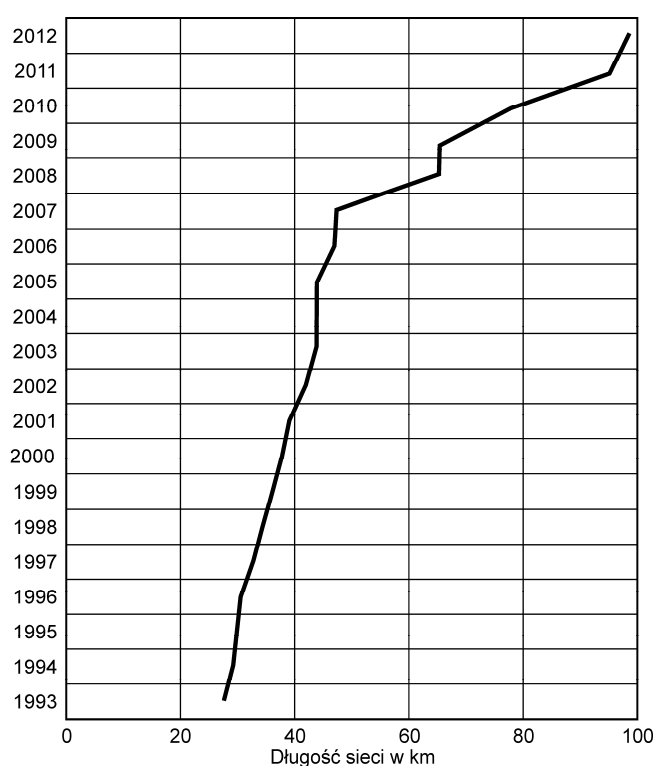


Rys. 6. Rozrost sieci kanalizacyjnej w gminie Nowa Wieś Wielka w latach 1993–2012

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych udostępnionych przez Zakład Gospodarki Komunalnej w Nowej Wsi Wielkiej

W omawianej gminie znajdują się dwie duże wsie posiadające sieć wodociągową. Są to Nowa Wieś Wielka i Brzoza. Według wskaźnika „zwodociągowania” gminy na 2008 r. sieć ta zaopatruje w wodę około 82% mieszkańców gminy. W 2012 r. długość

wodociągu osiągnęła 98,6 km, przy 1812 przyłączach (rys. 7) i nadal jest rozbudowywana. Planowane inwestycje powinny umożliwić doprowadzenie wody do 89% mieszkań, z nowo budowanymi włącznie. Rozbudowa była możliwa po uruchomieniu w 2008 r. stacji uzdatniania wody w Prądociu, której celem miało być wspomaganie pracy stacji Nowa Wieś Wielka i Brzoza. Mogła ona również zasilać w wodę nowe tereny, w tym działki rekreacyjne czy obszary przeznaczone pod zabudowę mieszkalną otaczającą Jezioro Jezuickie. Na tle pozostałych gmin powiatu bydgoskiego gmina Nowa Wieś Wielka charakteryzuje się najmniejszą dostępnością mieszkańców do sieci wodociągowej.



Rys. 7. Rozrost sieci wodociągowej w gminie Nowa Wieś Wielka w latach 1993-2012

Źródło: opracowane własne na podstawie danych z Zakładu Gospodarki Komunalnej w Nowej Wsi Wielkiej

3.4. PRZYKŁADY KONFLIKTÓW SPOŁECZNO-PRZESTRZENNYCH

Chaotyczna urbanizacja generuje wiele konfliktów społeczno-przestrzennych. Powstające napięcia przyczyniają się do spadku jakości życia, nieefektywności lokalnych układów osadniczych i degradacji środowiska (Jaroszewska-Brudnicka, 2009; Kajdanek, 2012; Kowalewski, Markowski, Śleszyński, 2018; Mantey, 2011). Poniżej zaprezentowano trzy

konflikty, które wystąpiły na terenie badanej gminy Nowa Wieś Wielka.

3.4.1. EUTROFIZACJA JEZIORA JEZUICKIEGO

Jeszcze pod koniec lat 70. XX w. Jezioro Jezuickie było jeziorem oligotroficznym. Od tego czasu sytuacja zaczęła się zmieniać. W Chmielnikach i Piecokach zagospodarowano plaże, przy których wybudowano ośrodki wypoczynkowe. Plaże stały się miejscem wypoczynku wielu bydgoszczan w upalne dni. Oprócz tego na południowym i zachodnim brzegu jeziora, w miejscowości Prądociu, zaczęto tworzyć ogródki działkowe. W krótkim czasie powstało ponad 800 działek z domkami letniskowymi. Pojawił się problem produkowanych tam ścieków, gdyż obszar nie był skanalizowany. Ścieki odprowadzane do szamb w bezpośrednim sąsiedztwie jeziora, powodując ich przenikanie do jeziora i dostarczanie do niego substancji organicznych. Glony zaczęły zakwitać i woda zielenić się, co jeszcze bardziej spotęgowało antropopresję i proces zarastania jeziora. Stężenie substancji organicznej w wodzie osiągało poziomy niebezpieczny dla zdrowia człowieka, gdyż jezioro ma zaledwie 0,005063 km³ objętości („Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Nowa Wieś Wielka”, 2005). Sanepid zaczął czasowo zamykać kąpieliska nad jeziorem i nastąpiły kontrole szczelności szamb. Dopiero w ostatnich latach Prądociu jest stopniowo podłączany do sieci kanalizacyjnej.

3.4.2. CYNKOWNIA W NOWEJ WSI WIELKIEJ

Firma Metalbark powstała w 1991 r. na terenie osiedla Przylesie w Nowej Wsi Wielkiej. Początkowo była to mała firma wytwarzająca produkty metalowe, a w 1998 r., pośrodku osiedla domów jednorodzinnych, uruchomiono nową halę produkcyjną z magazynem o łącznej powierzchni 2000 m², wraz z suwnicą o udźwigu 10 t (<http://www.metalbark.pl/onas>). Od tej pory firma zaczęła wykonywać wielkogabarytowe zlecenia. W wyniku tego znacząco zwiększyło się negatywne oddziaływanie firmy na najbliższą okolicę, przyczyniając się do znaczącego obniżenia jakości życia w osiedlu, co spowodowało protesty jego mieszkańców. Władze próbowały łagodzić konflikt, ale jednocześnie nie chciały doprowadzić do upadłości jednego z największych pracodawców w gminie. Ostatecznie firma przeniosła się do Bydgoskiego Parku Przemysłowo-Technologicznego wskutek braku możliwości dalszego rozwoju przedsiębiorstwa w dotychczasowej lokalizacji.

3.4.3. KOPALNIA PIASKU W KOBYLARNI

W 2010 r. na terenie Łąk Łabiszyńskich powstała kopalnia piasku i żwiru. Przedsiębiorstwo znajduje się w sąsiedniej gminie Łabiszyn, ale na działce bezpośrednio graniczącej z gminą Nowa Wieś Wielka. Wskutek eksploatacji złoża zaistniała potrzeba transportu urobku. Aby dotrzeć do drogi wojewódzkiej nr 254, ciężarówki przejeżdżały przez Olimpina Wieś, bezpośrednio przy nowo powstałych zabudowaniach. W związku ze wzmożonym ruchem pojazdów mieszkańcy pobliskich posesji zaczęli odczuwać uciążliwość zwiększonego hałasu i zapylenia powietrza. Lokalna społeczność wystosowała protest do władz gminy Nowa Wieś Wielka i zażądała zmiany trasy przejazdu ciężarówek. Argumentowano to faktem, że pojazdy, które niszczą drogi, należą do firmy odprowadzającej podatki w gminie Łabiszyn, nie narażając jej jednocześnie na koszty związane z naprawą dróg.

Pojawił się pomysł, aby ciężarówki zaczęły jeździć drogą przez Frydrychowo w gminie Łabiszyn. Trasa ta wprawdzie prowadzi przez niezamieszkałe tereny łąkowe, ale jest znacznie dłuższa. Władze Kopalni Torfu i Kruszywa (KTK) Łabiszyn nie wyraziły zgody na poruszanie się zaproponowaną trasą. Po kolejnych protestach i konsultacjach znaleziono alternatywne rozwiązanie. Przedsiębiorstwo zadeklarowało utwardzenie innej drogi, która dotąd była polną, przechodzącą w leśny dukt. Dzięki temu ciężarówki nie nadrabiałyby drogi i nie jeździły bezpośrednio pod oknami mieszkańców.

Wydawało się, że to rozwiązanie zakończy konflikt, ale po otwarciu nowej drogi pojawiły się protesty osób z nowych domów w Kobylarni, mimo że pojazdy poruszają się 150 m od najbliższych zabudowań. (Warto zauważyć, że największe minimalne odległości zabudowań od drogi według norm w polskim prawie wynoszą 50 m dla autostrady). Rozwiązanie korzystne dla mieszkańców Olimpina Wsi okazało się nie do zaakceptowania przez mieszkańców Kobylarni. Są oni niezadowoleni z ciągłego hałasu i zaburzenia dotychczasowego sielankowego krajobrazu.

3.5. POLITYKA WŁADZ GMINY PODDANEJ PRESJI URBANIZACYJNEJ

W art. 7 pkt 1 Ustawy o samorządzie gminnym, w ramach zadań własnych gminy na pierwszym miejscu wyszczególniono zadania związane z ładem przestrzennym, co oznacza, że polityka władz gminy wywiera istotny wpływ na kształtowa-

nie lokalnej struktury funkcjonalno-przestrzennej (Kowalewski, Makowski, Śleszyński, 2018). 5 października 2010 r. Rada Gminy Nowa Wieś Wielka uchwaliła trzecią edycję dokumentu „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Nowa Wieś Wielka”. Studium jest opracowaniem planistycznym wiążącym dla władz gminy przy opracowywaniu miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego. Jednak studium to nie jest dokumentem prawa miejscowego i nie może być podstawą do wydawania decyzji o warunkach zabudowy. Fakt ten ma istotne znaczenie dla inwestorów na terenach znajdujących się poza planami miejscowymi, gdyż nie mogą oni uzyskać potrzebnych informacji odnoszących się do przyszłego wykorzystania sąsiednich gruntów. Na terenach niezabudowanych, graniczących z zabudową mieszkaniową oraz przemysłową, w świetle obowiązującego prawa można uzyskać warunki zabudowy zarówno dla lokowania jednej, jak i drugiej funkcji (Ładziński, 2011). Wskutek tego zanika strefa buforowa oddzielająca obszary będące w naturalnym konflikcie interesów. W przywołanym studium określono funkcje przewidziane dla określonych części gminy, jednak nie są one konsekwentnie realizowane. Gmina nie jest bowiem w całości pokryta miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego, a istniejące plany są często niskiej jakości, co jest niestety charakterystyczne dla większości gmin w Polsce (Śleszyński, Deręgowska, Kubiak, Sadura, Zielińska, 2018).

W 2008 r. w gminie Nowa Wieś Wielka obowiązywało 29 miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego dotyczących łącznego areálu 888 ha, co stanowi 5,98% powierzchni gminy (nie biorąc pod uwagę obszarów lasów, łąk i pastwisk 30,91%). Z szacunków Referatu Gospodarki Gruntami i Zagospodarowania Przestrzennego wynika, że na obszarach objętych planami zagospodarowania przestrzennego istnieje możliwość wydzielenia 3552 działek; zagospodarowanych było jedynie 1673 z nich. Wobec powyższego w obowiązujących planach istniała potencjalna możliwość zagospodarowania 1879 nieruchomości. W roku 2008 na terenach objętych miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego istniały rezerwy pozwalające na przyrost zabudowy o około 112%. Na analizowanym obszarze do końca 2010 r. zostało zagospodarowanych 37 nowych działek, co sprawiło, że stopień za-inwestowania działek zwiększył się z 47 do 48%. Jednak między 2008 i 2010 r. uchwalono kolejne dwa plany, obejmujące razem powierzchnię 132 ha, na których potencjalnie może się zmieścić 118 działek,

ale zainwestowanych jest zaledwie 30. Wskutek tego we wszystkich obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego w 2011 r. było zainwestowanych zaledwie 47,4% działek. Oznacza to, że na terenie gminy ma miejsce duża nadpodaż gruntów budowlanych, która sprzyja nieefektywnemu rozpraszaniu zabudowy (Śleszyński, Deręgowska, Kubiak, Sadura, Sielińska, 2018), przyczyniającemu się do kosztownego „rozlewania się” miast (Karwińska, Kudłacz, Węclawowicz, 2017).

Obszary objęte miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego posiadają różny stopień wyposażenia w podstawowe sieci infrastruktury technicznej. Przyczyną tego stanu rzeczy jest również nieracjonalne rozpraszanie się zabudowy, które nadmiernie zwiększa potrzeby infrastrukturalne (Sudra, 2016; Śleszyński, Sudra, 2019). W efekcie powstaje permanentna luka inwestycyjna, której lokalne władze nie są w stanie zaspokoić ze względów finansowych. W 2008 r. tylko siedem planów, obejmujących łączną powierzchnię 127 ha, zawierało tereny wyposażone zarówno w sieć wodociągową, jak i kanalizacyjną. Znajdują się one w dwóch głównych zespołach miejscowości (Brzoza – Olimp i Nowa Wieś Wielka – Dziemionna). Zlokalizowane są tam 652 działki, z których 406 było zainwestowanych. W ciągu kolejnych trzech lat przybyło 10 nowo zabudowanych działek, co sprawiło, że stopień ich zainwestowania na terenach wyposażonych w obie sieci zwiększył się z 62 do 64%. Są to zatem obszary najintensywniej zagospodarowane na terenie gminy, na których powoli zaczyna brakować rezerw terenowych pod dalszy rozwój zabudowy. Nieruchomości znajdujące się na obszarze kolejnych dziewięciu planów mogą zostać przyłączone tylko do sieci wodociągowej. Dotyczy to nowych osiedli w Nowej Wsi Wielkiej i Brzozie oraz miejscowości: Dziemionna, Tarkowo Dolne i Kobylarnia. Stopień wykorzystania działek wynosi tam zaledwie 31%. Oznacza to, że byłoby racjonalne preferowanie właśnie tych terenów do rozwoju mieszkalnictwa. Jest to bardziej rozsądne niż uchwalanie miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego na obszarach całkowicie pozbawionych infrastruktury technicznej. Do 2011 r. powstało 15 stosownych uchwał, a kolejne są w trakcie realizacji. Aż osiem z nich przygotowano dla Prądoci. W 2011 r. była to największa miejscowość bez dostępu zarówno do sieci kanalizacyjnej, jak i wodociągowej. Oprócz planów dla Prądoci tworzy się je także dla bardziej peryferyjnie położonych miejscowości w celu uatrakcyjnienia tamtejszych gruntów dla mieszkalnictwa.

W Polsce istnieje możliwość realizacji inwestycji budowlanych także na obszarach nieobjętych miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego w oparciu o warunki zabudowy i zagospodarowania terenu. Taką ewentualność dopuszczają zapisy zawarte w Ustawie o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym z 27 marca 2003 r. W intencji twórców ustawy praktyka wydawania warunków zabudowy miała dotyczyć tylko wyjątkowych sytuacji. Niestety nieprecyzyjność przepisów pozwala na nadużywanie tego instrumentu prawnego przyczyniając się do zwiększania skali procesu *urban sprawl* na obszarach, które powinny być objęte ciszą urbanizacyjną (Kowalewski, Markowski, Śleszyński, 2018). Warto zauważyć, że w latach 2008–2010 wydano 190 decyzji o warunkach zabudowy, a zostało zainwestowanych tylko 37 dotąd niezabudowanych działek z miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego (tab. 3).

Tab. 3. Liczba wydanych decyzji o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu w gminie Nowa Wieś Wielka

Rok	Liczba wydanych decyzji	
	o warunkach zabudowy	lokalizacji celu publicznego
2006	60	4
2007	66	8
2008	66	23
2009	62	15
2010	62	7
Razem	316	57

Źródło: Ładziński (2011).

Przykładami dysharmonii w otoczeniu jest lokalizowanie na terenach łąk, śródleśnych enklaw, terenach oddalonych od zabudowy wsi nowych budynków mieszkalnych wykonywanych w ramach zabudowy zagrodowej lub też szeroko pojętej zasady tzw. dobrego sąsiedztwa (Ładziński, 2011). W obecnej sytuacji prawnej jedynym narzędziem ograniczającym to zjawisko jest opracowanie planów miejscowych, w których teren przeznaczony jest do produkcji rolnej i leśnej bez możliwości lokalizowania wszelkich obiektów budowlanych. Takie rozwiązanie, z uwagi na niską bonitację gleb, faktycznie nie przysłuży się rozwojowi rolnictwa, lecz uchroni dotychczasowe otwarte przestrzenie, kompleksy łąk, zachowa wartości krajobrazowe. Ponadto uchroniłoby to budżet gminy przed powstaniem dodatkowych zobowiązań z tytułu wykupu i budowy od podstaw dróg dojazdowych oraz rozwoju nierentownych sieci infrastruktury technicznej. Jednak osobliwa sytuacja planistyczna w Polsce przy-

czynia się do spekulacji gruntami, roszczeniowej postawy właścicieli gruntów oraz dowolności w ich zagospodarowaniu, która powoduje, że w praktyce prawo własności nieruchomości nie jest traktowane odrębnie z prawem do zabudowy (Krajewska, 2017).

Próbą wprowadzenia ograniczenia zabudowywania terenów otwartych było utworzenie w 2000 r. Obszaru Chronionego Krajobrazu Łąki Nadnoteckie. Już w 2003 r., uchwałą Rady Gminy Nowa Wieś Wielka, pomniejszono go o 36 ha do obecnej powierzchni 1165 ha. Na terenie wyjętym spod ochrony dokonano parcelacji gruntów i powstało tam kilka zabudowań, które klinem wcinają się w obszar chronionego krajobrazu obowiązujący w obecnym kształcie. Aktualne Studium przedstawia ten rejon jako potencjalnie rozwojowy dla mieszkalnictwa. OChK Łąki Nadnoteckie skupia się na ochronie krajobrazu niezabudowanych łąk, a nie na zakazie ich zabudowywania. Prowadzi to do paradoksalnej sytuacji, w której krajobraz nie jest skutecznie chroniony. Od czasu jego powołania już zdążyły powstać tam zabudowania. W celu ochrony wartości przyrodniczych i krajobrazowych rezerwatu przyrody Dzikie Ostrów w 2010 r. podjęto uchwałę o wyznaczeniu wokół niego strefy zakazu zabudowy. Do tej pory są respektowane jej postanowienia, choć tuż przed powołaniem tej strefy, zaraz przy granicy rezerwatu, powstała nowa budynki. Na tym fragmencie zakaz nie obowiązuje. Okazuje się, że najlepiej chronionymi przed zabudową terenami są obszary leśne. Chronią je zapisy Ustawy o gruntach rolnych i leśnych. W praktyce jest bardzo trudno zmienić użytkowanie takich obszarów, głównie kiedy nie dotyczy to inwestycji celu publicznego. Wówczas takie decyzje zapadają na poziomie Ministra ds. Środowiska. Nawet jeśli uzyska się taką zgodę, wiąże się ona z potrzebą przeprowadzenia kompensacji środowiskowej. Ta sama ustawa reguluje również kwestie związane z ochroną gruntów rolnych, choć ominięcie jej przepisów jest dużo łatwiejsze niż dotyczących lasów. Nawet na glebach chronionych klas I-IIIa jest możliwa zabudowa, jeśli działka jest wystarczającej wielkości.

4. PODSUMOWANIE

Z analizy danych zawartych w przedstawionym artykule w tab. 1-3 i na rys. 3, 4, 6 i 7 wynika, że w latach 90. XX w. i na początku obecnego stulecia największa dynamika przyrostu liczby ludności była notowana w głównych miejscowościach, czyli

Nowej Wsi Wielkiej z Dziemionną oraz Brzozie z Olimpinem. W ostatnich latach liczba mieszkańców zwiększała się znacząco także w pozostałych miejscowościach położonych wzdłuż głównych szlaków komunikacyjnych, takich jak Kobyłarnia, Prądocin czy Tarkowo Dolne.

Pomimo istotnych inwestycji w rozwój sieci kanalizacyjnej i wodociągowej w gminie Nowa Wieś Wielka w ostatnich latach występują znaczne opóźnienia w rozwoju infrastruktury towarzyszącej względem sieci osadniczej. Jest to spowodowane zbyt dużą podażą gruntów pod funkcję mieszkaniową, przewidzianą w „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Nowa Wieś Wielka”. Ponadto niekorzystnemu rozproszeniu zabudowy sprzyja możliwość uzyskania decyzji o warunkach zabudowy na terenach przeznaczonych pod inne funkcje. Na obszarze gminy Nowa Wieś Wielka występują także procesy suburbanizacji, polegającej na nadaniu miejskiego charakteru niektórym miejscowościom. Takimi przykładami są Nowa Wieś Wielka i Brzoza, które pełnią coraz więcej funkcji miejskich oraz morfologicznie coraz bardziej się do miast upodabiają. Jednocześnie widoczne są też procesy *urban sprawl*, które mają miejsce w pozostałej części gminy. Powstaje tam struktura funkcjonalno-przestrzenna składająca się z elementów utożsamianych z miejskim trybem życia. Jednak ta nowa forma osadnicza nie jest ani miastem ani wsią. Zaburzenie zasad zrównoważonego rozwoju i ładu przestrzennego występuje tam we wszelkich aspektach życia: ekonomicznym, społecznym i środowiskowym.

W początkowej fazie zabudowywania podmiejskich terenów otwartych usatysfakcjonowani są zarówno nowi mieszkańcy, jak i rolnicy czy władze. Rolnicy mają możliwość uzyskania dochodów ze sprzedaży ziemi. Nowi mieszkańcy realizują swoje marzenia o własnym domu na przedmieściach, odczuwając korzyści płynące z mieszkania na odludziu. Natomiast lokalne władze są usatysfakcjonowane tym, że wyszły naprzeciw oczekiwaniom mieszkańców, podejmując tylko doraźne działania dotyczące ładu przestrzennego, przy braku strategicznej wizji rozwoju funkcjonalno-przestrzennego gminy.

Niestety świadomość władz i mieszkańców na temat negatywnych skutków *urban sprawl* jest bardzo niewielka. Z czasem sielankowa atmosfera ustąpiła miejsca licznym problemom związanym z nieumiejętnym zagospodarowaniem przestrzeni, czego przykładami są konflikty związane z działalnością firm KTK Łabiszyn i Metalbark lub eutrofizacja Jezio-


ra Jezuickiego. Wzrasta uzależnienie ludności od korzystania z samochodu, powodując zmniejszenie przepustowości głównych ciągów komunikacyjnych i zwiększenie kosztów transportu. Skutkiem *urban sprawl* jest także obniżenie wartości przyrodniczych, brak ładu przestrzennego oraz nieefektywne wykorzystanie terenu, które utrudnia życie mieszkańcom.

BIBLIOGRAFIA

- Falkowski, J., Ilieva, M., Józefowicz, I., Rabant, H. (2015). *Bydgoszcz i jej otoczenie na początku XXI wieku. Wybrane zagadnienia*. Bydgoszcz: Wyd. Uniwersytetu Kazimierza Wielkiego.
- Głębocki, B., Perdał, R. (2013). Rynek nieruchomości gruntowych w powiecie bydgoskim w latach 2007–2010. *Rozwój Regionalny i Polityka Regionalna*, 22, s. 57–75.
- Gotowski, R. (2007). Jednorodzinne budownictwo mieszkaniowe w latach 1988–2002 jako przejaw procesów urbanizacyjnych na obszarze powiatu bydgoskiego. *Promotio Geographica Bydostiensia*, 3, s. 55–68.
- Jaroszewska-Brudnicka, R. (2009). Przemiany społeczno-przestrzenne obszarów wiejskich w przestrzeni metropolitalnej Bydgoszczy i Torunia. W: W. Maik (red.), *Aglomeracje miejskie w Polsce na przełomie XX i XXI w. Problemy rozwoju, przekształcenia strukturalne i funkcjonalne* (s. 315–331). Bydgoszcz: Wyd. Uczelniane Wyższej Szkoły Gospodarki.
- Kajdanek, K. (2012). *Suburbanizacja po polsku*. Kraków: Zakład Wydawniczy Nomos.
- Karwińska, A., Kudłacz, M., Węclawowicz, G. (2017). Dysfunkcje i eufunkcje amorficznego rozlewania miast w Polsce – perspektywa badawcza. *Studia KPZK PAN*, 174, s. 94–102.
- Kowalczyk, A. (2002). Przekształcenia środowiska przyrodniczego strefy okołomiejscowej wskutek rozwoju miasta na przykładzie Bydgoszczy. W: K. German, J. Balon (red.), *Przemiany środowiska przyrodniczego Polski a jego funkcjonowanie. Problemy Ekologii Krajobrazu*, 10, s. 149–157. Kraków: IGiGP.
- Kowalewski, A., Markowski, T., Śleszyński, P. (red.) (2018). *Koszty chaosu przestrzennego*, *Studia KPZK PAN*, 182.
- Krajewska, M. (2011). Kształtowanie się wartości gruntów w strefie podmiejskiej miasta Bydgoszczy. *Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Ekonomicznego w Poznaniu*, 192, s. 70–80.
- Krajewska, M. (2017). *Wartość gruntu w procesie przekształcania przestrzeni*. Bydgoszcz: Uniwersytet Technologiczno-Przyrodniczy.
- Lisowski, A., Grochowski, M. (2009). Procesy suburbanizacji. Uwarunkowania, formy, konsekwencje. *Biuletyn KPZK*, 240 (I), s. 216–280.
- Ładziński, R. (2011). *Analiza zmian w zagospodarowaniu przestrzennym gminy 2006–2010*. Nowa Wieś Wielka: Referat Gospodarki Gruntami i Zagospodarowania Przestrzennego.
- Maik, W. (2010). Bydgosko-Toruński Obszar Metropolitalny jako czynnik rozwoju i integracji województwa kujawsko-pomorskiego. W: S. Ciok, P. Migoń (red.), *Przekształcenia struktur regionalnych. Aspekty społeczne, ekonomiczne i przyrodnicze* (s. 65–74). Wrocław: Instytut Geografii i Rozwoju Regionalnego Uniwersytetu Wrocławskiego.
- Mantey, D. (2011). *Żywiłowość lokalizacji osiedli mieszkaniowych na terenach wiejskich obszaru metropolitalnego Warszawy*. Warszawa: Uniwersytet Warszawski, Wydział Geografii i Studiów Regionalnych.
- Oueslati, W., Alvanides, S., Garrod, G. (2015). Determinants of urban sprawl in European cities. *Urban Studies*, 52, 9, s. 1594–1614.
- Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Nowa Wieś Wielka (2006).
- Sudra, P. (2016). Zastosowanie wskaźników koncentracji przestrzennej w badaniu procesów *urban sprawl*. *Przegląd Geograficzny*, 88, 2, s. 247–272.
- Szymańska, D., Hołowiecka, B. (2000). Ruch wędrowny ludności i jego zasięg oddziaływania na przykładzie miasta Bydgoszczy i Torunia. W: D. Szymańska (red.), *Procesy i formy ruchliwości przestrzennej ludności w okresie przemian ustrojowych* (s. 217–226). Toruń: Wyd. Uniwersytetu Mikołaja Kopernika.
- Śleszyński, P. (2013). Delimitacja Miejskich Obszarów Funkcjonalnych stolic województw. *Przegląd Geograficzny*, 85, 2, s. 173–197.
- Śleszyński, P., Deregowska, A., Kubiak, Ł., Sudra, P., Zielińska, B. (2018). *Analiza stanu i uwarunkowań prac planistycznych w gminach w 2017 roku*. Warszawa: Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania PAN.
- Śleszyński, P., Sudra, P. (2019). Zastosowanie metody minimalnego drzewa rozpinającego (najkrótszego dendrytu) w ocenie efektywności i spójności sieci osadniczej województwa mazowieckiego. *Przegląd Geograficzny*, 91, 2, s. 61–80.
- Zborowski, A., Raźniak, P. (2013). Suburbanizacja rezydencjalna w Polsce: ocena procesu. *Studia Miejskie*, 9, s. 37–50. <http://www.metalbark.pl/onas>.

Artykuł wpłynął:
29 września 2019
Zaakceptowano do druku:
5 listopada 2019

Jacek Kurek

 <https://orcid.org/0000-0003-1688-4632>

Uniwersytet Opolski

Instytut Geografii Społeczno-Ekonomicznej i Gospodarki Przestrzennej

jacek.kurek@uni.opole.pl

PARTYCYPACJA SPOŁECZNA W KONTEKŚCIE BUDOWY TRASY ŚREDNICOWEJ W OPOLU

Abstrakt: Autor artykułu postawił sobie za cel opisanie przebiegu konfliktu przestrzennego oraz analizę procesu partycypacji społecznej w kontekście planowanej budowy trasy średnicowej przebiegającej przez wyspę Pasiekę w Opolu. Posługując się metodą studium przypadku podjęto próbę znalezienia odpowiedzi na pytania: czy władze samorządowe zastosowały „dobre praktyki” postulowane przez organizacje pozarządowe oraz jaką rolę odegrał w nich ruch miejski.

Słowa kluczowe: partycypacja społeczna, konsultacje społeczne, planowanie przestrzenne, trasa średnicowa, Opole.

SOCIAL PARTICIPATION IN THE CONTEXT OF THE PLANNED CONSTRUCTION
OF THE CROSS-CITY ROUTE RUNNING THROUGH PASIEKA ISLAND IN OPOLE

Abstract: This article aims to describe and analyse the process of spatial conflict and social participation in the context of the planned construction of the cross-city route running through Pasieka Island in Opole. By applying the case study method, an attempt was made to find the answers to the following questions: were the so-called good practices postulated by non-governmental organisations applied and what role was played by an urban movement?

Keywords: social participation, social consultations, spatial planning, cross-city route, Opole.

1. WPROWADZENIE

Partycypacja społeczna i konsultacje społeczne to terminy, które często pojawiają się w pracach naukowych dotyczących planowania przestrzennego. Także dlatego, że przygotowywanie projektów „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego” oraz „Planu zagospodarowania przestrzennego” objęte jest ustawowym nakazem umożliwienia obywatelom wyrażenia w tej kwestii uwag, opinii, postulatów i rozwiązań (*Ustawa o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym z 27 marca 2003 r.*, art. 11 i 17). Aktywny udział społeczności lokalnej w procesie planowania przestrzeni jest zjawiskiem pożądanym i docenianym, szczególnie w krajach Europy Zachodniej. Niestety w naszym kraju zdarza się, że zaangażowanie obywateli traktowane jest przez rządzących z dystansem (a nawet z niechęcią), a konsultacje o charakterze opiniotwórczym bywają tak przeprowadzane, aby

zrealizować cele władzy. Na niedoskonałość tego narzędzia wskazują Arnstein (2012) i Pröpper (2000), według których służą one jedynie pozornym formom działania. Takiej sytuacji sprzyjają niejednoznaczne przepisy prawne zawarte w ustawie o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym. Piszą o tym m.in.: Czarnik (2017), Fiedziukiewicz (2008), Kmiecik (2017), Małecka-Łyszczyk (2014), Marchaj (2014), Niżnik-Dobosz (2014) czy Szlachetko (2017).

Otwiera to szerokie pole dla konfliktów o charakterze przestrzennym, których przebieg przez ponad 30 lat opisano w licznych pracach naukowych w Polsce (Grochowska, 2016). Ze względu na przedmiot niniejszej pracy wybrano takie podejście do sporów w gospodarce przestrzennej, które uwzględni perspektywę społeczną. Zdaniem Dutkowskiego (1995) konflikty mogą występować w kręgu samych eksploratorów dóbr środowiskowych, między

użytkownikami dóbr środowiskowych a służbami ochrony środowiska, pomiędzy wyrazicielami odmiennych sposobów użytkowania dóbr środowiskowych. Zuziak (1995) zauważa, że uczestnicy biorący udział w rywalizacji o przestrzeń „różnią się zdecydowanie w swoich celach, interesach, intencjach itp., a w konsekwencji w zachowaniach w odniesieniu do konkretnych zmian w zagospodarowaniu przestrzennym, a także w ocenie wpływu tych zmian na wartość środowiska” (Zuziak, 1995, s. 140). Według Dmochowskiej-Dudek (2014) konflikt w przestrzeni materialnej może dotyczyć również wartości niematerialnych, takich jak: tożsamość mieszkańców, poczucie bezpieczeństwa czy wartości estetyczne. Poza tym „konflikt toczący się w warstwie społecznej zmienia przestrzeń w wymiarze fizycznym i prowadzi do nadania jej nowych wartości, co skutkuje z kolei przemianami przestrzeni społecznej” (Dmochowska-Dudek, 2014, s. 149).

W niniejszej pracy zdecydowano się na zastosowanie metody o charakterze jakościowym i indukcyjnym, opierającej się na studium przypadku (ang. *case study*). Metoda ta, zaliczana do nurtu metodologii interpretatywnej, polega na szerokim opisie jakiegoś zjawiska społecznego (Lachiewicz, Matejun, 2010), co umożliwi prezentację jego bardziej szczegółowego obrazu, dokładne poznanie zachodzącego przypadku, zjawiska, procesu. *Case study* ma służyć celom edukacyjnym, umożliwić przeanalizowanie popełnionych błędów, ale także wskazać wzory godne naśladowania. Należy jednak wspomnieć istotne ograniczenie tej metody, jakim jest mała reprezentatywność wyników (Matejun, 2011).

W dorobku naukowym dotyczącym badań nad konfliktami przestrzennymi warto przywołać przykłady prac stanowiących studia przypadku. Między innymi Hajduk (2010) opisała źródła konfliktów w środowisku przyrodniczym w gminie Piątnica, a Jabłoński i Mazurkiewicz (2014) – konflikt wokół usytuowania fermy nerek w gminie Żórawina, natomiast Tokajuk (2011) przedstawił konflikty przestrzenne na styku istniejącej zabudowy zagrodowej i planowanej zabudowy mieszkaniowej w aspekcie powiększania granic Białegostoku.

Prezentowane w tym artykule badania pozwoliły na dokonanie charakterystyki działań partycypacyjnych związanych z planami budowy trasy średnicowej przebiegającej przez wyspę Pasiekę w Opolu. Badania oparto przede wszystkim na danych zastanych (ang. *desk research*), a następnie ich analizie, wzajemnej weryfikacji i scaleniu. Przywołując słowa Webera (1985) trzeba pamiętać, że „wszelkie poznanie rzeczywistości kulturowej [...] jest zawsze

poznanie ze specyficznym wyodrębnionym punktem widzenia.” (Weber, 1995, s. 73). Dane zastane to źródła, które nie zostały wywołane przez badacza, lecz stanowią wytwór społeczeństwa gromadzony w celach administracyjnych, naukowych i innych (Angrosino, 2010). Można do nich zaliczyć dokumenty urzędowe (m.in. wnioski kierowane do Urzędu Miasta Opola, RDOŚ, GDOŚ), a także dane ogólnie dostępne i okolicznościowe, takie jak zasoby Internetu w postaci np. dokumentów oraz tekstów prasowych w lokalnej prasie („Nowa Trybuna Opolska”, „Gazeta Wyborcza” – Dodatek opolski).

Celem poznawczym artykułu jest ukazanie konfliktu przestrzennego, który ujawnił się po ogłoszeniu planów budowy trasy średnicowej, przedstawienie związanego z nim procesu partycypacji obywatelskiej oraz znalezienie odpowiedzi na następujące pytania:

1. Jaką rolę w procesie partycypacji odegrał ruch miejski?

2. Czy w procesie partycypacyjnym, związanym z budową trasy średnicowej przebiegającej przez opolską wyspę Pasiekę, zastosowano tzw. dobre praktyki postulowane przez organizacje pozarządowe?

Celem aplikacyjnym prezentowanej pracy jest wskazanie błędów w przebiegu opisywanej partycypacji społecznej oraz podanie zaleceń co do sposobu przeprowadzenia jej satysfakcjonująco zarówno dla władz samorządowych, jak i społeczności lokalnej.

2. PARTYCYPACJA SPOŁECZNA – DEFINICJE, FORMY

Według słownika języka polskiego „partycypacja” (łac. *participare*) oznacza: współdziałać, angażować się, udzielać, uczestniczyć (Dubisz, 2006, s. 57). Zdaniem Małeckiej-Łyszczek, partycypacja to pojęcie wielowymiarowe, które „swoją właściwą kontekst znaczeniowy buduje w powiązaniu z konkretnym zjawiskiem, do którego ją odnosimy” (Małecka-Łyszczak, 2014, s. 44). Termin ten stosowany jest m.in. przez takie dziedziny nauki, jak: prawo i administracja, politologia, socjologia, psychologia czy zarządzanie.

Partycypacja społeczna (obywatelska) może być rozpatrywana jako forma redystrybucji władzy, mająca na celu dopuszczenie do kręgu decyzyjnego osób wykluczonych (Arnstein, 2012), ale także jako aktywny udział obywateli w procesie podejmowania

decyzji odnoszących się do funkcjonowania ich społeczności (Olejniczak, 2015).

Według Wójcickiego (2014) partycypacja w ujęciu horyzontalnym jest podstawą społeczeństwa obywatelskiego i obejmuje współdziałanie różnych grup społecznych oraz jednostek zogniskowane wokół określonego przedsięwzięcia. Wyrazem takiego podejścia jest definicja Skalskiego, według którego partycypacja społeczna to „proces porozumienia między jak największą liczbą zainteresowanych mieszkańców, reprezentantami władz i specjalistami, przy czym te trzy grupy traktowane są jako równorzędni partnerzy” (Skalski, 1996, cyt. za: Siemiński, 2016, s. 81). W ujęciu wertykalnym partycypacja przyjmuje postać zaangażowania się obywateli w działalność decydenta (Wójcicki, 2014). Ta aktywność niedecydentów w życiu publicznym – polegająca na włączaniu się przez nich w działania zainicjowane przez władze publiczne – obejmuje nie tylko udział w wyborach, referendach czy konsultacjach społecznych, ale także zgłaszanie petycji i skarg (Olejniczak, 2015). Adekwatną do tego ujęcia definicję można znaleźć w poradniku pt. *Komunikacja społeczna*. Partycypacja społeczna została tam określona jako „udział obywateli w zarządzaniu sprawami społeczności, której są członkami” (Hausner, 1999, s. 13). W niniejszym artykule przyjęto podejście pierwsze.

Nie sposób jednak rozpatrywać partycypacji bez odniesienia się do kwestii władzy. Zwracała na to uwagę Arnstein, uważając partycypację obywatelską za synonim władzy, strategię, „dzięki której wykluczeni [z procesów politycznych i gospodarczych – J.K.] będą mogli decydować o sposobach podziału informacji, o celach politycznych, o alokacji zasobów, działaniu programów społecznych czy kulturalnych” (Arnstein, 2012, s. 13). Co więcej, jak słusznie podkreślają du Wall i Walecka-Rynduch (2012), celem partycypacji jest nie tylko uczestnictwo w decyzjach władzy, ale także zdolność do jej kontrolowania.

Udział obywateli w sprawowaniu władzy to nieodłączny element demokracji i społeczeństwa obywatelskiego. Państwo polskie zadeklarowało wspieranie rozwoju partycypacji obywatelskiej w takich dokumentach, jak np. „Długookresowa strategia rozwoju kraju. Polska 2030” oraz „Strategia rozwoju kraju 2020”. Działania takie powinny być priorytetowe także na poziomie regionalnym i lokalnym (Schimanek, 2015), tym bardziej że partycypacja obywatelska łączy się z efektywizacją zarządzania w sferze publicznej. Z jednej strony

uczy bowiem dialogu i solidaryzmu społecznego, daje wiedzę na temat działania władzy oraz poczucie sprawstwa, włącza wykluczonych społecznie, a z drugiej – legitymizuje decyzje władz oraz poprawia funkcjonowanie administracji publicznej w zakresie rozpoznawania potrzeb i rozwiązywania problemów. Bez wątpienia wzmacnia także relacje na linii władza–obywatele oraz obywatele–obywatele (Schimanek, 2015).

Arnstein wyróżnia osiem poziomów partycypacji (schemat poniżej) – przedstawione zostały w formie drabiny, a kolejne szczeble idące w górę obrazują zwiększanie się wpływu obywateli na wynik procesu politycznego (Arnstein, 2012, s. 16).

8	Kontrola obywatelska (przekazanie obywatelom władzy potrzebnej, aby mogli zarządzać programem lub instytucją, odpowiadać za politykę i sprawy administracyjne)	Uspołecznienie władzy
7	Delegowanie (przekazanie mieszkańcom niemalże całkowitej władzy nad jakimś programem)	
6	Partnerstwo (podział władzy i odpowiedzialności pomiędzy obywateli i rządzących)	
5	Ugłaskiwanie (obywatele mogą doradzać i planować, ale to władza osądza słuszność i przydatność ich porad)	Działania pozorne
4	Konsultacje (mają być dowodem na to, że dołożono starań, aby zaangażować obywateli – jednak ich głosy nie są brane pod uwagę)	
3	Informowanie (jednokierunkowy kanał komunikacji: od urzędników do obywateli)	
2	Terapia (leczenie bezsilności jak choroby psychicznej)	Brak uczestnictwa
1	Manipulacja (branie udziału w niewiele znaczących komitetach doradczych)	

Warto zauważyć, że w drabinie aż pięć szczebli nie jest związanych z faktycznym współuczestnictwem: dwa pierwsze odpowiadają brakowi uczestnictwa, a trzy kolejnym działaniom pozornym.

Tymczasem, aby partycypacja niosła ze sobą korzyści muszą się w nią zaangażować obydwie strony (Schimanek, 2015). Arnstein (2012) zauważa, że możliwości uczestników tego procesu nie są takie same. Jeżeli nie dochodzi do redystrybucji władzy, to partycypacja staje się fasadowa: wszystkie strony zostają wysłuchane, lecz głos wykluczonych nie jest brany pod uwagę w akcie decyzyjnym.

3. PLANOWANIE PRZESTRZENNE A PARTYCYPACJA SPOŁECZNA

Ustawa o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (u.p.z.p.) z 27 marca 2003 r. (Dz.U. 2003, nr 80, poz. 717 ze zm.) oraz *Ustawa o rewitalizacji* z 9 października 2015 r. (Dz.U. nr 2015, poz. 1777 ze zm.) nadają gminom prawo do prowadzenia polityki przestrzennej na danym terenie oraz do uchwalania gminnych opracowań planistycznych (tzw. władztwo planistyczne). W ich treści można odnaleźć przepisy uwzględniające partycypację społeczną w zakresie procedur planistycznych związanych ze sporządzaniem projektu studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania gminy (dokument obligatoryjny), miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego (dokument fakultatywny) oraz planu rewitalizacji (dokument fakultatywny). Jednak, jak wskazuje Zachariasz (2014), polskie prawo planowania przestrzennego można raczej zaliczyć do kategorii refleksu prawnego niż publicznego prawa podmiotowego. Oznacza to, że prawo gwarantuje istnienie partycypacji społecznej, która ma przyczynić się do polepszenia sytuacji obywatela względem państwa, jednak nie daje ona podstaw do skutecznego dochodzenia swoich żądań. Brakuje np. w u.p.z.p. jednoznacznych regulacji dotyczących sposobu rozpatrywania uwag (Piec, 2009). Znacznie lepiej uregulowano te kwestie w ustawie o rewitalizacji: w przypadku obowiązkowych konsultacji gmina musi (przed nimi i po nich) udostępnić opiniowane dokumenty tak, aby obywatele mogli monitorować wpływ swoich uwag na ich ostateczny kształt.

Innes i Booher (2000, cyt. za: Wójcicki, 2014) wyróżniają cztery modele realizacji założeń planistycznych i interesu zbiorowego: 1) racjonalistyczny, gwarantujący udział społeczności lokalnej w pracach planistycznych jedynie na podstawie zapisów prawa; 2) oparty na wpływach, w którym decyzje planistyczne zapadają zgodnie z oczekiwaniami

grup lobbystycznych i w sposób niejawnym; 3) model, w którym istotną rolę odgrywają działania oddolne (ruchy miejskie), czyli takie, kiedy zainteresowani w sposób zorganizowany wyrażają swój protest wobec kontrowersyjnych planów inwestycji; 4) model polegający na współpracy stron; uzupełniony modelem racjonalistycznym służy wypracowaniu wspólnego planu, uwzględniającego interesy wszystkich uczestniczących w procesie grup. Ten partnerski model jest filarem systemu planowania w rozwiniętych społeczeństwach obywatelskich (Wójcicki, 2014).

Nawiązują do tego Długosz i Wygnański (2005). Wymieniają oni zasady, które powinny być przestrzegane w prowadzeniu konsultacji społecznych: partnerzy instytucjonalni i pojedynczy obywatele uczestniczą w konsultacjach na równych prawach, konsultacje powinny przedstawiać rzetelne opinie i rozwiązania, uwzględniać interesy ogólne oraz stosować się do „ducha prawa”, a nie wyłącznie jego litery. Herbst (2014) dodaje kilka warunków powodzenia partycypacji, w szczególności: podejmowanie spraw istotnych dla społeczności w odpowiednim momencie, najlepiej już na etapie projektowania. Wszystkie te zalecenia mają jednak wymiar wyłącznie postulatywny.

Tymczasem wiele wskazuje na to, że polski system planowania jest oparty przede wszystkim na podejściu racjonalistycznym. Billert (2013), porównując go z mechanizmami zachodnimi, używa określeń: tradycyjny, industrialistyczny oraz biurokratyczno-proceduralny. Jego zdaniem, brak obowiązku korzystania z szerokiego zakresu partycypacji społecznej powoduje, że społeczność lokalna zostaje właściwie wyłączona z procesów planistycznych, co w konsekwencji prowadzi do wyzbywania się przez polskie miasta społeczno-politycznej podmiotowości.

Niektórzy badacze zauważają również, że w procesie planowania przestrzennego władze samorządowe sięgają często po działania pozorowane. Sytuację tę trafnie podsumowuje Sadura (2012, s. 42): „Procesy pseudopartycypacyjne, których efekt stanowi zmanipulowanie obywateli lub wzbudzenie w nich nadziei i pozostawienie bez wsparcia i narzędzi pozwalających kontynuować dzieło rozpoczęte przez partycypacyjny desant z odległej aglomeracji, prowadzą do erozji lokalnego kapitału społecznego”. Nadal zwycięża przekonanie, że jedynie eksperci są w stanie podejmować odpowiedzialne decyzje i opracowywać najbardziej adekwatne plany (Piec, 2009).

Pisząc o partycypacji w planowaniu przestrzennym warto również wspomnieć o drugiej stronie medalu, mianowicie o słabej kondycji obywatelstwa w polskim społeczeństwie. Chociaż od kilkunastu lat jest obserwowany pewien wzrost zainteresowania mieszkańców kwestiami urbanistycznymi czy architektonicznymi – co prawdopodobnie wiąże się z pojawieniem tzw. nowego mieszczaństwa, czyli świadomych swoich praw mieszkańców miast (Jadach-Sepiolo, 2018), czy z aktywnością ruchów miejskich (Mikos, 2014) – to jednak większość obywateli do tematyki planowania przestrzennego podchodzi obojętnie. Kikosicka (2014) uważa, że u podłoża tej inercji społecznej w Polsce leżą zakorzenione historycznie postawy braku zaufania, niechęci do współpracy z rządzącymi i lęku przed manipulacją.

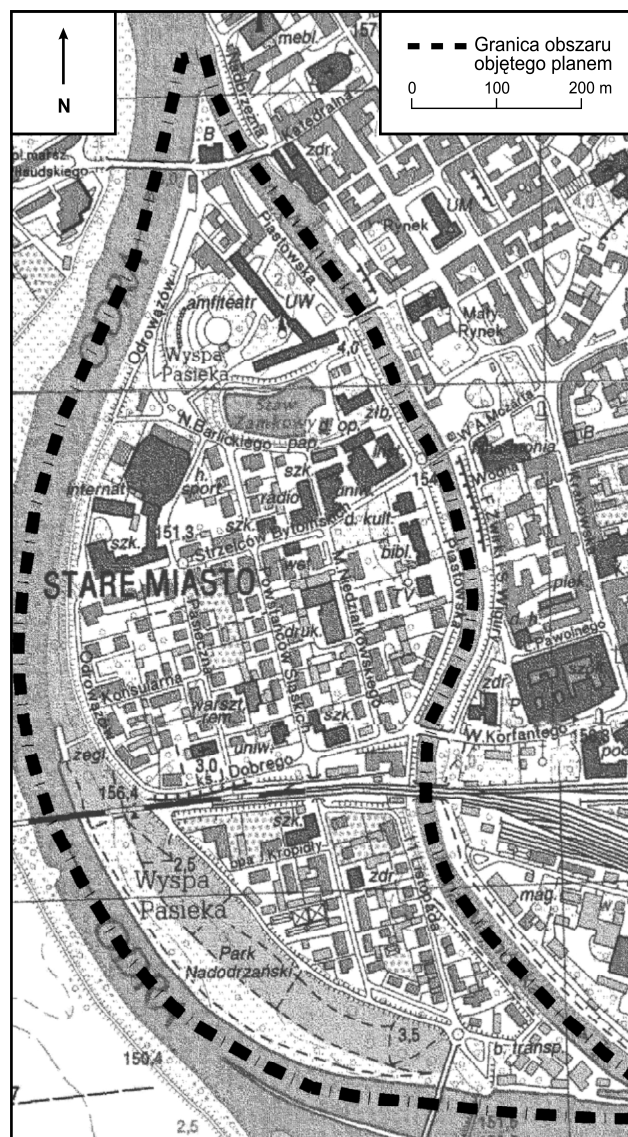
Na konieczność odejścia od ustawowego minimum w zakresie partycypacji społecznej oraz potrzebę zwiększenia udziału obywateli w procedurach planistycznych i otwarcia się na projekty społeczne zwracają uwagę reprezentanci Towarzystwa Urbanistów Polskich. Jak zauważa jego prezes (Koliński, 2014, s. 6):

O prawo uczestnictwa w „grze o miasto” upominają się już nie tylko właściciele nieruchomości, deweloperzy czy działacze ekologiczni, ale także pojawiające się coraz liczniej stowarzyszenia i organizacje [...] Coraz częściej chcą one aktywnie uczestniczyć w procesie przekształcania przestrzeni miejskich, zgłaszając swoje pomysły i alternatywne rozwiązania. To jakościowo nowe zjawisko stawia przed samorządami miejskimi, administracją, ale także przed [...] urbanistami nowe wyzwania. [...] Dlatego musimy szukać odpowiedzi na szereg pytań z tym związanych: Jak być partnerem dla organizacji społecznych i ruchów miejskich? Jak stosować metody planowania, żeby było ono otwarte na dialog? [...] Czy obowiązujące przepisy dają wystarczające podstawy do społecznej partycypacji w planowaniu przestrzennym?

4. CHARAKTERYSTYKA OBSZARU BADAŃ

Obecnie w Opolu przez rzekę Odrę można przejechać samochodem tylko za pomocą trzech przepraw – wliczając w nie most na obwodnicy (rys. 1). Kontrowersje dotyczące budowy trasy średnicowej w Opolu odnoszą się do planu jej przebiegu przez wyspę Pasiękę. W niniejszym artykule trasę średnicową określono jako wchodzącą w skład układu

komunikacyjnego miasta przelotową drogą samochodową lub kolejową, która jest przeprowadzona przez dzielnice miasta w taki sposób, aby powiązać jego centralną strefę (śródmieście) z suburbiami. Celem jest usprawnienie transportu miejskiego.



Rys. 1. Granice obszaru wyspy Pasięka w Opolu
Źródło: Załącznik do Uchwały nr LXII/695/06
Rady Miasta Opola z 6 kwietnia 2006 r.

Opolska wyspa Pasięka powstała w 1600 r., kiedy wskutek powodzi rzeka Odra zmieniła swój bieg (Adamska, 2016). W 1824 r., w okresie panowania pruskiego, zlokalizowano na niej kolonię Wilhelmsthal, co dało asumpt do rozwoju budownictwa willowego (m.in. Willa pod Wilkiem, Willa Academica – nazwa współczesna) oraz utworzenia dużego parku, noszącego obecnie nazwę Nadodrzański (fot. 1). W 1891 r. kolonia znalazła się w granicach Opola (Adamska, 2016).



Fot. 1. Fragment Parku Nadodrzańskiego
Źródło: J. Kurek

Współcześnie w tej części miasta znajdują się takie obiekty, jak np. Ostrówek (miejsce, w którym odkryto ślady po średniowiecznym grodzie obronnym Opolan), Wieża Piastowska, staw i park zamkowy (pozostałości po rozebranych w latach 30. XX w. Zamku Piastowskim), Amfiteatr Tysiąclecia, modernistyczny kompleks dawnej siedziby rejencji opolskiej (obecnie siedziba urzędów wojewódzkiego i marszałkowskiego), budynek byłego Konsulatu Polskiego w Niemczech, Konsulat Republiki Federalnej Niemiec, uczelnie i placówki naukowe, biblioteki, siedziby mediów itd. (Adamska, 2016).

Przez wyspę Pasiekę, w okolicach Parku Nadodrzańskiego, przebiega most kolejowy (fot. 2). Docelowo Polskie Koleje Państwowe zamierzają zbudować tam drugi, natomiast planowana samochodowa trasa średnicowa miałaby przebiegać trzecim mostem. Wszystkie trzy przeprawy będą położone obok siebie.



Fot. 2. Most kolejowy, wzdłuż którego ma przebiegać trasa średnicowa przez wyspę Pasiekę w Opolu
Źródło: J. Kurek

Jeszcze przed II wojną światową liczbę mostów przez rzekę uznawano za niewystarczającą, dlatego planiści niemieccy zgłosili projekt stworzenia trasy średnicowej przebiegającej przez wyspę Pasiekę. Ze względu na wysokie koszty i problemy techniczne nie doczekał się on realizacji. Ponownie pomysł ten zgłoszono w okresie Polski Ludowej w 1948 r. (Janowski, 2017c).

Omawiane założenie komunikacyjne można odnaleźć w kolejnych planach ogólnych Opola z lat: 1956, 1969, 1986, oraz 1993, a także w „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Opola” z 2001 r. W 2005 r. oraz w 2010 Rada Miasta Opola uchwalala zmiany tego dokumentu. W aktualnym studium z 2010 r. zarezerwowano tereny na przebieg trasy średnicowej przez Pasiekę, którą zaliczono do kategorii „ważniejsze drogi w śródmieściu”. Zdecydowano również, że będzie to połączenie o niższych parametrach – droga lokalna. Jej zadaniem ma być przejęcie ruchu osobowego, co umożliwi rozłożenie go trzema korytarzami drogowymi (obecnie są dwa) pomiędzy wschodnią i zachodnią część miasta. Droga średnicowa została ujęta również w najnowszym studium z 2018 r. (fot. 3).



Fot. 3. Planowana droga średnicowa ma przebiegać bardzo blisko zabytkowych budynków na wyspie Pasiece
Źródło: J. Kurek

Gdy w ostatnim czasie starania wybudowania samochodowej trasy średnicowej przez wyspę Pasiekę nabrały realnego charakteru i tempa, w sporze dotyczącym projektu budowy tej przeprawy, starły się ze sobą dwie grupy – zwolenników i przeciwników:



Fot. 4. Planowany przebieg trasy średnicowej przez wyspę Pasiekę w Opolu
Źródło: bip.um.opole.pl



Fot. 5. Wizualizacja planowanej trasy średnicowej przez wyspę Pasiekę w Opolu (wiadukt na terenie Parku Nadodrzańskiego)
Źródło: bip.um.opole.pl

- pierwsza: Urząd Miasta Opola, Miejski Zarząd Dróg, powołani eksperci, strażacy, ratownicy medyczni, większość rad dzielnic oraz przeważająca część mieszkańców Opola, którzy w konsultacjach społecznych poparli projekt (fot. 4 i 5);
- druga: stowarzyszenie Komitet Obrony Pasieki – Miasto dla Ludzi, eksperci (architekci, planiści, ekolodzy – znaczna ich część jest członkami KOP – Miasto dla Ludzi), organizacje ekologiczne (w tym Stowarzyszenie Technologii Ekologicznych „Silesia”), Stowarzyszenie Rowerowe Piasta, parafia ewangelicko-augsburska oraz wspólnoty mieszkaniowe, czyli właściciele budynków zlokalizowanych w pobliżu planowanej inwestycji, naukowcy i społecznicy, inni mieszkańcy wyspy Pasieka oraz ta część mieszkańców Opola, która w konsultacjach głosowała przeciwko projektowi.

5. KONFLIKT W SPRAWIE TRASY ŚREDNICOWEJ W OPOLU – KALENDARIUM WYDARZEŃ (OPRACOWANIE NA PODSTAWIE ARTYKUŁÓW W „NOWEJ TRYBUNIE OPOLSKIEJ” I „GAZECIE WYBORCZEJ”)

2010 r. Tereny na budowę trasy średnicowej zostają uwzględnione w „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Opola” z 2010 r. (Uchwała nr LXXI/745/10 Rady Miasta Opola z 26 sierpnia 2010 r.).

2011 r. Władze miasta zlecają przygotowanie koncepcji trzech tras: 1) przez wyspę Bolko (na której znajduje się park miejski z alejami i trasami widokowymi oraz zoo), 2) przez wyspę Pasiekę

(przedwojenna zabudowa willowa, Park Nadodrzański), oraz 3) fragmentu obwodnicy południowej. Każda z trzech koncepcji ma być zaprezentowana w trzech wariantach.

Grudzień 2013 r. Do Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska (RDOŚ) zostaje złożony raport o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia polegającego na budowie trasy średnicowej w ramach zadania: „Budowa przeprawy przez rzekę Odrę wraz z drogami dojazdowymi i obiektami umożliwiającymi włączenie do układu komunikacyjnego miasta Opola”.

2014 r. Treść raportu jest uzupełniana po kolejnych wezwaniach RDOŚ.

Styczeń 2015 r. Po uzyskaniu informacji, że RDOŚ nie wyda pozytywnej opinii, władze miasta odstępują od budowy drogi przez Bolko. Zaczęto promować trasę przez Pasiekę w wariantcie po południowej stronie torów. Do ratusza trafiają pierwsze protesty mieszkańców zwracających uwagę na zwiększenie poziomu hałasu oraz dodatkową emisję spalin i pyłu.

Lipiec 2015 r. RDOŚ organizuje publiczną dyskusję na temat planowanej drogi. Pomysł trasy średnicowej przez Pasiekę krytykują niektóre partie polityczne (Prawo i Sprawiedliwość, Platforma Obywatelska), a także Razem dla Opola – koalicyjny klub w Radzie Miasta (Janowski, 2015b). Przeciwnicy budowy drogi średnicowej organizują protest, w którym bierze udział około 400 osób. Większość podpisuje się pod protekstem do RDOŚ (Janowski, 2015c). Podpisy zbierają także zwolennicy takiego przebiegu trasy średnicowej, przede wszystkim rad dzielnic: Szczepanowice, Wójtowa Wieś, Zaodrże, Groszowice. Stworzono specjalną stronę internetową z przekazem poparcia budowy średnicówki przez Pasiekę. „Nowa Trybuna Opolska” organizuje debatę

pod hasłem: „Po co miastu droga, której sam pomysł powoduje, że opolanie protestują na ulicy?”

Niedługo po pierwszych protestach ulicznych osoby przeciwne budowie trasy średnicowej przecinającej Pasiekę powołują do życia stowarzyszenie zwykle pod nazwą Komitet Obrony Pasieki – Miasto dla Ludzi (KOP – Miasto dla Ludzi). Wielu z członków stowarzyszenia to eksperci z zakresu urbanistyki, architektury, ekologii itd. Począwszy od lipca 2015 r. stowarzyszenie zorganizowało kilka protestów mieszkańców oraz happeningów. Występowało także o opinie dotyczące drogi średnicowej do bardzo wielu instytucji, m.in. Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków, Komisji ds. Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego przy Wydziale Infrastruktury Technicznej i Gospodarki Komunalnej Urzędu Miasta Opola, Ministerstwa Kultury i Dziedzictwa Narodowego, Narodowego Instytutu Dziedzictwa, Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej we Wrocławiu, Komendy Miejskiej Państwowej Straży Pożarnej, Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Opolu oraz dyrekcji PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. Poza tym KOP – Miasto dla Ludzi skierował pisma do Prezydenta Miasta Opola, radnych miasta Opola, Marszałka Województwa Opolskiego, radnych województwa opolskiego i wojewody. W 2016 r. KOP – Miasto dla Ludzi wzięło udział na prawach strony w postępowaniu w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla budowy trasy średnicowej. Wraz z innymi podmiotami stowarzyszenie odwołało się od decyzji RDOŚ i do chwili obecnej toczy się postępowanie środowiskowe w Generalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska.

Wrzesień 2015 r. Ratusz publikuje wizualizacje ukazujące, jak nowa droga wkomponuje się w otoczenie Parku Nadodrzańskiego i wyspy Pasieka (później przedstawiciel organizacji ekologicznej wykaże, że przedstawione na ilustracjach piękne drzewa *de facto* przeznaczone są do wycięcia). Projekt Ratusza popierają służby pożarnicze i medyczne. Władze miasta organizują spotkania z mieszkańcami 14 dzielnic. Przeciwnicy inwestycji domagają się, aby na spotkaniach prezentować także ujemne skutki inwestycji. Wojewódzki Konserwator Zabytków przedstawia negatywne stanowisko odnośnie do drogi średnicowej biegnącej przez wyspę Pasiekę.

Październik 2015 r. W związku z zaplanowanymi przez Ratusz konsultacjami trwa ożywiona akcja informacyjna obu stron sporu. Miasto zainwestowało w kampanię (spot, ulotki, reklama) około 15 tys. zł, druga strona znacznie mniej, jednak wydrukowała 10 tys. ulotek i zleciła druk artykułu w „Nowej Trybunie Opolskiej”. Kampania toczyła się także w Internecie (Janowski, 2015h). Organizują się również zwolennicy drogi średnicowej przez Pasiekę, którzy planują blokadę Mostu Piastowskiego w Opolu (Janowski, 2015f). Ostatecznie nie doszło do niej, bo wydarzenie zostało zbyt późno zgłoszone i zamiast tego rozdawano opolanom ulotki (Janowski, 2015k). Projekt drogi na Pasiece oraz planowany przebieg obwodnicy południowej popiera też Komisja ds. Ocen Oddziaływania na Środowisko. Na zlecenie RDOŚ powstaje ekspertyza dotycząca oddziaływania planowanej drogi średnicowej przez Pasiekę. Dr Ryszard Kowalczyk postuluje w niej zastosowanie tunelu dźwiękochłonnego (Janowski, 2015h). W ślad za tym drogowcy modyfikują koncepcję drogi średnicowej na Pasiece, proponują zmianę kształtu ekranów, ich podwyższenie (do wysokości $\frac{3}{4}$) oraz umożliwienie wentylacji (Janowski, 2015h). Łącznie na przygotowania do budowy trasy na Pasiece Opole wydało już ponad 198 tys. zł (Janowski, 2015i).

25 października 2015 r. W *Ustawie z 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym* zaznaczono, że w przypadkach przewidzianych ustawą oraz w innych sprawach ważnych dla gminy mogą być przeprowadzane na jej terytorium konsultacje z mieszkańcami gminy. Na tej podstawie Prezydent Miasta Opola zarządza konsultacje społeczne w formie głosowania. Przy okazji wyborów parlamentarnych mieszkańcy miasta mogli się wypowiedzieć za pomocą ankiet, wyłożonych w 47 punktach konsultacyjnych utworzonych w siedzibach stałych obwodów głosowania dla miasta Opola (Zarządzenie Prezydenta Miasta nr OR-I.0050.457.2015 z 2.09.2015), w sprawie budowy nowej przeprawy przez Odrę. Prawidłowość oddanych głosów kontrolowano na podstawie numeru PESEL albo imienia i nazwiska wraz z adresem zamieszkania. Można było zgłaszać również za pośrednictwem Internetu. Pytania, na które należało odpowiedzieć, brzmiały następująco:

1. „Czy uważa Pan/Pani, że miasto powinno wybudować nowy most przez Odrę, który bę-

dzie częścią trasy średnicowej łączącej Zaodrze z Centrum?”

2. „Czy uważa Pan/Pani, że miasto powinno wybudować nowy most przez Odrę, który będzie częścią obwodnicy południowej łączącej południową część miasta z obwodnicą północną przy rondzie na ul. Strzeleckiej?”

3. Która z tych inwestycji powinna być realizowana jako pierwsza?

W ramach konsultacji wypełniono 23 445 ankiet (z czego 23 102 – w punktach konsultacyjnych, a 343 za pośrednictwem portalu internetowego). 82% głosujących opowiedziało się za powstaniem drogi (18% było przeciwnego zdania), która przetnie wyspę Pasiekę, natomiast obwodnicę południową poparło 90% opolan (10% odrzuciło ten wariant). Najistotniejsza była jednak odpowiedź na pytanie trzecie, odnoszące się do tego, która z inwestycji powinna być przeprowadzona najpierw. Aż 63% osób (12 232 głosy) opowiedziało się za trasą średnicową. Pierwszeństwo obwodnicy południowej dało 37% mieszkańców (7254 głosy). Wynik głosowania okazał się zbieżny z deklarowanymi zamiarami władz Opola i chociaż nie był on wiążący, stał się ważnym argumentem w rozmowach z protestującymi mieszkańcami Pasieki.

Komitet Obrony Pasieki – Miasto dla Ludzi zwrócił się do Prezydenta Opola (13.01.2015) o unieważnienie konsultacji społecznych. W uzasadnieniu podał m.in.: ograniczenie wyboru do dwóch najmniej korzystnych opcji przeprawy, skonfliktowanie interesariuszy i zmuszenie do wyboru mniejszego zła, brak kontekstu i celowości konsultowanych projektów, braki i sprzeczności w dokumentacji, nieoczekiwane zmiany już w trakcie jednostronnie prowadzonej kampanii „informacyjnej”. Zastrzeżenia Komitetu zostały odrzucone jako bezzasadne (12.02.2016), gdyż w Uchwale nr XLI/424/04 Rady Miasta w sprawie zasad i trybu przeprowadzania konsultacji z mieszkańcami miasta Opola nie przewidziano możliwości unieważnienia konsultacji.

Listopad 2015 r. Do Urzędu Miasta wpływają kolejne alternatywne propozycje lokalizacji przepraw przez Odrę (Janowski, 2015j).

Lipiec 2016 r. Przeciwnicy budowy trasy organizują happening w Parku Nadodrzańskim. Na drzewach wywieszono tekturowe postacie urzędników Ratusza (w tym prezydenta i wiceprezydenta Opola) i Miejskiego Zarządu Dróg (MZD). Zebrano około 500 podpisów osób sprze-

ciwiających się budowie trasy. Po trzech latach analizy RDOŚ wydaje 5.07.2016 r. decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia. Między innymi zalecono stały monitoring środowiska i budynków znajdujących się blisko trasy, budowę 20 specjalnych schronów w celu ochrony np. nietoperzy, nadzór ornitologa. RDOŚ zastrzegł również, że miasto będzie musiało jeszcze raz przejść procedurę środowiskową dotyczącą gotowego projektu. Odwołania od decyzji RDOŚ składają m.in. ekolodzy ze Stowarzyszenia Technologii Ekologicznych „Silesia”, mieszkańcy zrzeszeni w Komitecie Ochrony Pasieki, dwie kancelarie adwokackie reprezentujące kilka wspólnot mieszkaniowych oraz firma Ozas-Esab, która będzie sąsiadowała z nową trasą (Guzik, 2018). Przeciwno średnicówce przebiegającej przez wyspę Pasiekę występuje również Towarzystwo Przyjaciół Komunikacji Miejskiej (Janowski, 2015a).

Styczeń 2017 r. Na terenie przyszłej średnicówki usunięte zostają dwa drzewa. Wzbudza to obawy, że miasto zaczyna działać metodą faktów dokonanych.

Kwiecień 2017 r. Drogowcy nie będąc pewni, czy wydana przez RDOŚ decyzja środowiskowa zostanie utrzymana przez Generalną Dyрекcję Ochrony Środowiska (GDOŚ), nie ogłaszają przetargu na projekt drogi (Janowski, 2017a).

Czerwiec 2017 r. 25 naukowców i społeczników zajmujących się sprawami przyrody apeluje o odstąpienie od budowy trasy średnicowej przebiegającej przez Wyspę Pasiekę (Janowski, 2017b).

Wrzesień 2017 r. GDOŚ ma wątpliwości co do budowy trasy przez Pasiekę i żąda kilkudziesięciu różnego rodzaju uzupełnień (Janowski, 2017d).

Kwiecień 2018 r. GDOŚ zawiesza do jesieni postępowanie w sprawie budowy trasy i nowego mostu na Odrze. Ma to dać czas drogowcom na przygotowanie odpowiedzi na zarzuty ekologów i mieszkańców (Janowski, 2018).

Wrzesień 2019 r. Urząd Miasta wnioskuje do GDOŚ o wznowienie postępowania środowiskowego (Guzik, 2019).

Argumentacja stron konfliktu. Zwolennicy i przeciwnicy budowy drogi średnicowej przez wyspę Pasiekę, biorący udział w konflikcie, wspierali swoje stanowiska argumentami, z których najważniejsze przedstawione zostały w tab. 2.

Tab. 2. Argumenty zwolenników i przeciwników projektu budowy trasy średnicowej na wyspie Pasieka w Opolu

Charakter argumentu	Argumenty w sprawie projektu	
	władz i jego zwolenników	jego przeciwników
Formalnoprawny	<ul style="list-style-type: none"> – Konsultacje są prawomocne i nie ma procedury, aby je unieważnić. – RDOŚ wydała pozytywną decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia. – Średnicówka może być zbudowana na podstawie specustawy ze względu na ważny interes społeczny. 	<ul style="list-style-type: none"> – Konsultacje zostały przeprowadzone niezgodnie z prawem oraz zasadami ich organizowania: akcja propagandowa Ratusza oparta była na dezinformacji (nieaktualny wariant trasy, pokazano jedynie zalety). – Decyzja środowiskowa RDOŚ naruszyła przepisy prawa: m.in. nie rozpatrzono całego materiału dowodowego, zaakceptowano niewystarczającą i niespójną treść raportu, niedostatecznie uzasadniono, dlatego planowany do realizacji wariant trasy ma być najkorzystniejszy dla środowiska (odwołanie do GDOŚ, 2016). – Jak przyznał inwestor, pozostałe warianty trasy średnicowej przez Pasiekę były nieracjonalne (co narusza art. 66 ust. 1 pkt 5 u.o.o.ś), gdyż ich realizacja doprowadziłaby do całkowitej niedrożności układu komunikacyjnego miasta (Raport STE „Silesia”). – Zagęszczenie sieci dróg samochodowych nie stanowi ważnego interesu społecznego.
Komunikacyjno-techniczny	<ul style="list-style-type: none"> – Lokalne potrzeby komunikacyjne muszą być rozpatrywane nie tylko w skali Pasieki, ale w szerszym obszarze powiązań. – Nastąpi poprawa warunków ruchu w centrum Opola poprzez odciążenie skrzyżowań ulic, zmniejszenie natężenia ruchu. – W przyjętym wariantcie IIA średnicówka ma być drogą lokalną (klasa L1/2), jednoprzestrzenną o dwóch pasach ruchu (po jednym w dwóch kierunkach), dopuszczalnej prędkości 40/50 km/h, jezdnia o szerokości 6 m plus ciąg pieszo-rowerowy. Nie zakłada się ruchu samochodów ciężarowych i autobusów na planowanej trasie. – Trasa średnicowa upłynni ruch, skróci czas przejazdu do kampusu Politechniki Opolskiej oraz dzielnic, które są oceniane jako rozwijające się najszybciej (Wójtowa Wieś, Szczepanowice). 	<ul style="list-style-type: none"> – Budowa trasy średnicowej jest sprzeczna z ideą zrównoważonego transportu. Trasa spowoduje przeniesienie korków z jednego miejsca w drugie. Opole faworyzuje samochody osobowe, tymczasem na całym świecie samochody wyprowadza się poza centra miast. – Wariant IIA nie był przewidziany w „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Opola” w 2010 r. i w „Miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego wyspy Pasieki” w 2007 r. nie przewidziano rezerwy terenu pod trasę średnicową. – Nieprawdą jest, że pozostałe przeprawy w centrum miasta są obciążone w 100% – wykonane na zlecenie inwestora pomiary ruchu w 2010 r., a następnie w 2015 wykazały odciążenie w tym okresie głównego przejazdu przez Odrę o 8 tys. pojazdów na dobę (pomimo zwiększenia się ruchu wewnątrzmięjskiego oraz liczby zarejestrowanych pojazdów).
Ekonomiczny	<ul style="list-style-type: none"> – Projekt trasy będzie kosztować 4 mln zł, ale wstępne koszty całości inwestycji szacowane są na 120 mln zł. Warto je wydać w celu udrożnienia ruchu w mieście. 	<ul style="list-style-type: none"> – Zbyt duże koszty za budowę jednojezdniowej drogi o długości 1,8 km, trzech mostów, dwóch wiaduktów, dwóch rond, 300 m.b. estakad, 700 m.b. ekranów, dodatkowe odwodnienie i pompowanie.
Konserwatorski	<ul style="list-style-type: none"> – Nie będzie wyburzeń budynków mieszkalnych, a jedynie tych, które nie podlegają ochronie konserwatorskiej (obiekty gospodarcze przy nasypie kolejowym). 	<ul style="list-style-type: none"> – Inwestor i autorzy koncepcji nie wystąpili na etapie planowania trasy o wstępne uzgodnienie do Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków (wymagane jest to także w przypadku specustawy). – Droga będzie przebiegać bardzo blisko budynków (też zabytkowych), co może prowadzić do ich uszkodzeń.
Krajobrazowy i turystyczny	<ul style="list-style-type: none"> – Jedynym elementem infrastruktury drogowej mogącym mieć wpływ na percepcję krajobrazu będą ogrodzenia akustyczne. 	<ul style="list-style-type: none"> – Zubożenie atrakcji turystycznej, jaką jest wyspa Pasieka i Park Nadodrzański.
Polityczny	<ul style="list-style-type: none"> – Obietnica wyborcza prezydenta Opola. 	<ul style="list-style-type: none"> – W opinii radnych opozycyjnych władze miasta wykonują ruchy pozorne, bo Opola nie stać na budowę tej trasy.
Społeczny	<ul style="list-style-type: none"> – Na sprawę budowy średnicówki należy patrzeć z perspektywy interesu całego miasta. 	<ul style="list-style-type: none"> – Budowa trasy spowoduje znaczne konflikty społeczne.
Etyczny i emocjonalny	<ul style="list-style-type: none"> – Kilkadziesiąt osób nie może blokować tej budowy i odcinać 45 tys. osób z zachodniej części Opola od szkół, szpitali, straży i pogotowia. 	<ul style="list-style-type: none"> – Park Nadodrzański to skarb należący do całego miasta, nastąpi degradacja tkanki miejskiej, z której korzystają wszyscy mieszkańcy Opola.

Źródło: opracowanie autora.

6. PODSUMOWANIE

Rozpatrując konflikt wokół planów budowy trasy średnicowej z punktu widzenia pytań badawczych wydaje się, że z punktu widzenia prawa władze Opola wypełniły przesłanki formalne. Dodatkowo ze względu na wagę sprawy władze miasta zorganizowali nieobligatoryjne konsultacje o charakterze lokalnego referendum. Wzięło w nich udział ponad 20 tys. osób, co stanowi niemal 1/5 ówczesnej liczby mieszkańców. Pozwoliły one zainteresowanym stronom na szeroką prezentację swoich racji, czego dowodzą chociażby informacje zawarte w tab. 2. Wypełniono tym samym następujące zasady katalogu „dobrych praktyk”: legalności, reprezentatywności, przejrzystości oraz dobra społecznego i interesu ogólnego (choć tę ostatnią wartość każda ze stron postrzega inaczej).

Nie zrealizowano natomiast bardzo ważnej zasady rzetelności – nie zapewniono pełnego dostępu do informacji, nie wykazano w ulotkach informacyjnych wad planowanych inwestycji, nie zadbano o niezależnych obserwatorów przebiegu konsultacji, umieszczono drzewa przeznaczone do wycinki na prezentowanych w ramach kampanii informacyjnej wizualizacjach, przedstawiono niezaktualizowany projekt trasy (w którym wykazano mniejszą niż faktyczna liczbę wiaduktów do budowy i przedstawiono niższe od zakładanych, po uwzględnieniu poprawek, koszty). Naruszono również zasadę dobrej wiary – część mieszkańców Opola odrzuciła wynik konsultacji, uważając, że stanowiły one instrument wzmocnienia decyzji Ratusza.

Wydaje się, że działania władz przyniosły efekt odwrotny od oczekiwanego. Nie udało się osiągnąć porozumienia, a ci mieszkańcy Opola, którzy kwestionują uczciwość i rzetelność przeprowadzenia konsultacji, nadal starają się zablokować inwestycję. Robią to wykorzystując niedociągnięcia i błędy inwestora oraz nieprecyzyjne zapisy w decyzji środowiskowej. Stowarzyszenie KOP – Miasto dla Ludzi oraz organizacje ekologiczne odwołały się do wyższych instancji, a w razie przegranej zapowiadają postępowania sądowe. Nie ulega wątpliwości, że Stowarzyszenie KOP – Miasto dla Ludzi odgrywa rolę ruchu miejskiego i pełni kluczową funkcję w działaniach związanych z protestem wobec trasy średnicowej. Gdyby nie zaangażowanie merytoryczne i finansowe (ulotki, ogłoszenie prasowe, materiały wykorzystywane w happeningach) członków tej organizacji, a także umiejętność pozyskiwania sojuszników – postęp w realizacji inwestycji byłby znacznie szybszy (obecnie zatrzymał się na

etapie postępowania środowiskowego). Niebagatelne znaczenie ma również wyjście KOP – Miasto dla Ludzi poza ramy konfliktu typu NIMBY (z ang. *not in my back yard* – w tłumaczeniu na pol.: „nie na moim podwórku”) i przekonanie części mieszkańców Opola, że spór nie dotyczy walki o estetykę własnego otoczenia, ale zieleni miejskiej, prawa obywateli do odpoczynku i rekreacji, czystego powietrza. Podobne spostrzeżenia ma Michałowska, która analizując konflikty zwane syndromem NIMBY uznała, że nie były one jedynie „wyrazem organizowania się różnych typów społeczności lokalnych wobec dotyczących je procesów”, ale także wpłynęły „na wzrost aktywności lokalnej, wykształciły nowe kanały społecznej komunikacji, wykreowały liderów” (Michałowska, 2008, s. 79–80).

Od momentu przełomu ustrojowego w Polsce dużo mówi się o społeczeństwie obywatelskim i partycypacji społecznej. Jednak, jak się okazuje, obowiązuje prawo nie ułatwia obywatelom udziału w procesie uchwalania dokumentów planistycznych. Wynika to z niedoprecyzowania ustawowych przepisów prawnych m.in. w zakresie prawidłowego przeprowadzenia konsultacji, z niezbyt korzystnego dla obywateli orzecznictwa sądów administracyjnych oraz z braku przychylnego i konstruktywnego podejścia niektórych władz samorządowych. W konsekwencji konsultacje mają charakter pozorny, a ich wyniki budzą ogromne rozczarowanie. A przecież konsultacje społeczne nie powinny być traktowane przez władze samorządowe jak zrealizowanie uciążliwego obowiązku czy możliwość potwierdzenia (czasem w niezbyt rzetelny sposób) swoich racji. Wręcz przeciwnie, mają podnosić świadomość odpowiedzialności za decyzje podejmowane na rzecz wspólnoty lokalnej. Dlatego należy zgodzić się z opinią Towarzystwa Urbanistów Polskich – Oddział w Warszawie, że tylko „wysoka jakość merytoryczna konsultacji i forma przyjazna wszystkim mieszkańcom pozwoli na faktyczny udział w podejmowaniu decyzji o ich przestrzeni” (Kolipiński, 2014, s. 6).

Potrzebne jest zatem nowe prawo o planowaniu przestrzennym, które w znacznie szerszym zakresie oraz na wcześniejszych etapach włączałoby mieszkańców w akt tworzenia wspólnej przestrzeni. Jednak i bez zmian aktów prawnych warto, aby władze samorządowe zapraszały obywateli do udziału w warsztatach związanych z modelowaniem przestrzeni (wzrost aktywności społecznej, ale także uświadomienie barier związanych z planowaniem).

Konsultacje społeczne powinny być poprzedzone szeroką akcją informacyjną. Przedstawiane ma-

teriały muszą mieć zrozumiały dla obywateli, rzetelny i merytoryczny charakter. Przepisy samorządowe winny uwzględniać możliwość zaskarżenia trybu przeprowadzenia konsultacji. Prezentowane wizualizacje muszą opierać się na przewidywanych skutkach realizacji projektu, a nie tworzyć graficzną iluzję przyszłości, która nie zostanie urzeczywistniona. Warto, aby obywatelskie debaty miały różnorodny charakter, mogą np. polegać na spotkaniach władz z grupami bezpośrednio związanymi z projektem czy partnerskich dyskusjach z wybranymi przez mieszkańców przedstawicielami. Najmniej potrzebna jest natomiast debata polegająca na przedstawieniu informacji przez grono urzędników i ekspertów, podczas której odrzuca się wszelkie argumenty obywateli.

BIBLIOGRAFIA

- Adamska, M.E. (2016). Odrzańskie wyspy Opola – Bolko i Pasięka. Historia, rozwój przestrzenny i walory krajobrazu. *Prace Komisji Krajobrazu Kulturowego*, 33, s. 137–153.
- Angrosino, M. (2010). *Badania etnograficzne i obserwacyjne*. Warszawa: Wydawnictwo Naukowe PWN.
- Arnstein, S.R. (2012). Drabina partycypacji. W: *Partycypacja. Przewodnik krytyki politycznej* (s. 12–19). Warszawa: Wyd. Krytyka Polityczna.
- Billert, A. (2013). *Likwidacja podmiotowości miast i ich degradacja jako wynik błędnej polityki rozwoju państwa*, http://zielone-wiadomosci.pl/wpcontent/uploads/2012/01/Billert_Likwidacja_podmiotowosci_miast.pdf
- Czarnik, Z. (2017). Ochrona interesów społeczności lokalnej i gminy w planowaniu przestrzennym. W: Z. Kmiecik (red.), *Partycypacja w postępowaniu administracyjnym. W kierunku uspołecznienia interesu prawnego* (s. 169–192). Warszawa: Wolters Kluwer Polska.
- Długosz, D., Wygnański, J.J. (2005). *Obywatele współdecydują. Przewodnik po partycypacji społecznej*. Warszawa: Stowarzyszenie na rzecz Forum Inicjatyw Pozarządowych.
- Dmochowska-Dudek, K. (2014). Konflikty społeczno-przestrzenne jako nowy przedmiot badań geografii społecznej. W: W. Maik, K. Rembowska, A. Suliborski (red.), *Podstawowe idee i koncepcje w geografii. Dorobek polskiej geografii po konferencji w Rydzynie. Ocena krytyczna*. T. 8 (s. 143–153). Łódź: Wyd. Uniwersytetu Łódzkiego.
- Dubisz, S. (red.), 2006, *Uniwersalny słownik języka polskiego*. Warszawa: Wydawnictwo Naukowe PWN.
- du Wall, M., Walecka-Rynduch, A. (2012). Wyzwania komunikacyjne wobec polityki protestu (PR w ruchach społecznych i ruchach protestu). W: G. Piechota, (red.), *Public relations wobec wyzwań współczesności* (s. 43–68). Kraków: Krakowska Akademia Andrzeja Frycza Modrzewskiego.
- Dutkowski, M. (1995). Konflikty w gospodarowaniu dobrami środowiskowymi. *Rozprawy i Monografie*, 215, Gdańsk: Wyd. Uniwersytetu Gdańskiego.
- Fiedziukiewicz, K. (2008). *Udział społeczeństwa w planowaniu przestrzennym. Aspekty prawne*, <http://pspe.gridw.pl/?id=11>
- Grochowska, A. (2016). *Konflikty przestrzenne w planowaniu przestrzennym obszarów metropolitalnych na przykładzie Wrocławskiego Obszaru Metropolitalnego*. Wrocław: Uniwersytet Wrocławski.
- Hajduk, S. (2010). Stan zaawansowania planowania przestrzennego w gminach województwa podlaskiego. *Studia Regionalne i Lokalne*, 1 (39), s. 105–115.
- Hausner, J. (red.) (1999). *Komunikacja i partycypacja społeczna: poradnik*. Kraków: Małopolska Szkoła Administracji Publicznej Akademii Ekonomicznej.
- Herbst, K. (2014). Partycypacja a prawo do miasta. W: *Partycypacja społeczna w planowaniu przestrzennym. Konferencja Towarzystwa Urbanistów Polskich Oddziału w Warszawie oraz Biura Architektury i Planowania Przestrzennego Urzędu m.st. Warszawy* (s. 16–32). Warszawa: Towarzystwo Urbanistów Polskich, Oddział w Warszawie.
- Jabłoński, W., Mazurkiewicz, K. (2014). *Konflikty przestrzenne na terenach wiejskich – ignorancja czy niewiedza? Studium przypadku. „Infrastruktura i ekologia terenów wiejskich”, IV/2*. Kraków: Polska Akademia Nauk, s. 1167–1177.
- Jadach-Sepiolo, A. (2018). *Gminny program, rewitalizacji. Praktyczny poradnik dla mieszkańców i władz lokalnych*. Warszawa: Krajowy Instytut Polityki Przestrzennej i Mieszkalnictwa.
- Kikosicka, K. (2014). Partycypacja społeczności lokalnej w planowaniu przestrzennym. *Acta Universitatis Lodzianis. Folia Geographica Socio-Oeconomica*, 16, s. 97–113.
- Kmiecik, Z. (2017). Problemy i wyzwania partycypacji w postępowaniu administracyjnym. W: Z. Kmiecik (red.), *Partycypacja w postępowaniu administracyjnym. W kierunku uspołecznienia interesu prawnego* (s. 17–45). Warszawa.
- Kolipiński, B. (2014). Słowo wstępne. W: *Partycypacja społeczna w planowaniu przestrzennym. Konferencja Towarzystwa Urbanistów Polskich Oddziału w Warszawie oraz Biura Architektury i Planowania Przestrzennego Urzędu m.st. Warszawy* (s. 6). Warszawa: Towarzystwo Urbanistów Polskich, Oddział w Warszawie.
- Lachiewicz, S., Matejun, M. (2010). *Studia przypadków karier menedżerskich absolwentów Politechniki Łódzkiej*. W: I. Stec (red.), *Kształcenie menedżerów na uczelni technicznej* (s. 81–107). Łódź: Wyd. Politechniki Łódzkiej.
- Małecka-Łyszczek, M. (2014). Partycypacja w ramach public governance. W: B. Dolnicki (red.), *Partycypacja społeczna w samorządzie terytorialnym* (s. 44–57). Warszawa: Wolters Kluwer Polska.
- Marchaj, R. (2014). *Samorządowe konsultacje społeczne*. Warszawa: Wolters Kluwer Polska.
- Matejun, M. (2011). Metoda studium przypadku w pracach badawczych młodych naukowców z zakresu nauk o zarządzaniu. *Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego*, 666. *Problemy Zarządzania, Finansów i Marketingu*, 19, s. 203–213.
- Michałowska, E. (2008). Syndrom NIMBY jako przykład samorganizacji społecznej na poziomie lokalnym. *Studia Regionalne i Lokalne*, 6, s. 60–80.
- Niżnik-Dobosz, I. (2014). Partycypacja jako pojęcia i instytucja demokratycznego państwa prawnego i prawa administracyjnego. W: B. Dolnicki (red.), *Partycypacja społeczna w samorządzie terytorialnym*. Warszawa: Wolters Kluwer Polska, s. 21–43.
- Olejniczak, P. (2015). Partycypacja społeczna jako podstawa społeczeństwa obywatelskiego. *Prace Naukowe Wyższej Szkoły Zarządzania i Przedsiębiorczości*, 31, Wałbrzych, s. 111–121.
- Piec, J. (2009). *Partycypacja społeczna w procesie planowania i zagospodarowania przestrzeni*, <https://www.prawo.pl/biznes/partycypacja-spoeczna-w-procesie-planowania-i-zagospodarowania-przestrzeni,143767.html>
- Pröpper, I. (2000). Interactive policy making: Opportunity or risk for local democracy. Referat wygłoszony na konferencji pt.

- „Interactive governance: Towards a postparliamentary local democracy”, Enschede, 9–10.10.
- Sadura, P. (2012). Za obywatelskie zaangażowanie trzeba płacić. W: *Partycypacja. Przewodnik Krytyki Politycznej* (s. 40–50). Warszawa: Wyd. Krytyka Polityczna.
- Schimanek, T. (2015). *Partycypacja obywatelska w społeczności lokalnej*. Warszawa: Fundacja Inicjatyw Społeczno-Ekonomicznych.
- Siemieński, W. (2016). Partycypacja społeczna w planowaniu przestrzennym jako element polityki miejskiej. *Człowiek i Środowisko*, 40, s. 77–93.
- Szlachetko, J.H. (2017). *Partycypacja społeczna w lokalnej polityce przestrzennej*. Warszawa: Wolters Kluwer Polska.
- Tokajuk, J. (2011). Konflikty przestrzenne na styku istniejącej zabudowy zagrodowej i planowanej zabudowy mieszkaniowej na terenach wsi strefy podmiejskiej włączonych do obszaru miasta Białegostoku. *Przestrzeń i Forma*, 15, s. 311–320.
- Weber, M. (1985). „Obiektywność” poznania w naukach społecznych. Warszawa: PSW.
- Wójcicki, M. (2014). Pojęcie, istota i formy partycypacji społecznej w procesie planowania przestrzennego. *Rozwój Regionalny i Polityka Regionalna*, 24, s. 169–183.
- Zachariasz, I. (2014). Partycypacja w procesie planowania przestrzennego jako prawo podmiotowe. W: *Partycypacja społeczna w planowaniu przestrzennym. Konferencja Towarzystwa Urbanistów Polskich Oddziału w Warszawie oraz Biura Architektury i Planowania Przestrzennego Urzędu m.st. Warszawy* (s. 7–15). Warszawa: Towarzystwo Urbanistów Polskich, Oddział w Warszawie.
- Janowski, A. (2015g). Trasa średnicowa czy obwodnica południowa? Ratusz ma trzy pytania dla opolan. *Nowa Trybuna Opolska* z 15.10., <https://nto.pl/trasa-srednicowa-czy-obwodnica-poludniowa-ratusz-ma-trzy-pytania-dla-opolan/ar/8997955>
- Janowski, A. (2015h). Trasa średnicowa w Opolu. MZD modyfikuje koncepcję. *Nowa Trybuna Opolska* z 21.10., <https://nto.pl/trasa-srednicowa-w-opolu-mzd-modyfikuje-koncepcje/ar/9017149>
- Janowski, A. (2015i). Dodatkowe pieniądze na trasę średnicową w Opolu. *Nowa Trybuna Opolska* z 3.11., <https://nto.pl/dodatkowe-pieniadze-na-trase-srednicowa-w-opolu/ar/9052175>
- Janowski, A. (2015j). Nowe pomysły na most przez Odrę w Opolu. *Nowa Trybuna Opolska* z 9.11., <https://nto.pl/nowe-pomysly-na-most-przez-odre-w-opolu-mapa/ar/9068789>
- Janowski, A. (2015k). Blokady mostu Piastowskiego nie będzie. Wniosek zbyt późno wpłynął do ratusza. *Nowa Trybuna Opolska* z 16.10., <https://nto.pl/blokady-mostu-piastowskiego-w-opolu-nie-bedzie-wniosek-zbyt-pozno-wplynal-do-ratusza/ar/9001688>
- Janowski, A. (2016). Nie chcą trasy średnicowej na Pasiece. *Nowa Trybuna Opolska* z 3.07., <https://nto.pl/nie-chca-trasy-srednicowej-na-pasiece-zdjecia-wideo/ar/10364366>
- Janowski, A. (2017a). Budowa trasy średnicowej w Opolu wciąż niepewna. *Nowa Trybuna Opolska* z 26.04., <https://nto.pl/budowa-trasy-srednicowej-w-opolu-wciaz-niepewna/ar/12023192>
- Janowski, A. (2017b). Trasa przez Pasiekę nie ma sensu? *Nowa Trybuna Opolska* z 5.06., <https://nto.pl/trasa-przez-pasiekie-nie-ma-sensu-wideo/ar/12147843>
- Janowski, A. (2017c). Rybczyński: – Trasa średnicowa jest Opolu potrzebna. *Nowa Trybuna Opolska* z 27.06., <https://nto.pl/rybczynski-trasa-srednicowa-jest-opolu-potrzebna/ar/12199931>
- Janowski, A. (2017d). Droga przez Pasiekę wyłącznie na papierze. *Nowa Trybuna Opolska* z 11.09., <https://plus.nto.pl/droga-przez-pasieke-wylacznie-na-papierze/ar/12467666>
- Janowski, A. (2018). Trasa średnicowa w Opolu oficjalnie zawieszona. Nie wiadomo, czy kiedykolwiek powstanie. *Nowa Trybuna Opolska* z 15.04., <https://nto.pl/trasa-srednicowa-w-opolu-oficjalnie-zawieszona-nie-wiadomo-czy-kiedykolwiek-powstanie/ar/13094736>

Artykuły prasowe

- Guzik, P. (2018). Trasa średnicowa w Opolu nadal w zawieszaniu. Miasto nie zawnioskowało do GDOŚ o wznowienie postępowania środowiskowego. *Nowa Trybuna Opolska* z 10.12., <http://opole.naszemiasto.pl/artukul/trasa-srednicowa-w-opolu-nadal-w-zawieszeniu-miasto-nie,4914512,artgal,t,id,tm.html> (dostęp: 3.01.2019).
- Guzik, P. (2019). Trasa średnicowa przez Pasiekę w Opolu. Miejski Zarząd Dróg zawnioskowało o odwieszenie postępowania środowiskowego. *Nowa Trybuna Opolska* z 5.09., <https://opole.naszemiasto.pl/trasa-srednicowa-przez-pasieke-w-opolu-miejski-zarzad-drog/ar/c1-7324797?kategoria=1>
- Janowski, A. (2015a). Miłośnicy autobusów przeciwko drodze na Pasiece. *Nowa Trybuna Opolska* z 14.07., <https://nto.pl/milosnicy-autobusow-przeciwko-drodze-na-pasiece/ar/6208830>
- Janowski, A. (2015b). Opolski PiS przeciwko budowie drogi na Pasiece. *Nowa Trybuna Opolska* z 17.07., <https://nto.pl/opolski-pis-przeciwko-budowie-drogi-na-pasiece-wideo/ar/6209028>
- Janowski, A. (2015c). Opolanie protestowali przeciwko drodze przez Pasiekę. *Nowa Trybuna Opolska* z 19.07., <https://nto.pl/opolanie-protestowali-przeciwko-drodze-przez-pasieke-wideo-zdjecia/ar/6209160>
- Janowski, A. (2015d). Prezydent Opola będzie czekać na opolan. *Nowa Trybuna Opolska* z 14.09., <https://nto.pl/prezydent-opola-bedzie-czekac-na-opolan/ar/8009373>
- Janowski, A. (2015e). Konserwator zabytków przeciwko trasie na Pasiece. *Nowa Trybuna Opolska* z 15.09., <https://nto.pl/konserwator-zabytkow-przeciwko-trasie-na-pasiece/ar/8010636>
- Janowski, A. (2015f). Szykuje się blokada mostu Piastowskiego w Opolu. *Nowa Trybuna Opolska* z 15.10., <https://nto.pl/szykuje-sie-blokada-mostu-piastowskiego-w-opolu-wideo/ar/8997095>


Dokumenty

- Przeprawy odrzańskie w Opolu. Trasa średnicowa. Trasa Bolkowska. Obwodnica południowa. Papier negocjacyjny powstał w ramach Debaty Obywatelskiej „Docelowy układ komunikacyjny miasta Opola” prowadzonej od 2011 roku. (2012). Opole: Silesia.
- RDOŚ: decyzja z 5.07.2016 r. dotycząca środowiskowych uwarunkowań dla przedsięwzięcia pn. „Budowa trasy średnicowej w ramach zadania – budowa przeprawy przez rzekę Odrę wraz z drogami dojazdowymi i obiektami umożliwiającymi włączenie do układu komunikacyjnego miasta Opola” w wariantcie IIA wnioskowanym do realizacji.
- Uchwała nr XLI/424/04 Rady Miasta Opola z 29 grudnia 2004 r. w sprawie zasad i trybu przeprowadzania konsultacji z mieszkańcami miasta Opola.
- Uchwała nr LXII/695/06 Rady Miasta Opola z 6 kwietnia 2006 r. w sprawie przystąpienia do sporządzenia m.p.z.p.
- Uchwała nr XIX/173/07 Rady Miasta Opola z 25 października 2007 r. w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospo-

- darowania przestrzennego „Śródmieście I – wyspa Pasieka” w Opolu.
- Uchwała nr LXXI/745/10 Rady Miasta Opola z 26 sierpnia 2010 r. w sprawie uchwalenia zmiany „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Opola”.
- Uchwała nr LXVI/1248/18 Rady Miasta Opola z 5 lipca 2018 r. o uchwaleniu „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Opola”.
- Ustawa z 8.03.1990 r. o samorządzie gminnym (Dz.U. 1990, nr 16, poz. 95, ze zm.).*
- Ustawa o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym z 27.03.2003 r. (Dz.U. z 2018, poz. 1945 ze zm.).*
- Ustawa o rewitalizacji (u.r.) z 9 października 2015 r. (Dz.U. nr 2015, poz. 1777).*
- Zarządzenie Prezydenta Miasta Opola nr OR-I.0050.457.2015 z 2.09.2015.

Artykuł wpłynął:
23 sierpnia 2019
Zaakceptowano do druku:
3 listopada 2019

Iwona Jażdżewska

 <https://orcid.org/0000-0002-4554-7486>

Uniwersytet Łódzki

Wydział Nauk Geograficznych Uniwersytet Łódzki

Instytut Geografii Miast i Turyzmu

iwona.jazdzewska@uni.lodz.pl

DANE DOTYCZĄCE MIAST JAKO PRZEDMIOT BADAŃ GEOGRAFICZNYCH

Śmieci na wejściu – śmieci na wyjściu¹

Abstrakt: W pracy przedstawiono problemy, z jakimi można się spotkać podczas analizy danych o mieście, od ich pozyskiwania, poprzez czyszczenie, aż po zapis w odpowiednim formacie. Problem ten jest na tyle istotny, że powinien być jednym z podmiotów badań geograficznych. Zwrócono uwagę na potrzebę dyskusji o danych geograficznych i jej prezentacji na łamach czasopism naukowych. Zasygnalizowano możliwości korzystania z nich i udostępniania w repozytoriach otwartych danych w ramach „otwartej nauki”.

Słowa kluczowe: geografia miast, eksploracja danych, otwarte dane, ISO, GIScience.

DATA ON CITIES AS THE SUBJECT OF GEOGRAPHICAL RESEARCH

Abstract: Contemporary geographical data on cities come from various sources, and the increase in their number is an avalanche. As the perception of data is changing, so is the way a geographer thinks and works. The abundance of data on cities obtained from various sensors and from the society makes the research problem recognizable in the context of existing data, which makes it necessary to examine it. This paper presents the problems that can be encountered when analysing data for a geographical science research project, from its acquisition, through cleaning, to recording in the appropriate format.

Keywords: urban geography, data mining, open data, ISO standards, GIScience.

1. WPROWADZENIE

Jest oczywiste stwierdzenie, że w geografii miast operuje się różnymi zbiorami danych, które są pozyskane, a następnie odpowiednio opracowane, co pozwala na wyciągnięcie wniosków, testowanie hipotez czy sformułowanie nowych teorii. W przeciwieństwie do danych wykorzystywanych w innych dyscyplinach nauki dane geograficzne powinny mieć dodatkowy atrybut, czyli informację o lokalizacji. Pozyskiwanie danych przez geografów miast może zająć bardzo dużą część pracy badawczej. Ten model pracy w naukach geograficznych ulega zmianie ze względu na coraz większą dostępność gotowych danych geograficznych – w tym *big data* – pochodzących z różnych urządzeń wyposażonych w czujniki, sensory, lasery itd., oraz uzyskiwanych bezpośrednio lub pośrednio od ludzi, np. z ich telefonów komórkowych, mediów społecznościowych, spisów statystycznych. Czasami potrzebne informacje, ale także ich przetwarzanie

jest całkowicie zależne od technologii obliczeniowych (Ash, Kitchin, Leszczynski, 2018).

Współczesne dane geograficzne pochodzą z różnych źródeł, często niedostępnych poprzednikom, jak np. dane satelitarne, z sensorów różnych urządzeń pomiarowych, cyfrowe dane geodezyjne i wiele innych (Adamczyk, Będkowski, 2018). Rozwój technologii informatycznych i pomiarowych spowodował, że jest ich bardzo dużo lub mają swoją specyfikę, która wymaga dobrej znajomości nie tylko zagadnień geograficznych, ale również informatycznych i baz danych. Lawinowy wzrost danych nie zawsze idzie w parze z ich dokładnością, możliwością porównania ich w czasie czy połączenia w jedną bazę przestrzenną. Na ich podstawie stawiane są hipotezy badawcze i formułowane wnioski, dlatego konieczna jest ich dobra znajomość, a także umiejętność przetwarzania z użyciem oprogramowania GIS lub innego. Zmienia się

sposób postrzegania danych, a w konsekwencji zmienia się sposób myślenia i styl pracy geografa. Miller i Goodchild (2015) piszą o geografii opartej na danych (*data-driven geography*), która może pojawiać się w odpowiedzi na bogactwo danych georeferencyjnych pozyskiwanych z rozmaitych czujników czy od społeczeństwa (Miller, Goodchild, 2015).

W czasie gdy pobieraniem i archiwizowaniem bardzo dużej liczby danych zajmują się różne jednostki – nie zawsze naukowe – następuje zwrot w modelu pracy geografów, którzy coraz częściej korzystają z danych, a nie są ich producentami. Problem badawczy jest rozpoznawany i rozwiązywany w kontekście istniejących już danych, czyli oparty na indukcyjnej metodzie rozwiązywania problemów badawczych. Polega to na tym, że na podstawie dostępnych informacji wyposażonych w georeferencje poszukuje się wiedzy i nowych idei naukowych w geografii. Jedną z konsekwencji takiego postrzegania danych jest wyodrębnianie się nowej dyscypliny – GIScience, w której podstawową rolę odgrywają cyfrowe dane geograficzne pochodzące z różnych źródeł. Wśród wielu zagadnień, jakimi zajmuje się GIScience znajdują się metody ściśle związane z badaniem danych, czyli ich pozyskiwaniem, eksploracją i przetwarzaniem. Należą do nich m.in.: zbieranie danych i pomiary, modelowanie danych, interoperacyjność informacji geograficznych czy problemy niepewności w geografii związane z danymi (Blaschke, Merschdorf, 2014).

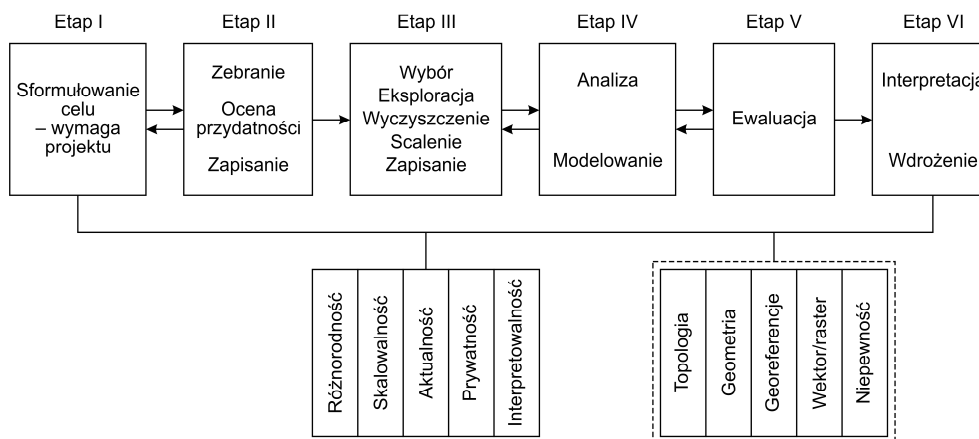
W nauce pojawił się zatem kolejny już paradygmat oparty na przetwarzaniu danych. Rozwój informatyzacji i postęp w pozyskiwaniu danych do badań naukowych jest porównywany do ważnego etapu rozwoju cywilizacyjnego, jakim było wynalezienie prasy drukarskiej (Bell, 2009).

Skoro dane są tak ważne, a od ich specyfiki zależą wyniki prac badawczych z zakresu geografii miast i nie tylko, to powinny być one również przedmiotem badań oraz niezbędnym etapem badania zjawisk i procesów przestrzennych. Naukowcy zajmujący się studiowaniem danych mogą mieć wykształcenie w dowolnej dziedzinie, ale badaniem danych przestrzennych dotyczących miast mogą zajmować się badacze związani z geografią społeczno-ekonomiczną, geografiami fizyczną, gospodarką przestrzenną, urbanistyką, architekturą, geodezją i innymi pokrewnymi dziedzinami, w których dominują analizy zjawisk w przestrzeni geograficznej miasta.

2. ANALIZA DANYCH GEOGRAFICZNYCH

Dane geograficzne – w tym dane o miastach – w przeciwieństwie do innych danych wykorzystywanych w badaniach empirycznych mają postać graficzną i atrybutową (tabelaryczną) lub opisową. Dane graficzne są dwu- lub trzywymiarowe, co odróżnia je od danych atrybutowych. Systemy Informacji Geograficznej (GIS z ang.) pozwalają na równoczesne wykonywanie analiz z ich udziałem. Ich jakość była i jest przedmiotem dociekań wielu badaczy zajmujących się GIS, gdyż determinuje ona w dużym stopniu wyniki badań przestrzennych (Guo, Goodchild, Annoni, 2020; Shi, Fisher, Goodchild, 2002).

Z doświadczenia Dasu i Johnsona wynika, że „eksploracja i czyszczenie danych stanowią 80% wysiłku, który determinuje 80% wartości analizy danych” (Dasu, Johnson, 2003, s. ix), w Systemach Informacji Geograficznej wydatki na gromadzenie



Rys. 1. Etapy procesu „wydobycia” wiedzy z danych oraz związane z nim problemy
Źródło: Szeliga (2017, s. 3) zmodyfikowane o dane geograficzne (graficzne)

danych mogą stanowić 60–85% kosztów całkowitych projektu (Longley, Goodchild, Maguire, Rhind, 2006). Wysiłek ten wymaga wiedzy oraz umiejętności stawiania hipotez badawczych obejmujących dane (Sadiq i in., 2018).

Analiza danych dotyczących miast może być częścią procesu „wydobycia” wiedzy z danych (rys. 1) według metodyki CRISP-DM (Szeliga, 2017), który powinien zostać poddany modyfikacji ze względu na specyfikę danych geograficznych. W pracy omówione będą dwa pierwsze etapy tego procesu.

2.1. ETAP PIERWSZY

Etap pierwszy analizy danych obejmuje poszukiwanie i pozyskiwanie danych geograficznych dotyczących miast z różnych źródeł jako dane pierwotne lub wtórne, i sprawdzenie pod kątem ich przydatności do realizacji zamierzonych badań. Ważne jest kto lub jaka organizacja zbierała dane i je udostępnia. Czy nie były one wcześniej przetworzone lub przefiltrowane. Może bowiem okazać się, że znalezione dane nie zawierają niezbędnych informacji potrzebnych do rozpoczęcia procesu badawczego. Może to wynikać z błędnie pozyskanych zbiorów, np. dla innego okresu, zbyt małej liczby atrybutów, źle dobranej skali przestrzennej (zbyt dokładnej lub zgeneralizowanej). Ważny jest standard danych i ich format, najlepiej aby był znany i akceptowany, choć może pojawić się nowe interesujące źródło niespełniające dotychczasowych wymagań, ale zawierające cenne informacje, które warto sprawdzić pod kątem przydatności do badań.

Na pierwszym etapie zbieramy różnorodne dane, niezależnie od tego, czy w tym momencie potrafimy je zintegrować. Jeśli zbiór danych jest bardzo duży, to pobieramy małą próbę danych i sprawdzamy ich metadane, strukturę (np. liczbę zmiennych i skalę pomiarową, skalę przestrzenną, rozdzielczość, geometrię), po czym decydujemy o pobraniu całości lub potrzebnego do badań fragmentu zbioru. Musimy pamiętać, że niektóre dane, np. rastrowe, wymagają dużo miejsca w pamięci operacyjnej lub działania „w chmurze”. Dane społeczne, do których od niedawna mają dostęp geografowie (Shelton, 2017), należą do danych „wrażliwych”. Wymagają specjalnego traktowania, aby nie narużyć prywatności osób, a także aby publikowane wyniki nie pozostały w sprzeczności z prawami człowieka oraz nie spowodowały kategoryzacji ludzi i miejsc, np. wynikające z korelacji, a nie z fak-

tycznego ich zachowania (Miller, Goodchild, 2015). Szczególnie w geografii społecznej miast jest to niezwykle ważne, gdyż wskutek nieprawidłowej interpretacji danych i wyników badań można pewne fragmenty miasta lub konkretne lokalizacje naznaczyć nieodpowiednio.

Po wstępnym zaakceptowaniu danych należy zdecydować o sposobie ich zapisu i przejrzeć pod kątem ewentualnych błędów, wstrzymując się od ich poprawy do czasu oceny ich wiarygodności i jakości. Nie wszystkie zebrane informacje są jednakowo wartościowe. Pozyskane ze stron rządowych zawierają zazwyczaj dokładny opis procesu ich pozyskiwania i specyfikację techniczną. Również instytucje czy organizacje, takie jak np. Open StreetMap (OSM)², podają takie informacje. Należy jednak pamiętać, że są one wpisywane przez wolontariuszy i mogą być niekompletne albo obciążone błędem natury ludzkiej. W przypadku OSM powinno się podkreślić, że ta niekompletność jest zróżnicowana przestrzennie, co dodatkowo utrudnia ich wykorzystanie. Nieznane organizacje zbierające i udostępniające dane mogą mieć zarówno bardzo dobre jakościowo dane, jak i „śmieci”, których czyszczenie nie jest warte poświęcania czasu. Ocena jakości danych powinna być rzetelnie przeprowadzona i przedstawiona, gdyż problemy, z jakimi spotyka się badacz w pierwszej fazie pozyskiwania danych, mogą mieć wpływ na cały proces wnioskowania.

2.2. ETAP DRUGI

Na drugim etapie analizy danych – który można nazwać wstępną obróbką danych – oceniamy zgromadzone dane pod kątem ich aktualności, liczebności i przydatności. Przeszukujemy bazy danych i określamy, które włączymy do badań. Trudny moment pojawia się, kiedy trzeba pozbyć się mało wartościowych lub nieprzydatnych zbiorów danych czy ich części, a zostawić te, które według wiedzy badacza mogą okazać się przydatne. Zbyt duża liczba danych wymaga czasu na ich opracowanie i może nadmiernie wydłużyć proces badań, dlatego powinno się wybierać tylko niezbędne do rozwiązania problemu badawczego, a pozostałe usuwać. Czasami tylko część zbioru danych może okazać się konieczna do realizacji projektu badawczego. Na przykład pozyskane dane z Ewidencji Gruntów i Budynków (EGiB)³ zawierają wiele informacji, z których tylko część będzie wykorzystywana. Podczas eksploracji danych może okazać się również, że

w pozyskanej bazie brakuje informacji np. o fragmencie miasta. Z taką sytuacją można spotkać się, gdy źródłem danych są portale lub organizacje społecznościowe, takie jak m.in. OpenStreetMap. W tym przypadku należy podjąć decyzję o możliwości uzupełnienia danych źródłowych lub, czy mimo braków, włączyć je do zbioru danych. Problem z nadmiarem lub niedostatkami informacji może dotyczyć zarówno danych atrybutowych, jak i graficznych. Identyfikacja źródeł błędów powinna według Bieleckiej (2006) zawierać kolejne etapy, takie jak: szacowanie wielkości błędów, modelowanie rozprzestrzeniania się błędów, strategia zarządzania błędami, strategia redukcji błędów.

Po wstępnym wybraniu z dostępnych baz danych tych, które będą wykorzystywane w procesie badawczym, kolejnym etapem eksploracji danych jest ich czyszczenie. Jest to niezwykle ważny etap (choć polega na mało ciekawym, a czasami żmudnym zajęciu) – analizy danych wykorzystujących duże zbiory do procesu badawczego. Problem z jakością danych może przekładać się na uzyskanie sfałszowanych wyników, a w konsekwencji powodować, że badacze widzieli w nich coś, czego w rzeczywistości nie było (Ryza, Laserson, Owen, Wills, 2016). Wyniki uzyskane na podstawie źle oczyszczonych danych mogą nie mieć sensu i wymuszać zakończenie badań lub, co gorsze, prowadzić do niewiarygodnych wniosków i podejmowanych na ich podstawie decyzji. W trakcie przeglądania danych można spotkać się z różnymi problemami wymagającymi interwencji, np. zbędnymi polami, rekordami z brakującymi wartościami, danymi odstającymi, danymi w złym formacie czy po prostu z danymi niezgodnymi z zasadami zdrowego rozsądku (Larose, 2013). Dane geograficzne reprezentujące świat rzeczywisty są często przedstawiane w postaci modeli, bowiem nie jest możliwe precyzyjne ich opisanie, wynikające z niepewności (Longley, Goodchild, Maguire, Rhind, 2006). Dlatego związane są z nimi problemy, z którymi badacze borykają się w trakcie przygotowania danych do pracy (tab. 1). Zostaną one mówione pokrótce, gdyż jest to zagadnienie bardzo szerokie, a prezentowane w literaturze związanej z GIScience i Data Mining (Cai, Xie, 2007; Shi, Fisher, Goodchild, 2002).

Część procesu eksploracji i czyszczenia danych dotyczy zarówno danych atrybutowych, jak i graficznych (kolumna 1 tab. 1).

Dane odstające mają duży wpływ na wnioski, w szczególności wówczas, gdy zamierzone procedury stosują metody czułe na ich występowanie,

np. średnia arytmetyczna i statystyki ją wykorzystujące. Dotyczą one zarówno danych atrybutowych, jak i geometrycznych (Longley, Goodchild, Maguire, Rhind, 2006). Występowanie wartości odstających może wynikać ze specyfiki zjawiska lub może być spowodowane błędnym zapisem w zbiorze danych, np. przy zapisie wieku respondenta widnieje 250 zamiast 25 lat. Można je wskazać za pomocą kilku metod, m.in. histogramu, wykresu rozrzutu, a także metodą Tukeya (Foreman, 2019) lub poprzez wizualizację na mapie (Jażdżewska, 2018).

Tab. 1. Problemy z przygotowaniem zbiorów danych do analizy w GIS

Problemy z danymi	Typ danych	
	atrybutowe	graficzne
Dane odstające	T	T
Dane błędnie zapisane	T	T
Dane niekompletne	T	T
Dane niedokładne	T	T
Dane nieaktualne	T	T
Duplikaty danych	T	T
Niespójność formatu danych	T	T
Źle dobrana próba	T	T
Brak metadanych	T	T
Brak atrybutu georeferencji	T	T
Skala	T	T
Wybór jednostki przestrzennej	T	T
Niepewność i nieokreśloność danych	T	T
Niejednoznaczność nazw geograficznych	T	T
Model wektorowy <i>versus</i> rastrowy	N	T
Błędy w kalibracji zobrazowań lotniczych	N	T
Błędna generalizacja kształtu	N	T
Błędna digitalizacja (wektoryzacja)	N	T
Błędy w topologii danych	N	T
Błąd określenia położenia geograficznego	N	T

Źródło: opracowanie własne (T – tak, N – nie).

Problem **błędnie zapisanych danych** dotyczy zarówno danych numerycznych, tekstowych, jak i geometrycznych. Niedoświadczony operator może wprowadzić niewłaściwe dane, z kolei dane pozyskiwane z portali społecznościowych mogą mieć różny zapis w zależności od języka, precyzji formułowania zapisu czy po prostu błędów ortograficznych. Problemy pojawiają się w błędnym zapisie nazw geograficznych, takich jak: nazwy ulic, miast, państw czy regionów. Ich wychwycenie i poprawienie stanowi nieraz duże wyzwanie i jest czasochłonne. Z kolei dane wektorowe mogą być niestannie lub błędnie wprowadzone (np. brak węzłów, niedociągnięcia, duplikaty).

O **niekompletności danych** mówimy wówczas, gdy atrybuty mają pojedyncze brakujące pola,

a w danych graficznych brakuje elementów (np. kilku budynków lub ulic w mieście). Można spróbować uzupełnić dane atrybutowe poprzez: wpisanie wartości z innego wiarygodnego źródła lub – jeśli nie jest możliwe uzyskanie prawidłowej wartości – oszacowanie jej (m.in. predykcja). Jeśli brak wartości zakłóca wyniki, to obiekty – rekordy, w których nie ma wartości, należy wyłączyć z analizy lub wstawić wartości zastępcze, np. wartość stałą ustaloną przez analityka, wartość średnią lub modalną, wartość wygenerowaną losowo z obserwowanego rozkładu zmiennych (Larose, 2013). W przypadku danych graficznych należałoby je uzupełnić z innych źródeł.

Dane niedokładne, czyli mało precyzyjne, mogą wystąpić z różnych powodów, choćby na skutek zamiany skali danych z ilorazowej na porządkową (wartości są zastępowane przedziałami lub opisami) (Osowski, 2013) lub usterek wykorzystywanego oprzyrządowania czy nieprecyzyjnego zapisu danych, np. mniejszej liczby miejsc dziesiętnych (Hand, 2005). W naukach geograficznych można spotkać się z tym problemem zarówno dla danych atrybutowych, jak i geometrycznych, co jest związane m.in. z charakterem danych ciągłych i dyskretnych. Błędy pomiaru mogą wynikać z braku uwzględnienia odpowiedniego odwzorowania lub niepoprawnie skalibrowanego odbiornika GPS (Bielecka, 2006). W przypadku danych przestrzennych niedokładność może wynikać z próby wykorzystania danych przygotowanych do (mniejszej) skali przestrzennej. Niekiedy poprawa precyzji wyników wymagałaby powtórzenia eksperymentu, co np. przy szybko zmieniającym się środowisku geograficznym może przynieść zarówno dobre efekty, jak i nowy zestaw danych nieporównywalny z wyjściowym.

Dane nieaktualne lub brak aktualnych danych może wystąpić z kilku powodów: błędu zapisu, nieaktualizowania danych na bieżąco, błędów w metadanych czy niemożności ich pozyskania, np. liczby ludności w mieście w trakcie konfliktu zbrojnego. Problem aktualizacji danych obejmuje różne aspekty: od danych geodezyjnych, poprzez dane ekonomiczne, do społecznych. Nie wystarczy sporządzić bazę danych geograficznych na dany moment, bowiem środowisko geograficzne jest tak zmienne, że musi być ona na bieżąco aktualizowana oraz w metadanych podawana informacja o dacie aktualizacji. Zachowanie historii zmian danych jest również jednym z ważnych aspektów baz, aby móc je wykorzystać do badań porównawczych. Dlatego powinno się budować systemy wersjonowania baz, w celu ich fizycznego odtworzenia lub

odczytania stanu historycznego (Bach, Stańczak, Werner, 2009).

Mając do dyspozycji dane z różnych źródeł możemy znaleźć w pozyskanych zbiorach **duplikaty danych**, np. siatki ulic, granice jednostek czy pojedyncze atrybuty. Takie duplikaty mogą występować zarówno w jednym zbiorze, jak i w kilku. W przypadku spotkania duplikatów w różnych zbiorach danych należy też pamiętać, że mogą one różnić się, nawet znacząco, zasięgiem, przebiegiem linii czy miejscem wstawienia punktu. Warto wówczas sprawdzić ich wiarygodność, kompletność, dostępność oraz jakość metadanych i wybrać najlepsze zbiory lub połączyć je usuwając duplikaty.

Niespójność formatu danych jest poważną barierką naukowców pracujących z wieloma bazami. Wynika ona z różnorodności formatów informatycznych wykorzystywanych przy opracowywaniu danych, braku standardów lub ich niestosowania. Problemy te dotyczą zarówno danych tworzonych przez pojedynczych badaczy, jak i danych komercyjnych czy opracowywanych przez instytucje rządowe. Powoduje to problemy z wymianą danych i ich implementacją do projektów (Pachół, Zieliński, 2003). Pewnym rozwiązaniem są normy ISO, ale nie wszyscy się do nich stosują.

Źle dobrana próba danych nie da wiarygodnych i istotnych statystycznie wyników, czyli nie pozwoli na ich uogólnienie na całą zbiorowość. Próba może być pobierana zarówno spośród obiektów dyskretnych, np.: budynki, ludzie, przedsiębiorcy, jak i z przestrzeni geograficznej (Jajdzewska, 2013). Opis sposobu pobierania próby powinien być dostępny i oceniony pod kątem jej reprezentatywności w metadanych.

Dane udostępniane użytkownikom systemów informatycznych powinny zawierać **metadane**, czyli „dane o danych”. Brak metadanych lub ich zły opis jest istotnym problemem w analizie danych. Metadane pojawiły się, gdy zaczęto gromadzić dane lub informacje i wystąpiła potrzeba wyszukania określonej pozycji. Można wyróżnić trzy rodzaje metadanych, tj. metadane wyszukiwania, rozpoznania i stosowania. Są one niezbędne do sprawnego zarządzania bazami danych (Iwaniak, 2005). Opisują zbiory danych, tak aby umożliwić ich wyszukanie, czyli ich lokalizację, oraz relacje z innymi bazami danych (Nahotko, 2013). W odniesieniu do danych geograficznych i GIS metadane mogą dotyczyć m.in.: projektu GIS, arkusza mapy, warstwy *shape*, zdjęcia lotniczego, danych atrybutowych i innych. Brak metadanych lub ich niekompletność powoduje, że mogą być one niewiarygodne, mogą naruszać

prawa autorskie lub właściciela danych, przez co ich stosowanie wiąże się z dużym ryzykiem. Na jakość metadanych w Polsce miała wpływ dyrektywa INSPIRE (Infrastructure for Spatial Information in Europe) z 2007 r., w której dane przestrzenne modelujące środowisko określono w jego 34 aspektach (tematach) i opisano metadanymi (Gaździcki, 2008).

Dane atrybutowe lub graficzne w pracy geografa miast muszą mieć odniesienie przestrzenne, **brak atrybutu georeferencji** powoduje, że są bezużyteczne, dlatego kontrola danych powinna uwzględniać fakt, czy zawierają one informację o lokalizacji oraz sposób jej określenia.

Pewne problemy z eksploracją danych geograficznych dotyczą jedynie danych graficznych (kolumna 2 w tab. 1), które reprezentują różne aspekty środowiska geograficznego, wykorzystywane są w Systemach Informacji Geograficznej i opisują czas, miejsce i atrybuty (Longley, Goodchild, Maguire, Rhind, 2006). Dobrze skonstruowane bazy danych przestrzennych, pozwolą na wartościowe analizy zjawisk zachodzących w przyrodzie. Bazy danych przestrzennych składają się przynajmniej z dwóch komponentów danych atrybutowych lub graficznych (wektorowych lub rastrowych), połączonych ze sobą w systemie informatycznym (Urbański, 1997). Problemy pojawiające się dla danych graficznych zostaną przedstawione dla danych wektorowych lub rastrowych.

Już na wstępie procesu wyboru i analizy danych może pojawić się problem z wyborem odpowiedniego modelu danych graficznych: **wektorowy czy rastrowy**. Każdy z nich ma swoje wady i zalety, o których należy mieć odpowiednią wiedzę. Ponadto część danych wektorowych powstaje z wektoryzacji danych rastrowych i odwrotnie, a jakość tego procesu ma duży wpływ na jakość danych. Ponadto część metod analizy danych przestrzennych jest odpowiednia dla jednego z tych modeli, dlatego decyzja o jego wyborze jest bardzo ważna (Urbański, 1997, 2008; Werner, 2004).

Wybór **jednostki przestrzennej** w naukach geograficznych jest jedną z podstawowych kwestii badawczych. Zbyt duże jednostki dają bardziej zgeneralizowane wyniki, zbyt małe nie pozwalają na uogólnienia. Źle dobrane jednostki mogą dawać fałszywe wyniki, niezgodne z faktycznym obrazem zjawiska w przestrzeni. Analiza korelacji i regresji w odniesieniu do różnych atrybutów i jednostek przestrzennych wykazała, że agregacja danych ma wpływ na wyniki (Openshaw, Taylor, 1979; Openshaw, 1984). Potwierdziła to w swojej pracy Nalej (2019),

która wykazała, że problem zmiennych jednostek odniesienia (Modifiable Areal Unit Problem – MAUP) ma wpływ na wyniki badań pokrycia terenu w zależności od skali danych, rodzaju oraz wielkości jednostek przestrzennych zastosowanych w analizach (Nalej, 2019). Wybór jednostek jest związany też z kosztami projektu, bowiem więcej danych więcej kosztuje i wymaga lepszego sprzętu komputerowego. Ostateczna decyzja o wyborze jednostek przestrzennych należy do badacza lub zespołu.

Niepewność i nieokreśloność danych geograficznych jest związana ze specyfiką tych danych. Może wynikać z trudności z wydzieleniem granic regionów, gdyż granice między nimi bywają nieostre (Kraak, Ormeling, 1998), m.in. map użytkowania ziemi, rozdzielczości przestrzennej map rastrowych, np. gdy piksel reprezentuje więcej niż jeden typ pokrycia terenu (Longley, Goodchild, Maguire, Rhind, 2006). W przypadku atrybutów można również spotkać się z niejednoznacznościami lub zmiennymi w czasie definicjami, np. zbieranymi przez urzędy statystyczne informacjami o bezrobociu w różnych okresach, a także koniecznością wyboru, np. funkcji budynku, w przypadku gdy pełni on ich kilka. Pojawia się też problem z **niejednoznacznością nazw geograficznych** w zależności od uwarunkowań kulturowych lub języków, w jakich one funkcjonują (Longley, Goodchild, Maguire, Rhind, 2006).

Słowo **skala** ma wiele znaczeń w języku polskim⁴, w przypadku danych geograficznych można ją odnieść do: stosunku odległości na mapie do odległości w terenie (skala mapy), w statystyce do skali pomiarowej, poziomu szczegółowości danych. W pierwszym przypadku mapy małoskalowe obejmują swoim zasięgiem duży obszar, ale są mniej szczegółowe, w przypadku map wielkoskalowych jest odwrotnie. Kiedy mamy do czynienia z danymi rastrowymi, pojawia się pojęcie rozdzielczości przestrzennej – przy wyższej rozdzielczości piksel jest mniejszy, a informacje bardziej dokładne, przy niższej jest odwrotnie. Przeszukiwanie i pozyskiwanie danych powinno więc uwzględniać niezbędny do badań poziom szczegółowości danych, gdyż mało szczegółowe mogą być mało wartościowe, a zbyt szczegółowe spowodują spowolnić analizę.

Ogromne zasoby map i planów historycznych mają postać rastra i wymagają znajomości metody kalibracji (nadawania georeferencji, wpasowania przestrzennego lub rejestracji w układzie współrzędnych), która polega na usunięciu zniekształceń spowodowanych skanowaniem i zniekształceniami mapy papierowej oraz zdefiniowaniu układu geo-

dezyjnego (Jaskulski, Łukasiewicz, Nalej, 2013). **Błędna kalibracja danych rastrowych** skutkuje utratą precyzji, kartometryczności i możliwości włączenia ich do szerszego zbioru danych (Graf, Kaniecki, Medyńska-Gulij, 2008).

Dane wektorowe wymagają jak najlepszej precyzji zapisu. Od jej jakości zależą też interpretacje wyników badań. Można spotkać się z kilkoma problemami podczas **generalizacji kształtu danych**. Zmiana skali mapy na mniejszą powoduje konieczność jej generalizacji, np. wybór obiektów, ich uproszczenie, agregacja i inne, co w konsekwencji prowadzi do utraty informacji zawartej na mapie. Jej proces nie jest przypadkowy, ale określony pewnymi zasadami (Iwaniak, Paluszyński, Żyszkowska, 1998).

Podczas zmiany formatu z rastrowego na wektorowy pojawia się bardzo dużo **błędów wektoryzacji/digitalizacji danych**, np. niedociągnięcia i przeciągnięcia, wiszące segmenty, duplikaty, które należy skorygować. Powodują one nie tylko błędy w obliczeniach, ale również uniemożliwiają poprawną analizę przestrzenną. Często łączą się z **błędami w topologii obiektów**, czyli relacjami geometrycznymi między obiektami. Dane geometrycznie niemające topologii lub niepoprawnie określoną nie pozwalają na późniejszą analizę sieciową czy sąsiedztwa. Można ją sprawdzić za pomocą testów i skorygować.

Są różne sposoby **określenia położenia geograficznego**, zapewne najdokładniejszy jest zapis za pomocą długości i szerokości geograficznej, ale przy pozyskiwaniu danych przestrzennych z różnych źródeł można spotkać się z różnymi zapisami lokalizacji, np. z państwowymi lub lokalnymi systemami odniesień przestrzennych, numerem arkusza, kodem pocztowym, adresem, jednostką administracyjną czy nazwą geograficzną.

Coraz więcej danych można pozyskać z różnych źródeł: rządowych, społecznościowych, naukowych, komercyjnych i wielu innych. Liczba danych wzrasta tak szybko, że pamięć komputera nie jest w stanie ich przetworzyć i potrzebne są nowe narzędzia oraz technologie do ich przetwarzania, nazwano je *big data* (Mayer-Schönberger, Cukier, 2017).

3. WNIOSKI

Eksploracja danych na potrzeby badań geografii miast, i innych dyscyplin naukowych, zajmuje dużą część pracy badawczej i powinna być postrzegana

jako jeden w ważniejszych etapów pracy lub jako oddzielny problem badawczy. Od uzyskanych w jej końcowej fazie danych będzie bowiem zależeć cały dalszy proces wnioskowania i odkrywania wiedzy. Z tego powodu metodologia eksploracji danych ma już określoną rangę w badaniach naukowych. Również w naukach geograficznych jest ona potrzebna ze względu na liczbę danych dostępnych do analiz. Można w niej korzystać z doświadczeń technik wyszukiwania danych (*data mining*) w zakresie danych atrybutowych (Cai, Xie, 2007), trudniej jest z danymi graficznymi. Błędy pojawiają się zarówno na etapie badań terenowych, jak i ich przetwarzania (Wolski, 2012) oraz w zbiorach danych pozyskanych ze źródeł zewnętrznych. Napotkane problemy z danymi są niestety często niekomentowane przez badaczy i nieopisywane w artykułach. Wynika to często z ograniczenia liczby znaków, które autor musi uwzględnić składając artykuł do druku lub w przypadku braku określonych wymagań redaktorów czasopism. W ostatnich latach pojawiły się nowe czasopisma naukowe (*Data Journal*), na łamach których można podzielić się z innymi doświadczeniem z eksploracją danych i przystosowaniem ich do dalszych badań. Wśród nich pojawiły się np. *Data Science Journal* czy *Geoscience Data Journal*, w których dane geograficzne mogą być formalnie naukowo recenzowane i publikowane. Dzięki publikacji w tego typu czasopismach można opisywać sposoby tworzenia przez siebie baz danych, dzielić się swoimi doświadczeniami z innymi, podejmować współpracę lub zyskać wzrost liczby cytowań.

Pojawienie się licznych publikacji z zakresu pozyskiwania i przygotowywania danych do dalszej analitycznej pracy świadczy o problemach, z jakimi badacze spotykają się, a także o randze i jakości danych.

Innym ważnym zagadnieniem jest dzielenie się danymi z innymi badaczami, czyli ich udostępnianie w Internecie w ramach „otwartej nauki”. Szczególnie geografowie mogą pozyskać w ten sposób wiele danych, a nie przygotowywać ich niepotrzebnie od nowa w każdym ośrodku badawczym. Zapewne zdarzają się sytuacje, kiedy naukowiec rezygnuje z pracy, a zebrane przez niego dane pozostają w szufladzie lub na dysku tak długo, aż zostaną usunięte. Wiele takich wartościowych danych już zniknęło albo nadal leżą w szufladzie.

Dane można by udostępniać w różny sposób, np. na stronach internetowych instytucji, wydawców artykułów lub specjalnie do tego przeznaczonych repozytoriach danych cyfrowych (Assante, Candela, Castelli, Tani, 2016). W Polsce funkcjonuje

bezpłatne, przeznaczone dla naukowców ze wszystkich dziedzin nauki, nowe Repozytorium Otwartych Danych - RepOD⁵, które uruchomiło Interdyscyplinarne Centrum Modelowania Matematycznego i Komputerowego na Uniwersytecie Warszawskim, a także jest dostępne - wspierane przez Europejską Organizację Badań Jądrowych CERN - repozytorium Zenodo⁶ przeznaczone dla tzw. małych danych. Dane w repozytoriach mają odniesienie DOI, co ułatwia ich cytowanie.

Problem z danymi pozyskanymi przez naukowców pracujących w instytucjach publicznych jest taki sam jak z danymi zbieranymi przez inne podmioty państwowe. Przez wiele lat domagano się, aby były one bezpłatne, gdyż są finansowane przez podatników. Z badań z roku 2015 Jachimczyka wynika, że część polskich instytutów badawczych udostępnia swoje zasoby. Co trzeci zasób pochodzi od trzech instytutów: Państwowego Instytutu Geologicznego (PIG), Ośrodka Przetwarzania Informacji (OPI) i Instytutu Badawczego Leśnictwa (Jachimczyk, 2015). Nie jest to jednak sytuacja występująca lub choćby znana w uczelniach państwowych. Może przyszedł czas, aby naukowcy udostępniali zgromadzone dane innym. Należałoby wszcząć dyskusję na tą kwestię. Wymaga ona od udostępniającego nie tylko trudnej decyzji o podzieleniu się swoimi zasobami, ale również czasu na sprawdzenie ich jakości i przygotowania metadanych. Umożliwiłoby to podejmowanie studiów porównawczych w dziedzinie geografii miast w różnym zakresie, przekładając się na upowszechnianie nowej wiedzy.

Podsumowując można potwierdzić przytoczoną we wstępie sugestię, że dane dotyczące miast powinny być przedmiotem badań i niezbędnym etapem badania zjawisk oraz procesów przestrzennych zachodzących w nich. Praca nad nimi powinna być udostępniana szerokiemu gronu naukowców w postaci zbiorów danych lub opisu ich eksploracji. Wymaga to współdziałania klasycznych metod zbierania danych z nowymi źródłami dostępnymi w sieci internetowej, a w konsekwencji współpracy geografów miast ze specjalistami GIS (GIScience). Może to dać nowy impuls w rozwoju geografii miast, a także GIScience.

Na koniec refleksja nad faktem „produkcji” coraz większej liczby danych, której nie ma możliwości ani ludzkich, ani technicznych opracować. Musimy unikać „dyktatury” danych: dane bowiem powinny jedynie wspierać, a nie zastępować podejmowanie decyzji przez inteligentnych i sceptycznych ludzi (Miller, Goodchild, 2015).

PRZYPISY

¹ *Garbage in, garbage out* (akronim: GIGO) to angielski zwrot mówiący o tym, że nawet, gdy program lub procedura informacyjna przetwarzania danych były poprawne, to jeśli będą wprowadzone błędne dane, zostaną uzyskane błędne wyniki (Hand, 2005).

² <https://www.openstreetmap.org/>

³ Ewidencja gruntów i budynków, <http://www.gugik.gov.pl/projekty/zsin-faza-i/dane-egib>

⁴ <https://sjp.pwn.pl/sjp/skala;2575516.html> (9.01.2020).

⁵ <https://reporod.pon.edu.pl/pl>

⁶ <https://zenodo.org/>


BIBLIOGRAFIA

- Adamczyk, J., Będkowski, K. (2018). Źródła numerycznych danych geoprzestrzennych. W: A. Obidziński (red.), *Inwentaryzacja i waloryzacja przyrodnicza. Metody naziemne i geomatyczne* (s. 17–27). Warszawa: Wyd. SGGW.
- Ash, J., Kitchin, R., Leszczynski, A. (2018). Digital turn, digital geographies? *Progress in Human Geography*, 42 (1), s. 25–43; <https://doi.org/10.1177/0309132516664800>
- Assante, M., Candela, L., Castelli, D., Tani, A. (2016). Are scientific data repositories coping with research data publishing? *Data Science Journal*, 15 (6); <https://doi.org/10.5334/dsj-2016-006>
- Bach, M., Stańczak, M., Werner, A. (2009). Wpływ przyjętego modelu wersjonowania danych na efektywność relacyjnej bazy danych. *Studia Informatica*, 30 (2B), s. 253–263.
- Bell, G. (2009). Foreword. W: T. Hey, S. Tansley, K. Tolle (red.), *The fourth paradigm. Data-Intensive scientific discovery* (s. xi–xvi). Redmond, Washington: Microsoft Research.
- Bielecka, E. (2006). *Sytemy Informacji Geograficznej. Teoria i zastosowania*. Warszawa: Wyd. PJWSTK.
- Blaschke, T., Merschdorf, H. (2014). Geographic information science as a multidisciplinary and multiparadigmatic field. *Cartography and Geographic Information Science*, 41 (3), s. 196–213; <https://doi.org/10.1080/15230406.2014.905755>
- Cai, C., Xie, K. (2007). Measuring data quality of geoscience datasets using data mining techniques. *Data Science Journal*, 6, S738–S742; <https://doi.org/10.2481/dsj.6.S738>
- Dasu, T., Johnson, T. (2003). *Exploratory data mining and data cleaning*. John Wiley & Sons.
- Foreman, J.W. (2019). *Mistrz analizy danych: od danych do wiedzy*. Tłum. K. Matuk. Gliwice: Helion.
- Gaździcki, J. (2008). Implementacja dyrektywy INSPIRE w Polsce: stan aktualny, problemy i wyzwania. *Roczniki Geomatyki – Annals of Geomatics*, 6 (3), s. 23–32.
- Graf, R., Kaniecki, A., Medyńska-Gulij, B. (2008). Dawne mapy jako źródło informacji o wodach śródlądowych i stopniu ich antropogenicznych przeobrażeń. *Badania Fizjograficzne nad Polską Zachodnią, Seria A – Geografia Fizyczna*, 59, s. 11–27.
- Guo, H., Goodchild, M.F., Annoni, A. (red.) (2020). *Manual of digital Earth*. Singapore: Springer Open; International Society for Digital Earth.
- Hand, D.J. (2005). *Eksploracja danych*. Tłum. A. Chądzyńska. Warszawa: Wydawnictwa Naukowo-Techniczne.
- Iwaniak, A. (2005). Metodyka opracowania i stosowania metadanych w Polsce. *Roczniki Geomatyki – Annals of Geomatics*, 3 (3), s. 47–58.
- Iwaniak, A., Paluszyński, W., Żyszkowska, W. (1998). Generalizacja map numerycznych - koncepcje i narzędzia. Cz. 1. *Polski Przegląd Kartograficzny*, 30 (2), s. 78–88.

- Jachimczyk, A. (2015). Otwarte dane badawcze. Casus polskich instytutów badawczych. *Zagadnienia Naukoznawstwa*, 2206, s. 409–424.
- Jaskulski, M., Łukasiewicz, G., Nalej, M. (2013). Porównanie metod transformacji map historycznych. *Roczniki Geomatyki – Annals of Geomatics*, 11 (4), s. 41–56.
- Jażdżewska, I. (2013). *Statystyka dla geografów*. Łódź: Wyd. Uniwersytetu Łódzkiego.
- Jażdżewska, I. (2018). The use of centographic measures in analysing the dispersion of historic factories, villas and palaces in Lodz (Poland). *Folia Geographica*, 60 (1), s. 50–61.
- Kraak, M.J., Ormeling, F. (1998). *Kartografia – wizualizacja danych przestrzennych*. Tłum. W. Żyszkowska. Warszawa: Wydawnictwo Naukowe PWN.
- Larose, D.T. (2013). *Odkrywanie wiedzy z danych: wprowadzenie do eksploracji danych*. Tłum. A. Wilbik. Warszawa: Wydawnictwo Naukowe PWN.
- Longley, P.A., Goodchild, M.F., Maguire, D.J., Rhind, D.W. (2006). *GIS. Teoria i praktyka*. Warszawa: Wydawnictwo Naukowe PWN.
- Mayer-Schönberger, V., Cukier, K. (2017). *Big data: rewolucja, która zmieni nasze myślenie, pracę i życie, efektywna analiza danych*. Tłum. M. Glatki. Warszawa: Wyd. MT Biznes.
- Miller, H.J., Goodchild, M.F. (2015). Data-driven geography. *GeoJournal*, 80, s. 449–461; <https://doi.org/10.1007/s10708-014-9602-6>
- Nahotko, M. (2013). Współdziałanie metadanych w systemach informacyjnych. *Zagadnienia Informacji Naukowej*, 51 (1), s. 61–83.
- Nalej, M. (2019). *Problem zmiennych jednostek odniesienia (MAUP) w badaniach pokrycia terenu. Przykład Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego* (University of Lodz). Pobrano z <http://dspace.uni.lodz.pl/xmlui/bitstream/handle/11089/26386/nalej-streszczenie.pdf?sequence=3&isAllowed=y>
- Openshaw, S. (1984). Modifiable Areal Unit Problem. W: *International encyclopedia of human geography*; <https://doi.org/10.1016/b978-008044910-4.00475-2>
- Openshaw, S., Taylor, P.J. (1979). A million or so correlation coefficients: three experiments on the modifiable areal unit problem. W: N. Wrigley (ed.), *Statistical applications in the spatial sciences* (s. 127–144). London: Pion.
- Osowski, S. (2013). *Metody i narzędzia eksploracji danych*. Legonowo: Wyd. BTC.
- Pachół, P., Zieliński, J. (2003). Wymiana danych wchodzących w skład krajowego systemu informacji o terenie. *Roczniki Geomatyki – Annals of Geomatics*, 1 (1), s. 38–52.
- Ryza, S., Laserson, U., Owen, S., Wills, J. (2016). *Spark: zaawansowana analiza danych*. Tłum. A. Watrak. Gliwice: Helion.
- Sadiq, S., Srivastava, D., Dasu, T., Dong, X.L., Freire, J., Ilyas, I., ... Zhou, X. (2018). Data quality: The role of empiricism. *ACM SIGMOD Record*, 46 (4), s. 35–43; <https://doi.org/10.1145/3186549.3186559>
- Shelton, T. (2017). Spatialities of data: mapping social media 'beyond the geotag'. *GeoJournal*, 82, s. 721–734. <https://doi.org/10.1007/s10708-016-9713-3>
- Shi, W., Fisher, P.F., Goodchild, M.F. (red.) (2002). *Spatial data quality*. London: Taylor & Francis.
- Szeliga, M. (2017). *Data Science i uczenie maszynowe*. Warszawa: Wydawnictwo Naukowe PWN.
- Urbański, J. (1997). *Zrozumieć GIS. Analiza informacji przestrzennej*. Warszawa: Państwowe Wydawnictwo Naukowe.
- Urbański, J. (2008). *GIS w badaniach przyrodniczych*. Pobrano z <https://kiw.ug.edu.pl/pl/ebooki/644-gis-w-badaniach-przyrodniczych.html>
- Werner, P. (2004). *Wprowadzenie do systemów geoinformacyjnych*. Warszawa: Wyd. Jark.
- Wolski, J. (2012). Błędy i niepewność w procesie tworzenia map numerycznych. *Prace Komisji Krajobrazu Kulturowego*, 16, s. 15–32.

Artykuł wpłynął:
2 września 2019
Zaakceptowano do druku:
27 października 2019

Witold Śmigieński

 <https://orcid.org/0000-0002-5239-2988>

Uniwersytet Łódzki

Wydział Ekonomiczno-Socjologiczny

Katedra Demografii

witold.smigielski@uni.lodz.pl

NADUMIERALNOŚĆ Z POWODU CHORÓB UKŁADU KRAŻENIA JAKO CZYNNIK DEPOPULACYJNY ŁODZI I REGIONU

Abstrakt: Choroby układu krążenia (ChUK) stanowią najczęstszą przyczynę zgonów zarówno w Polsce, jak i na terenie UE. Natężenie zgonów z powodu ChUK w województwie łódzkim należy do jednego z najwyższych w Polsce. Celem autora niniejszej pracy było porównanie poziomu umieralności z powodu ChUK w Łodzi i w regionie z poziomem ogólnokrajowym przy zniwelowaniu czynnika demograficznego. Wyniki przeprowadzonych analiz wskazały, że województwo łódzkie charakteryzuje się nadumieralnością z powodu ChUK, sięgającą średniorocznie blisko 1000 osób, przy tym wskazana niekorzystna sytuacja utrzymuje się już od kilkunastu lat.

Słowa kluczowe: choroby układu krążenia, umieralność, Łódź, województwo łódzkie.

CARDIOVASCULAR OVERMORTALITY AS THE DEPOPULATION FACTOR OF CITY LODZ AND REGION

Abstract: Cardiovascular diseases (CVD) are the leading cause of mortality in Poland and in the EU as well. Cardiovascular death rate in Lodzkie Voivodeship is one of the highest in Poland. The aim of this paper is to compare the level of CVD mortality in the city of Lodz and nearby region with the Polish national level after elimination of the age factor. The result of analysis indicates that Lodzkie Voivodeship is characterized by the overmortality caused by cardiovascular disease of about 1,000 people every year.

Keywords: cardiovascular disease, mortality, Lodz, Lodzkie Voivodeship.

1. WSTĘP

Na proces depopulacji mają wpływ dwa czynniki: ujemny przyrost naturalny oraz ujemne saldo migracji. Zagadnienia migracyjne regionu łódzkiego nie są tematem niniejszej pracy, jednak warto nadmienić, że szczegółowe analizy tego aspektu są w literaturze przedmiotu dokładnie opisane w cyklicznych publikacjach Kałuży-Kopias (zob. m.in. Kałuża-Kopias, 2015, 2016, 2017).

Z niepokojem należy odnotować, że – jak wskazują dane GUS – województwo łódzkie jako całość oraz samo miasto Łódź, będące jego stolicą, od lat niezmiennie cechują się ujemnym przyrostem naturalnym (wynoszącym od końca XX w. w Łodzi: w 1995 r.: -5393, 2000: -5530, 2005: -4674, 2010: -3620, 2015: -4415, 2017: -3782, a w województwie

łódzkim: w 1995 r.: -6508, 2000: -8492, 2005: -8669, 2010: -5695, 2015: -9012, 2017: -7390).

Ujemny przyrost naturalny jest efektem wyższej liczby zgonów niż urodzeń, dlatego na jego redukcję może wpływać wzrost liczby urodzeń lub redukcja liczby zgonów. Analiza zachowań rozrodczych mieszkanek województwa łódzkiego nie jest tematem niniejszego opracowania (m.in. Szukalski, 2015), zaś analizując poziom zgonów postanowiono ograniczyć się jedynie do analiz zgonów z powodu chorób układu krążenia (ChUK). Stanowią one bowiem najczęstszą przyczynę śmierci wśród rezydentów krajów Unii Europejskiej, odpowiadając za ponad 37% ich łącznej liczby zgonów. Warto w tym miejscu dodać, że – jak wskazują dane Eurostatu za

rok 2014 – częściej niż co czwarty stwierdzony na terenie UE zgon był spowodowany chorobami nowotworowymi (27,3%), a tym samym częściej niż co trzeci był wynikiem innej przyczyny niż ChUK lub nowotworu.

Celem autora niniejszego artykułu jest stwierdzenie, czy w Łodzi i w województwie łódzkim występuje problem nadumieralności z powodu ChUK. Odnosząc się do tego celu postawiono następujące hipotezy badawcze:

H1: Umieralność w województwie łódzkim z powodu ChUK kształtowała się w latach 2010–2014 na wyższym poziomie niż ogólnopolska średnia (przy uwzględnieniu struktury płci i wieku).

H2: Umieralność w Łodzi z powodu ChUK kształtowała się w latach 2010–2014 na wyższym poziomie niż ogólnopolska średnia wyznaczona dla miast (przy uwzględnieniu struktury płci oraz wieku).

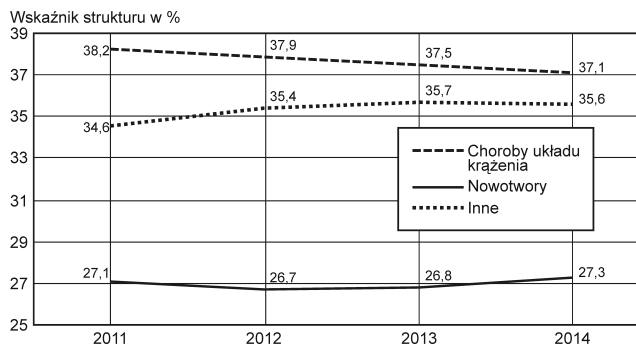
Potwierdzenie wymienionych hipotez będzie oznaczało, że niekorzystne trendy epidemiologiczne Łodzi i regionu są dodatkowym czynnikiem wpływającym na depopulację wspomnianych obszarów, zaś w sensie praktycznym wskaże konieczność intensyfikacji działań władz regionalnych, mających na celu zwiększenie skuteczności promocji zachowań prozdrowotnych mieszkańców.

2. PRZEMIANY UMIERALNOŚCI Z POWODU CHOROBY UKŁADU KRĄŻENIA W POLSCE W LATACH 2011–2014 NA TLE INNYCH PAŃSTW UNII EUROPEJSKIEJ

Wśród 28 krajów Unii Europejskiej Polska znajdowała się w 2014 r. na 9. miejscu pod względem najwyższej częstości umieralności spowodowanej chorobami układu krążenia (wśród łącznej liczby zgonów). Warto przy tym zwrócić uwagę, że częstość zgonów z powodu ChUK w UE cechuje się pełzającą tendencją malejącą (rys. 1).

Choroby te stwierdzone w Polsce w 2014 r. odpowiadały za około cztery na dziesięć zgonów (45,1%, podczas gdy nowotwory za 26,6%). W UE w tym samym roku ChUK najczęściej były przyczynami zgonów w Bułgarii (66,4%), Rumunii (58,6%) i na Łotwie (57,0%), Litwie (56,5%) oraz w Estonii (53,3%). W pozostałych krajach stanowiły mniej niż połowę łącznej liczby zgonów w danym roku, przy czym najrzadziej były przyczyną śmierci

w takich krajach, jak: Dania (24,3%), Francja (25,0%), Wielka Brytania (27,2%), Holandia (27,6%) i Belgia (28,9%). Warto nadmienić, że w 2014 r. w pięciu krajach UE, tj. w Irlandii, Holandii, Wielkiej Brytanii, Francji i Danii, częstszą przyczyną zgonów niż ChUK były choroby nowotworowe (tab. 1).



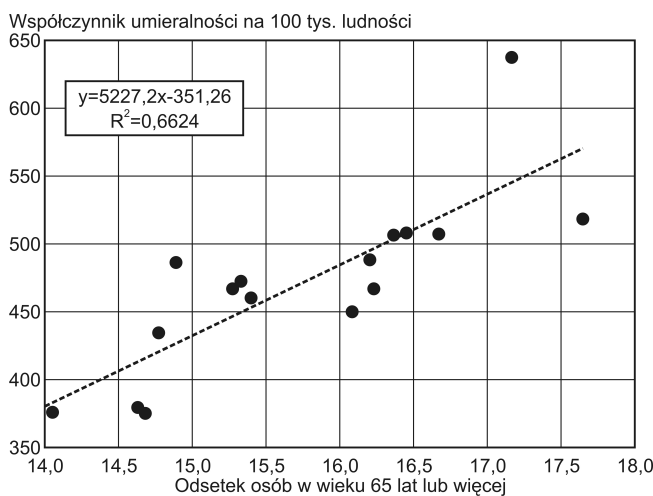
Rys. 1. Struktura głównych przyczyn zgonów w UE (EU28) w latach 2011–2014
Źródło: Eurostat

Tab. 1. Struktura głównych przyczyn zgonów w krajach Unii Europejskiej w 2014 r.

Kraj	Odsetek zgonów z powodu		
	ChUK	nowotworów	innych przyczyn
UE (28)	37,1	27,3	35,6
Bułgaria	66,4	16,7	16,9
Rumunia	58,6	19,9	21,5
Łotwa	57,0	21,5	21,5
Litwa	56,5	20,5	23,1
Estonia	53,3	25,1	21,6
Węgry	49,7	26,4	23,9
Chorwacja	47,5	27,8	24,7
Czechy	46,2	26,2	27,7
POLSKA	45,1	26,6	28,3
Słowacja	45,1	26,8	28,2
Austria	43,0	27,3	29,7
Słowenia	41,9	31,7	26,5
Grecja	39,7	25,9	34,4
Niemcy	38,9	26,6	34,5
Malta	38,0	28,1	33,9
Finlandia	37,6	23,5	39,0
Szwecja	36,8	26,4	36,8
Włochy	36,8	29,6	33,6
Cypr	34,9	23,9	41,2
Luksemburg	31,3	30,6	38,1
Portugalia	30,7	25,4	43,9
Irlandia	30,3	31,5	38,2
Hiszpania	29,7	27,9	42,5
Belgia	28,9	27,5	43,6
Holandia	27,6	32,5	39,9
Wielka Brytania	27,2	29,4	43,5
Francja	25,0	29,8	45,2
Dania	24,3	31,0	44,7

Źródło: Eurostat.

Częstość występowania zgonów z powodu ChUK jest silnie związana ze strukturą demograficzną danej populacji, a przede wszystkim z jej strukturą wiekową, dlatego na potrzeby analiz międzynarodowych lub regionalnych zamiast surowych współczynników zgonów prezentuje się zazwyczaj dane standaryzowane względem wieku. Wskazaną praktykę uzasadnia m.in. korelacja między natężeniem występowania zgonów w wyniku ChUK (na 100 tys. ludności) w poszczególnych województwach w Polsce a udziałem procentowym osób po 64. roku życia w populacji danego województwa (rys. 2), choć oczywiście przykłady tej zależności można by mnożyć.

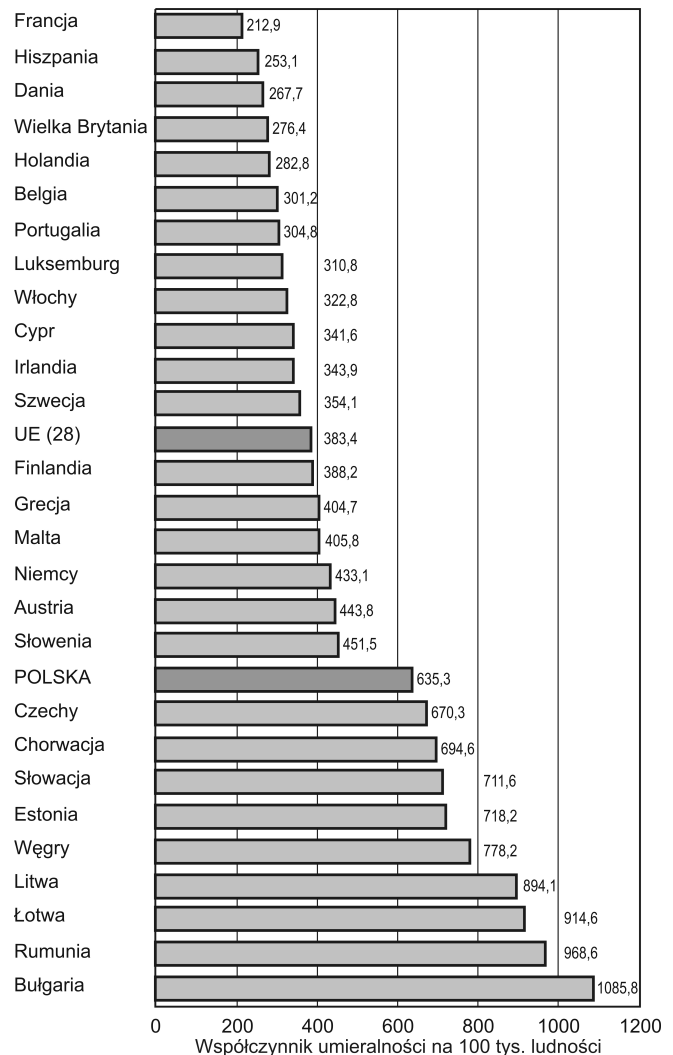


Rys. 2. Zależność między natężeniem występowania zgonów z powodu ChUK a odsetek osób po 64. roku życia w województwach w Polsce w 2015 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

Zestawienie standaryzowanych współczynników zgonu z powodu ChUK wśród krajów UE plasuje Polskę na odległym, 10. miejscu od końca, przy wyraźnie wyższej wysokości analizowanego współczynnika od sąsiadującej w zestawieniu Słowenii. Co więcej, standaryzowany współczynnik zgonów w wyniku ChUK w Polsce w 2015 r. był aż o 66% wyższy niż średnia jego wartość dla krajów UE. Przedstawione dane wyraźnie ukazują występującą w Polsce nadumieralność z powodu ChUK w porównaniu do pozostałych krajów UE. Najkorzystniej pod względem analizowanego współczynnika zjawisko to kształtowało się we Francji, w Hiszpanii, Danii, Wielkiej Brytanii i Holandii, zaś najgorzej w Bułgarii, Rumunii i na Łotwie (por. rys. 3). Opisana sytuacja sprawia, że w takich krajach, jak Polska ważne jest dokładne analizowanie zmian poziomu umieralności na ChUK oraz wdrażanie niezbędnych programów promocji zdrowia (i kontynuacja istniejących), których celem będzie poprawa stanu zdrowia Polek i Polaków, a w następstwie obniżenie współczynników zgonów i zmniejszenie dystansu dzielącego nasz kraj od europejskich standardów w tym zakresie (zob. m.in. Drygas, Słońska, 2015; Kwaśniewska, Drygas, 2015; Pająk, Jankowski, Wolfshaut-Wolak, 2015).

nuacja istniejących), których celem będzie poprawa stanu zdrowia Polek i Polaków, a w następstwie obniżenie współczynników zgonów i zmniejszenie dystansu dzielącego nasz kraj od europejskich standardów w tym zakresie (zob. m.in. Drygas, Słońska, 2015; Kwaśniewska, Drygas, 2015; Pająk, Jankowski, Wolfshaut-Wolak, 2015).



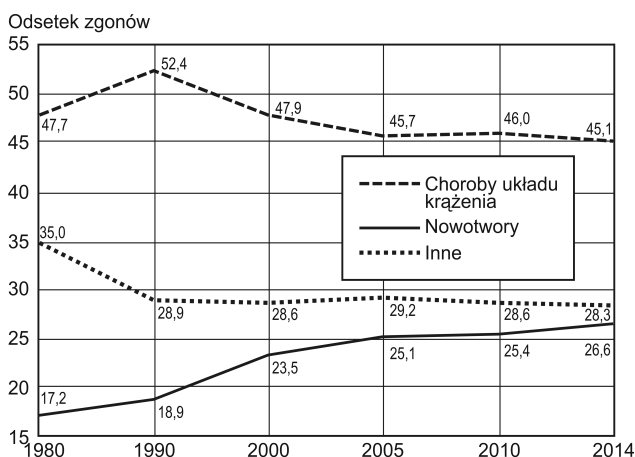
Rys. 3. Standaryzowane współczynniki zgonów w wyniku ChUK (na 100 tys. ludności) w krajach UE w 2015 r.

Źródło: Eurostat

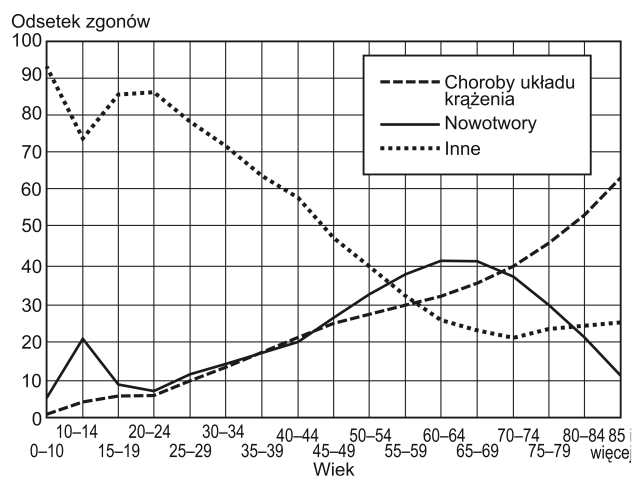
3. UMIERALNOŚĆ Z POWODU CHOROBY UKŁADU KRĄŻENIA W POLSCE ZE SZCZEGÓLNYM UWZGLĘDNIENIEM ŁODZI I WOJEWÓDZTWA ŁÓDZKIEGO

Podobnie jak w większości krajów UE choroby układu krążenia¹, o czym już wspomniano, stanowią najczęstszą przyczynę zgonów ludności w Pol-

sce (rys. 4), przy czym struktura przyczyn umieralności jest silnie determinowana przez wiek (por. rys. 5).



Rys. 4. Struktura przyczyn zgonów w Polsce w latach 1980–2015
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

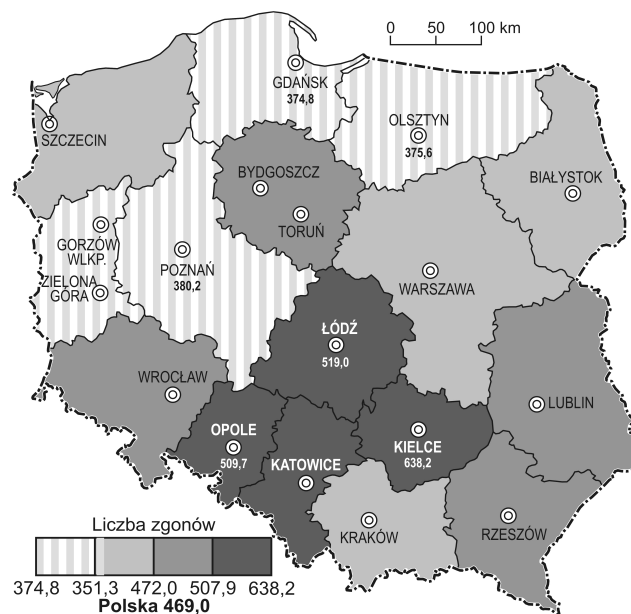


Rys. 5. Struktura przyczyn zgonów według grup wieku w Polsce w 2013 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

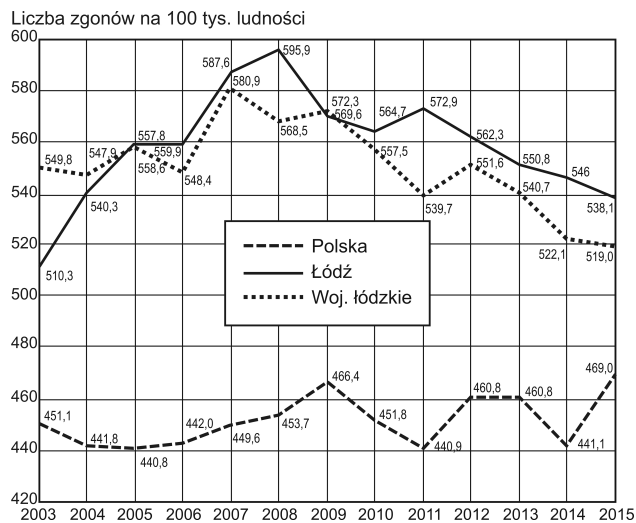
Analiza danych przedstawionych na rys. 5 wskazuje, że ChUK stanowiły dominującą przyczynę zgonów osób po 70. roku życia, a osoby z przedziału lat 45–70 najczęściej umierały na choroby nowotworowe. W przypadku zmarłych w wieku 20–44 lata ze zbliżoną częstością następują zgony w wyniku ChUK oraz chorób nowotworowych (por. także Wojtyniak, Stokwiszewski, 2015). Natężenie umieralności z powodu ChUK jest umiarkowanie silnie zróżnicowane terytorialnie, przy czym najniższymi wartościami cechują się województwa z północno-zachodniej części Polski (pomorskie, warmińsko-mazurskie i wielkopolskie), zaś najwyższymi województwa południowo-centralnej części kraju (świętokrzyskie, łódzkie i opolskie) (rys. 6). Warto przy tym zauważyć, że częstość zgonów z powodu

ChUK w województwie świętokrzyskim jest o około 70% większa niż w województwie pomorskim lub warmińsko-mazurskim (por. Wojtyniak, Zdrojewski, 2015).



Rys. 6. Natężenie występowania zgonów z powodu ChUK w Polsce w 2015 r. według województw

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS



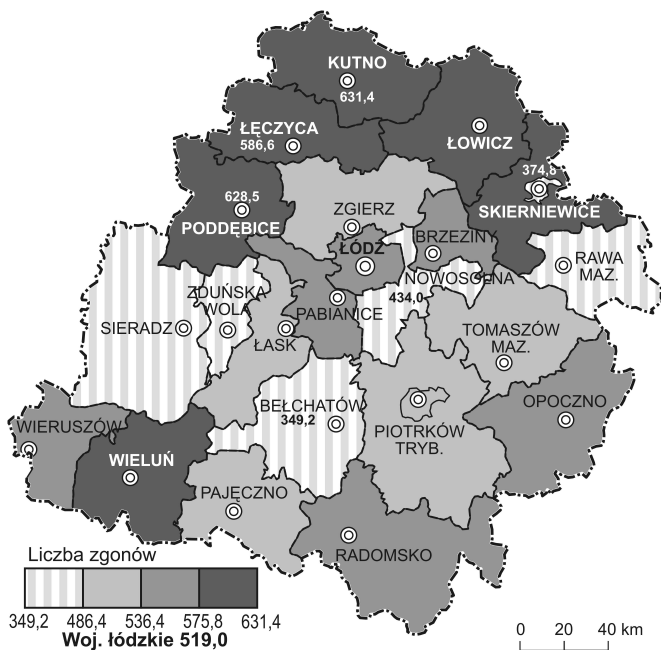
Rys. 7. Natężenie występowania zgonów (na 100 tys. ludności) w Łodzi i województwie łódzkim na tle wskaźników ogólnokrajowych w latach 2003–2015

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

Analiza danych prezentowanych na rys. 6 wskazuje, że województwo łódzkie charakteryzuje się jednym z najwyższych współczynników zgonów spowodowanych ChUK, kształtującym się na poziomie znacznie powyżej średniej ogólnopolskiej, zaś w samej Łodzi od 2010 r. współczynnik zgonów w wyniku ChUK jest jeszcze wyższy niż dla woje-

wództwa. Należy jednak w tym miejscu dodać, że natężenie umieralności od 2007 r. w przypadku województwa łódzkiego, a także od 2008 r. w Łodzi wykazuje tendencję malejącą (rys. 7) (zob. Cicha-Mikołajczyk, Piotrowski, Kurjata, Piwońska, Polakowski, 2016).

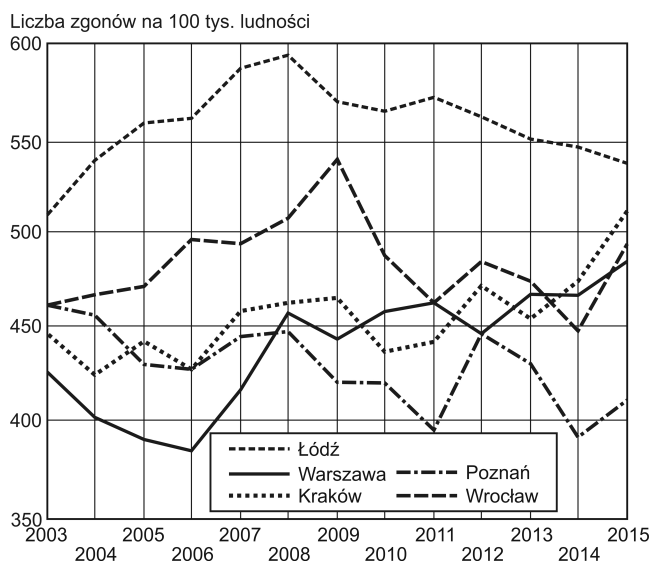
Na tle pozostałych powiatów województwa łódzkiego sytuacja w Łodzi pod względem umieralności z powodu chorób ChUK nie wygląda szczególnie niekorzystnie. W tym województwie (rys. 8) najniższym natężeniem występowania zgonów w wyniku przedmiotowych chorób wyróżniały się powiaty: bełchatowski, powiat-miasto Skierniewice oraz powiat łódzki wschodni, zaś najmniej korzystnie kształtowała się sytuacja pod tym względem w powiatach: kutnowskim, poddębickim, łęczyckim, skierniewickim, wieluńskim i łowickim, tzn. (z wyjątkiem powiatu wieluńskiego) w północnej części województwa łódzkiego (Przybylski, Szukalski, 2015). Niemniej jednak natężenie występowania zgonów z powodu ChUK w Łodzi, na tle innych wielkich miast w Polsce, przedstawia się już znacznie mniej korzystnie (rys. 9).



Rys. 8. Natężenie występowania zgonów z powodu ChUK w województwie łódzkim w 2015 r. według powiatów
 Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

Spośród polskich miast liczących powyżej 500 tys. mieszkańców najniższym natężeniem tego zjawiska do 2007 r. odznaczało się miasto stołeczne Warszawa, zaś od 2008 r. – Poznań. Przy tym w całym analizowanym okresie najwyższą częstością zgo-

nów z powodu ChUK cechowała się Łódź (rys. 9; zob. także: Szukalski, 2012).



Rys. 9. Natężenie występowania zgonów (na 100 tys. ludności) w Łodzi na tle pozostałych wielkich miast w Polsce w latach 2003–2015

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

4. MATERIAŁ I METODY

Zaprezentowane w poprzednim rozdziale dane mogą wskazywać, że Łódź i województwo łódzkie charakteryzuje nadumieralność z powodu ChUK (por. Pikala, Maniecka-Bryła, 2013), co – jeśli zostanie potwierdzone – niesie ze sobą określone skutki depopulacyjne dla Łodzi i województwa. Oczywiście takie analizy powinno się prowadzić z uwzględnieniem struktury demograficznej. Pewnym rozwiązaniem jest – wspomniana już w niniejszej pracy – powszechnie stosowana standaryzacja względem wieku lub też analizowanie tzw. cząstkowych współczynników zgonów (m.in. Szukalski, 2012). Zdecydowano jednak, by wskazane analizy dla Łodzi i województwa łódzkiego opracować w oparciu o teoretyczne liczebności zgonów z określonego powodu, oszacowane na podstawie struktury demograficznej i właściwych, przy założonych cechach demograficznych (wiek, płeć, miejsce zamieszkania), prawdopodobieństw zgonu. Punktem wyjścia do prowadzenia kolejnych analiz były następujące hipotezy badawcze:

1. Teoretyczną podstawą dalszych analiz było następujące zdefiniowanie prawdopodobieństwa wystąpienia zgonu:

$$PZ(ChUK)_{P,W(t)} = \frac{LZ(ChUK)_{P,W(t)}}{LL_{P,W(t)}} \quad (1)$$

gdzie:

$PZ(ChUK)_{P,W(t)}$ - prawdopodobieństwo zgonu na ChUK osób danej płci i grupy wieku w roku t ,

$LZ(ChUK)_{P,W(t)}$ - liczba zgonów z powodu ChUK osób danej płci i grupy wieku w roku t ,

$LL_{P,W(t)}$ - liczba ludności danej płci i grupy wieku w roku t ,

P - płeć (mężczyzna, kobieta),

W - grupa wieku (0-4, 5-9, 10-14, ..., 75-79, 80-84, 85 i więcej),

t - rok (2010, 2011, 2012, 2013, 2014).

2. Właściwe prawdopodobieństwa wystąpienia zgonów określane na potrzeby analiz dla badanego województwa były wyznaczone z wykorzystaniem danych ogólnopolskich, zaś dla Łodzi - na podstawie danych dla mieszkańców polskich miast. Następnie, opierając się na nich, określono teoretyczne liczebności zgonów w oparciu o wzór (2).

$$TLZ(ChUK)_{OB(t)} = TLZ(ChUK, K)_{OB(t)} + TLZ(ChUK, M)_{OB(t)} \quad (2)$$

gdzie:

$TLZ(ChUK)_{OB(t)}$ - teoretyczna liczba zgonów na ChUK na danym obszarze w roku t ,

$TLZ(ChUK, K)_{OB(t)}$ - teoretyczna liczba zgonów kobiet na ChUK na tym obszarze w roku t ,

$TLZ(ChUK, M)_{OB(t)}$ - teoretyczna liczba zgonów mężczyzn na ChUK na tym obszarze w roku t ,

OB - obszar (województwo łódzkie, Łódź),

t - jak dla wzoru 1.

Przy tym:

$$a) TLZ(ChUK, K)_{OB(t)} = \sum_{i=1}^n PZ[ChUK, K, TER(t), w_i] \cdot LK[OB(t), w_i] \quad (3)$$

$$b) TLZ(ChUK, M)_{OB(t)} = \sum_{i=1}^n PZ[ChUK, M, TER(t), w_i] \cdot LM[OB(t), w_i] \quad (4)$$

gdzie:

$PZ[ChUK, K, TER(t), w_i]$ - prawdopodobieństwo zgonu kobiet na ChUK, wyliczone na podstawie wzoru 1 na danym terenie w roku t dla grupy wiekowej i ,

$LK[OB(t), w_i]$ - liczba kobiet na tym obszarze w roku t w grupie wiekowej i ,

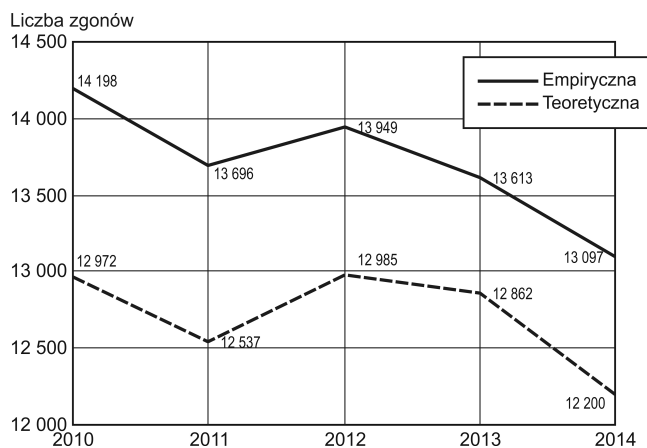
$PZ[ChUK, M, TER(t), w_i]$ - prawdopodobieństwo zgonu mężczyzn na ChUK, wyliczone na podstawie wzoru 1 na danym terenie w roku t dla grupy wiekowej i ,

$LK[OB(t), w_i]$ - liczba mężczyzn na tym obszarze w roku t w grupie wiekowej i ,

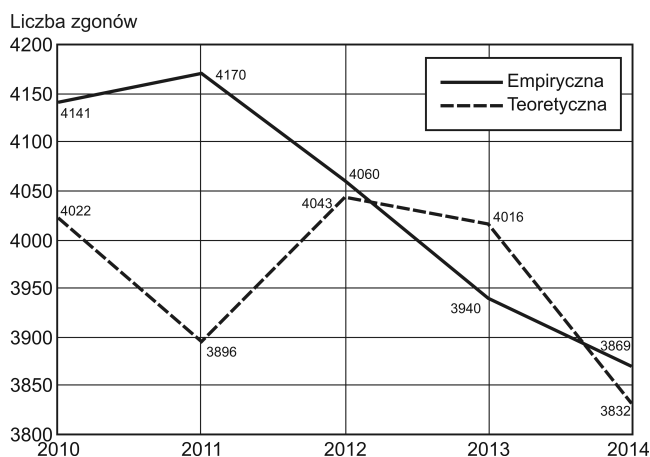
$TER(t)^2$ - terytorium (Polska, miasta w Polsce),

$OB(t)$ - jak dla wzoru 2.

Obliczone na podstawie przedstawionych wzorów prawdopodobieństwa wystąpienia zgonów dla kobiet i mężczyzn w Polsce, i następnie w polskich miastach, znajdują się w tab. 2-5. Pozwoliło to na zestawienie, po uwzględnieniu struktury wiekowo-płciowej populacji w Łodzi i województwie łódzkim, empirycznej i teoretycznej liczby zgonów z powodu ChUK w analizowanych latach (rys. 10 i 11).



Rys. 10. Teoretyczna i empiryczna liczba zgonów w województwie łódzkim z powodu ChUK w latach 2010-2014
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS



Rys. 11. Teoretyczna i empiryczna liczba zgonów w Łodzi w wyniku ChUK w latach 2010-2014

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

W województwie łódzkim umieralność na ChUK, zarówno „teoretyczna”, jak i „empiryczna” charakteryzowała się tendencją malejącą, czym wpisala się w ogólny trend obserwowany także w latach poprzednich (m.in. Pikala, Maniecka-Bryła, Bryła, 2013). Przy tym analiza danych przedstawionych na rys. 10 potwierdza jednak hipotezę pierwszą (H1), że województwo to cechuje nadumieralność w wyniku ChUK (por.: Przybylski, Szukalski, 2015,

Tab. 2. Prawdopodobieństwa zgonu z powodu ChUK mężczyzn w Polsce według grup wieku w latach 2010-2014

Rok	Grupa wieku								
	0-4	5-9	10-14	15-19	20-24	25-29	30-34	35-39	40-44
2010	0,000023	0,000007	0,000007	0,000033	0,000050	0,000096	0,000193	0,000390	0,000912
2011	0,000010	0,000005	0,000007	0,000035	0,000074	0,000105	0,000180	0,000363	0,000782
2012	0,000006	0,000002	0,000011	0,000031	0,000069	0,000098	0,000164	0,000420	0,000811
2013	0,000016	0,000003	0,000004	0,000021	0,000051	0,000102	0,000160	0,000345	0,000768
2014	0,000007	0,000003	0,000005	0,000032	0,000047	0,000095	0,000177	0,000346	0,000684
Rok	Grupa wieku								
	45-49	50-54	55-59	60-64	65-69	70-74	75-79	80-84	85+
2010	0,001663	0,003193	0,005012	0,007290	0,011975	0,018624	0,031330	0,051975	0,102387
2011	0,001559	0,002896	0,004719	0,007030	0,010679	0,017604	0,029183	0,049917	0,098999
2012	0,001635	0,003009	0,004773	0,007460	0,010886	0,017921	0,029029	0,050165	0,102860
2013	0,001525	0,002863	0,004623	0,007402	0,010646	0,017026	0,027954	0,048936	0,099479
2014	0,001362	0,002599	0,004311	0,006754	0,009799	0,016263	0,026012	0,045340	0,093025

Źródło: obliczenia własne na podstawie danych GUS.

Tab. 3. Prawdopodobieństwa zgonu z powodu ChUK kobiet w Polsce według grup wieku w latach 2010-2014

Rok	Grupa wieku								
	0-4	5-9	10-14	15-19	20-24	25-29	30-34	35-39	40-44
2010	0,000031	0,000002	0,000009	0,000014	0,000026	0,000041	0,000055	0,000101	0,000214
2011	0,000006	0,000001	0,000006	0,000025	0,000021	0,000036	0,000062	0,000090	0,000228
2012	0,000005	0,000003	0,000002	0,000018	0,000020	0,000034	0,000050	0,000098	0,000214
2013	0,000006	0,000001	0,000004	0,000020	0,000026	0,000033	0,000053	0,000092	0,000184
2014	0,000007	0,000000	0,000005	0,000013	0,000022	0,000034	0,000052	0,000111	0,000184
Rok	Grupa wieku								
	45-49	50-54	55-59	60-64	65-69	70-74	75-79	80-84	85+
2010	0,000401	0,000797	0,001321	0,002342	0,004504	0,009060	0,019593	0,042365	0,097299
2011	0,000389	0,000740	0,001220	0,002340	0,004150	0,008435	0,018232	0,039632	0,092270
2012	0,000446	0,000805	0,001315	0,002382	0,004220	0,008690	0,017776	0,038548	0,095825
2013	0,000407	0,000697	0,001256	0,002353	0,004107	0,008372	0,016927	0,037902	0,094883
2014	0,000382	0,000668	0,001180	0,002203	0,003724	0,007687	0,015617	0,034509	0,089197

Źródło: obliczenia własne na podstawie danych GUS.

Tab. 4. Prawdopodobieństwa zgonu z powodu ChUK mężczyzn w miastach w Polsce według grup wieku w latach 2010-2014

Rok	Grupa wieku								
	0-4	5-9	10-14	15-19	20-24	25-29	30-34	35-39	40-44
2010	0,000020	0,000006	0,000007	0,000033	0,000045	0,000091	0,000170	0,000356	0,000894
2011	0,000016	0,000004	0,000004	0,000025	0,000075	0,000103	0,000177	0,000334	0,000754
2012	0,000008	0,000002	0,000012	0,000036	0,000069	0,000098	0,000160	0,000405	0,000807
2013	0,000010	0,000004	0,000006	0,000022	0,000051	0,000101	0,000153	0,000354	0,000758
2014	0,000003	0,000003	0,000008	0,000036	0,000045	0,000098	0,000175	0,000344	0,000665
Rok	Grupa wieku								
	45-49	50-54	55-59	60-64	65-69	70-74	75-79	80-84	85+
2010	0,001632	0,003217	0,004849	0,007120	0,011667	0,017441	0,029048	0,047771	0,092000
2011	0,001493	0,002865	0,004569	0,006811	0,010267	0,016902	0,026922	0,044580	0,088542
2012	0,001670	0,002937	0,004711	0,007205	0,010386	0,017074	0,027161	0,045543	0,092204
2013	0,001551	0,002809	0,004585	0,007241	0,010137	0,016008	0,026028	0,044421	0,089336
2014	0,001333	0,002607	0,004329	0,006631	0,009477	0,015699	0,024605	0,041507	0,084708

Źródło: obliczenia własne na podstawie danych GUS.

Tab. 5. Prawdopodobieństwa zgonu z powodu ChUK kobiet w miastach w Polsce według grup wieku w latach 2010–2014

Rok	Grupa wieku								
	0–4	5–9	10–14	15–19	20–24	25–29	30–34	35–39	40–44
2010	0,000033	0,000004	0,000014	0,000009	0,000027	0,000043	0,000056	0,000076	0,000217
2011	0,000007	0,000000	0,000002	0,000023	0,000020	0,000038	0,000061	0,000090	0,000237
2012	0,000003	0,000002	0,000000	0,000022	0,000024	0,000037	0,000048	0,000095	0,000199
2013	0,000007	0,000002	0,000006	0,000021	0,000024	0,000032	0,000054	0,000085	0,000189
2014	0,000009	0,000000	0,000006	0,000007	0,000025	0,000040	0,000061	0,000120	0,000188
Rok	Grupa wieku								
	45–49	50–54	55–59	60–64	65–69	70–74	75–79	80–84	85+
2010	0,000407	0,000814	0,001280	0,002270	0,004404	0,008613	0,018150	0,039407	0,088091
2011	0,000427	0,000742	0,001237	0,002291	0,004048	0,007949	0,016722	0,036090	0,086659
2012	0,000468	0,000840	0,001319	0,002374	0,004153	0,008272	0,016524	0,035155	0,089037
2013	0,000419	0,000691	0,001269	0,002332	0,004049	0,008097	0,015944	0,034562	0,088655
2014	0,000391	0,000691	0,001187	0,002183	0,003664	0,007439	0,014629	0,032008	0,083619

Źródło: obliczenia własne na podstawie danych GUS.

5. DYSKUSJA

s. 90–93). Dane pokazują, że w ciągu analizowanych pięciu lat (2010–2014), łączna liczba ponadprzeciętnych (w stosunku do ogólnopolskiej średniej) zgonów z powodu tych chorób w województwie łódzkim wyniosła blisko 5 tys., tj. około 1000 osób rocznie.

Analogiczna analiza dla Łodzi nie pozwala już na tak jednoznaczne wnioski, bowiem w latach 2010–2011 Łódź charakteryzowała się wyższą liczbą zgonów z powodu ChUK, niż wynikałoby to z ogólnopolskich statystyk dla miast, chociaż w latach 2012 i 2014 obie wartości tych danych były do siebie bardzo zbliżone, zaś w 2013 r. umieralność w wyniku tych chorób była niższa od wyznaczonej wartości teoretycznej (rys. 11). Niemniej jednak wspólna analiza wszystkich tych danych wskazuje, że w ciągu ostatnich pięciu lat (2010–2014), łączna liczba wartości zgonów z powodu ChUK ponadprzeciętnych (w stosunku do ogólnopolskiej średniej dla miast) w Łodzi wyniosła 371 osób, co oznacza 75 osób rocznie. Warto w tym miejscu także odnotować, że od 2011 r. umieralność na ChUK w Łodzi cechuje się liniową tendencją malejącą, mimo że obliczone wartości teoretyczne, uwzględniające strukturę demograficzną miasta i ogólnopolskie miejskie statystyki zgonów, nie wykazują trendu analogicznego. Tym samym obserwowane w ostatnich trzech latach zmiany mogą być efektem poprawy sytuacji zdrowotnej mieszkańców Łodzi, ale potwierdzenie wymagałoby pogłębionych analiz epidemiologicznych.

Do głównych czynników ryzyka chorób układu krążenia zalicza się: palenie tytoniu, nadciśnienie tętnicze, zbyt wysoki poziom cholesterolu (> 5,0), otyłość, występowanie cukrzycy oraz słabą aktywność fizyczną (por. Drygas 2006, s. 21).

Wyniki badania WOBASZ (Wieloośrodkowe Ogólnopolskie Badanie Stanu Zdrowia Ludności (szerzej: Drygas i in., 2015) w przekroju wojewódzkim nie wskazują na szczególnie niekorzystny obraz przedstawionych czynników w tym województwie, dlatego – mając na uwadze przywołane wyniki – trudno jednoznacznie wiązać ponadprzeciętną umieralność z powodu ChUK w badanym regionie z niewłaściwymi postawami prozdrowotnymi mieszkańców (por. Polakowska i in., 2005³; Tykarski i in., 2005; Drygas i in., 2005; Biela i in., 2005; Pająk i in., 2005; *Społeczne nierówności...*, 2012).

Z drugiej strony realizowane są przez GUS badania stanu zdrowia ludności, polegające na dokonaniu samooceny jego stanu. Stwierdzono, że odpowiedzi „dobre” lub „bardzo dobre” są najrzadziej udzielane przez mieszkańców województwa łódzkiego (dane ogólnokrajowe informują, że dobrym lub bardzo dobrym stanem zdrowia cechuje się 67,4% mieszkańców, zaś w województwie łódzkim 61,8%). Co więcej, podczas gdy co 10. Polak ocenia stan swojego zdrowia jako „zły” lub „bardzo zły”, w województwie łódzkim takie poczucie deklaruje 14%, co w przekroju wojewódzkim stanowi w Polsce wartość najwyższą (szerzej: *Stan zdrowia...*, 2016). Niekorzystnie wypada województwo

łódzkie także pod względem częstości występowania tzw. dolegliwości przewlekłych. W skali ogólnokrajowej odnotowuje się je u nieco ponad połowy Polaków (54%), najczęściej zaś występują w województwach łódzkim i śląskim – u 60% ludności (*Stan zdrowia...*, 2016). Łódzkie Regionalne Centrum Polityki Społecznej potwierdza też relatywnie zły stan zdrowia mieszkańców łódzkiego, wskazując na: najkrótsze w kraju przeciętne trwanie życia kobiet i mężczyzn, drugie miejsce w kraju pod względem występowania chorób cywilizacyjnych, prowadzenie niezdrowego stylu życia przez mieszkańców, niską ich świadomość zdrowotną oraz najwyższy w kraju wskaźnik zachorowalności na gruźlicę (*Plan przewidywania...*, 2013).

6. PODSUMOWANIE

Województwo łódzkie charakteryzuje się nadumieralnością z powodu chorób układu krążenia, sięgającą średniorocznie blisko 1000 osób, przy tym ukazana niekorzystna sytuacja epidemiologiczna dotycząca umieralności z powodu ChUK w tym regionie utrzymuje się już od kilkunastu lat (por. Maniecka-Bryła, Bryła, Drygas, 2005). Chociaż dostępne wyniki badania WOBASZ nie potwierdzają w omawianym regionie szczególnie wysokich wartości parametrów będących czynnikami ryzyka ChUK, to już statystyki związane z ogólnym stanem zdrowia mieszkańców (samoocena), częstością występowania chorób przewlekłych oraz z innymi wskaźnikami demograficzno-epidemiologicznymi (przeciętne dalsze trwanie życia, zachorowalność na ChUK, niska świadomość zdrowotna) kształtują się dla mieszkańców województwa niekorzystnie. Tym samym widać, że niezadowolających statystyk umieralności z powodu ChUK nie można wiązać jedynie z niekorzystną z punktu widzenia tych chorób strukturą demograficzną.

Lepsza sytuacja jest w samej Łodzi, bowiem w ciągu ostatnich trzech lat, za które dysponujemy danymi statystycznymi, prawdopodobieństwo zgonu w tym mieście w wyniku ChUK (przy uwzględnieniu czynnika płci i wieku) jest zbliżone do ogólnopolskiej średniej dla miast, a niekiedy nawet jest od niej niższe. Zatem obserwowana w Łodzi wysoka liczba zgonów z powodu chorób układu krążenia (m.in. względem innych wielkich miast w Polsce) wydaje się wynikać bardziej z niekorzystnej struktury demograficznej niż z przyczyn związanych ze stanem zdrowia.

PRZYPISY

¹ Osobną kwestią jest rzetelność polskich danych raportujących zgonu według przyczyn (szerzej: Cierniak-Piotrowska, Marciniak, Stańczak, 2015).

² Zgodnie z założeniami, w analizach dla województwa łódzkiego za TER przyjmowano Polskę, zaś dla Łodzi – miasta w Polsce.

³ Przytaczany w przywołanych publikacjach projekt WOBASZ stanowi standard badań epidemiologicznych w Polsce, choć niestety pochodzi z badania przeprowadzonego ponad 10 lat temu. Niestety, wyniki badania WOBASZ II przeprowadzonego w latach 2013–2014 nie zostały jeszcze opublikowane w przekroju wojewódzkim. Z drugiej strony przejawianie niewłaściwych zachowań prozdrowotnych może skutkować przedwczesnym zgonem osób, zazwyczaj jednak z pewnym opóźnieniem w stosunku do stanu wystąpienia, dlatego – zdaniem autora – porównanie w województwach kształtowania się czynników ryzyka chorób układu krążenia, choć odnosi się do sytuacji oddalonej czasowo, ciągle stanowi wartościowe informacje dla prowadzenia analiz umieralności.

BIBLIOGRAFIA

- Biela, U., Pająk, A., Kaczmarczyk-Chałas, K., Głuszek, J., Tendera, M., Waśkiewicz, A., Kurjata, P., Wyrzykowski, B. (2005). Częstość występowania nadwagi i otyłości u kobiet i mężczyzn w wieku 20–74 lat. Wyniki WOBASZ. *Kardiologia Polska*, 63, Supl. IV.
- Cicha-Mikołajczyk, A., Piotrowski, W., Kurjata, P., Piwońska, A., Polakowska, M. (2016). *Zmiany umieralności z powodu chorób układu krążenia w latach 2010–2014 w Polsce, IX Konferencja Naukowa Sekcji Prewencji i Epidemiologii Polskiego Towarzystwa Kardiologicznego „Kardiologia Prewencyjna 2016 – wytyczne, wątpliwości, gorące tematy”*, <http://2016.kardiologiaprewencyjna.eu/program> (data dostępu: 6.06.2017).
- Cierniak-Piotrowska, M., Marciniak, G., Stańczak, J. (2015). Statystyka zgonów i umieralności z powodu chorób układu krążenia. W: Z. Strzelecki, J. Szymborski (red.), *Zachorowalność i umieralność na choroby układu krążenia a sytuacja demograficzna Polski*. Rządowa Rada Ludnościowa, <http://bip.stat.gov.pl/organizacja-statystyki-publicznej/rzadowa-rada-ludnosciowa/publikacje-rzadowej-rady-ludnosciowej/> (data dostępu: 6.06.2017).
- Drygas, W. (2006). *Profilaktyka chorób serca i naczyń*, <http://slideplayer.pl/slide/405189/> (data dostępu: 2.06.2017).
- Drygas, W., Bielecki, W., Kozakiewicz, K., Pająk, A., Piotrowski, W., Tykarski, A., Wyrzykowski, B., Zdrojewski, T. (2015). Wieloośrodkowe Ogólnopolskie Badanie Stanu Zdrowia Ludności – WOBASZ. W: G. Kopeć, P. Jankowski, A. Pająk, W. Drygas (red.), *Epidemiologia i prewencja chorób układu krążenia* (s. 41–56). Kraków: Medycyna Praktyczna.
- Drygas, W., Kwaśniewska, M., Szczepińska, D., Kozakiewicz, K., Głuszek, J., Wiercińska, E., Wyrzykowski, B., Kurjata, P. (2005). Ocena poziomu aktywności fizycznej dorosłej populacji Polski. Wyniki programu WOBASZ. *Kardiologia Polska*, 63, Supl. IV.
- Drygas, W., Słońska, Z. (2015). Polkard Media „Pamiętaj o sercu”. W: G. Kopia, P. Jankowski, A. Pająk, W. Drygas (red.), *Epidemiologia i prewencja chorób układu krążenia* (s. 123–128). Kraków: Medycyna Praktyczna.
- Kałuża-Kopias, D. (2015). Migracje w województwie łódzkim. W: P. Szukalski (red.), *Procesy demograficzne w województwie*

- łódzkim w XXI wieku (s. 109–144). Łódź: Wyd. Uniwersytetu Łódzkiego.
- Kałuża-Kopias, D. (2016). Migracje w województwie łódzkim. *Studia Ekonomiczne, Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Ekonomicznego w Katowicach*, 290, s. 187–197.
- Kałuża-Kopias, D. (2017). Migracje w województwie łódzkim. W: J. Hryniewicz, A. Potrykowska (red.), *Sytuacja demograficzna województwa łódzkiego jako wyzwanie dla polityki społecznej i gospodarczej* (s. 138–157). Warszawa: Rządowa Rada Ludnościowa, GUS.
- Kwaśniewska, M., Drygas, W. (2015). Program Profilaktyki i Wczesnego Wykrywania Chorób Układu Krążenia Narodowego Funduszu Zdrowia. W: G. Kopcia, P. Jankowski, A. Pająk, W. Drygas (red.), *Epidemiologia i prewencja chorób układu krążenia* (s. 133–140). Kraków: Medycyna Praktyczna.
- Maniecka-Bryła, I., Bryła, M., Drygas, W. (2005). Sytuacja epidemiologiczna chorób układu krążenia w województwie łódzkim na tle sytuacji epidemiologicznej w Polsce na początku XXI wieku. *Przegląd Epidemiologiczny*, 59, s. 923–932.
- Pająk, A., Jankowski, P., Wolfshaut-Wolak, R. (2015). Program EuroAction. W: G. Kopcia, P. Jankowski, A. Pająk, W. Drygas (red.), *Epidemiologia i prewencja chorób układu krążenia* (s. 157–162). Kraków: Medycyna Praktyczna.
- Pająk, A., Wiercińska, E., Polakowska, M., Kozakiewicz, K., Kaczmarczyk-Chałas, K., Tykarski, A., Gaździk, D., Zdrojewski, T. (2005). Rozpowszechnienie dyslipidemii u mężczyzn i kobiet w wieku 20–74 lat w Polsce. Wyniki badania WOBASZ. *Kardiologia Polska*, 63, Supl. IV.
- Pikala, M., Maniecka-Bryła, I. (2013). Ocena zmian w umieralności w województwie łódzkim na tle Polski i Unii Europejskiej. *Hygeia Public Health*, 48 (4), s. 520–525.
- Pikala, M., Maniecka-Bryła, I., Bryła, M. (2013). Trendy umieralności z powodu najczęstszych przyczyn zgonów w województwie łódzkim w latach 1999–2008 – analiza joinpoint regression. *Hygeia Public Health*, 48 (1), s. 28–34.
- Plan przeciwdziałania depopulacji w województwie łódzkim. (2013). Łódź: Regionalne Centrum Polityki Społecznej.
- Polakowska, M., Piotrowski, W., Tykarski, A., Drygas, W., Wyrzykowski, B., Pająk, A., Kozakiewicz, A., Rywik, S. (2005). Nałóg palenia tytoniu w populacji polskiej. Wyniki programu WOBASZ. *Kardiologia Polska*, 63, Supl. IV.
- Przybylski, M., Szukalski, P. (2015). Stan zdrowia mieszkańców województwa łódzkiego. W: P. Szukalski (red.), *Procesy demograficzne w województwie łódzkim w XXI wieku*. Łódź: Wyd. Uniwersytetu Łódzkiego.
- Spoleczne nierówności w zdrowiu w Polsce. (2012). WHO, Regional Office for Europe.
- Stan zdrowia ludności Polski w 2014 r. (2016). Warszawa: GUS, Zakład Wydawnictw Statystycznych.
- Szukalski, P. (2012). *Sytuacja demograficzna Łodzi*. Łódź: Wyd. Biblioteka.
- Szukalski, P. (2015). Przemiany zachowań rozrodczych w województwie łódzkim. W: P. Szukalski (red.), *Procesy demograficzne w województwie łódzkim w XXI wieku*. Łódź: Wyd. Uniwersytetu Łódzkiego.
- Tykarski, A., Posadzy-Mańczyńska, A., Wyrzykowski, B., Kwaśniewska, M., Pająk, A., Kozakiewicz, K., Rywik, S., Broda, G. (2005). Rozpowszechnienie nadciśnienia tętniczego oraz skuteczność jego leczenia u dorosłych mieszkańców naszego kraju. Wyniki programu WOBASZ. *Kardiologia Polska*, 63, Supl. IV.
- Wojtyniak, B., Stokwiszewski, J. (2015). Trendy czasowe umieralności ogółem oraz z powodu głównych przyczyn: chorób układu krążenia, nowotworów złośliwych oraz przyczyn zewnętrznych w Polsce na tle sytuacji w UE15. *Zdrowie Publiczne i Zarządzanie*, 13 (4), s. 316–327.
- Wojtyniak, B., Zdrojewski, T. (2015). Umieralność z powodu chorób układu krążenia w Polsce – analiza zmian w latach 1999–2013. W: G. Kopcia, P. Jankowski, A. Pająk, W. Drygas (red.), *Epidemiologia i prewencja chorób układu krążenia* (s. 29–40). Kraków: Medycyna Praktyczna.
- <http://www.nierownosci.mz.gov.pl/wp-content/uploads/sites/6/2014/07/Spoleczne-nierownosci-w-zdrowiu-w-Polsce.pdf> (data dostępu: 2.06.2017).

Artykuł wpłynął:
5 października 2019
Zaakceptowano do druku:
11 grudnia 2019