



Konwersatorium Wiedzy o Mieście

nr 5 (33) 2020

ISSN 2543-9421

Konwersatorium Wiedzy o Mieście



WYDAWNICTWO
UNIWERSYTETU
ŁÓDZKIEGO

Konwersatorium Wiedzy o Mieście

Siedziba Redakcji
Instytut Geografii Miast i Turyzmu, Uniwersytet Łódzki
90-142 Łódź, ul. Kopcińskiego 31
tel./faks +48 42 635 45 50, tel. +48 42 635 45 52

REDAKTOR NACZELNA
Ewa Szafrńska

ZASTĘPCA REDAKTOR NACZELNEJ
Joanna Kowalczyk-Anioł

RADA NAUKOWA

Waldemar Cudny	Uniwersytet Łódzki
Mariusz Czepczyński	Uniwersytet Gdański
Annegret Haase	Helmholtz Centre for Environmental Research, Niemcy
Jolanta Jakóbczyk-Gryszkiewicz	Uniwersytet Łódzki
Tomasz Kaczmarek	Uniwersytet im. Adama Mickiewicza, Poznań
Szymon Marcińczak	Uniwersytet Łódzki
René Matlovič	University of Presov, Słowacja
Joseph Salukvadze	Tbilisi State University, Gruzja
Dariusz Sokołowski	Uniwersytet Mikołaja Kopernika, Toruń
Zdeněk Szczyrba	Palacký University of Olomouc, Czechy
Przemysław Śleszyński	Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania PAN
Petra Špačková	Uniwersytet Karola w Pradze, Czechy
Tiit Tammaru	University of Tartu, Estonia
Grzegorz Węclawowicz	Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania PAN
Anita Wolaniuk	Uniwersytet Łódzki
Andrzej Zborowski	Uniwersytet Jagielloński

Czasopismo jest objęte patronatem Komisji Geografii Osadnictwa i Ludności PTG

RECENZENCI

Krzysztof Będkowski, Waldemar Cudny, Robert Faracik, Pamela Jeziorska-Biel, Ewa Klima,
Renata Krukowska, Stanisław Mordwa, Robert Pawlusiński, Marcin Połom, Agnieszka Rochmińska,
Dorota Sikora-Fernandez, Piotr Trzepacz, Bernadetta Zawilińska

REDAKCJA JĘZYKOWA, KOREKTA
Beata Wojtania

MAPY I RYSUNKI
Anna Wosiak

KOREKTA TECHNICZNA
Elżbieta Rzymkowska

SKŁAD KOMPUTEROWY
Beata Bednarek

PROJEKT OKŁADKI

Katarzyna Turkowska, Agencja Komunikacji Marketingowej efectoro.pl
Zdjęcie wykorzystane na okładce: <https://commons.wikimedia.org/Łódź w 1853>

Wydrukowano z gotowych materiałów dostarczonych do Wydawnictwa UŁ

© Copyright by Uniwersytet Łódzki, Łódź 2020
ISSN 2543-9421
e-ISSN: 2544-1221

Wydane przez Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego
Wydanie I. W.10380.21.0.C
Ark. druk. 20,5


Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego
90-131 Łódź, ul. Lindleya 8, tel. +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

IWONA JAŻDŻEWSKA – Urban network in Poland during last millennium	7
MARCIN JASKULSKI, ŁUKASZ LECHOWSKI, MARTA NALEJ – Zmiany pokrycia terenu na wybranych obszarach południowych obrzeży Łodzi w latach 1973–2017: studium przypadku	21
AGNIESZKA DEMBICKA-NIEMIEC – Rozwój miast metropolitalnych Polski w kontekście rozwoju zrównoważonego	31
EDYTA PIJET-MIGOŃ – Rozwój pasażerskiego transportu lotniczego w Polsce w latach 1989–2019 – jego skutki dla portów lotniczych i implikacje dla miast	43
ROBERT PAWLUSIŃSKI, KAMIL MRÓZ, MAREK GROCHOWICZ – Rozwój gospodarki nocnej w miastach historycznych – aspekty przestrzenne i funkcjonalne. Przykład krakowskiej dzielnicy Kazimierz	55
JOLANTA JAKÓBCZYK-GRYSZKIEWICZ – Imigranci w polskich miastach. Przykład Pabianic w regionie łódzkim	71
ROBERT FARACIK – Aspekty wiejskości w krajobrazie kulturowym dużego miasta na przykładzie Krakowa	81
MARLENA DYSZY, ELŻBIETA ZUZAŃSKA-ŻYŚKO – Strefy wpływu miast a migracje ludności w regionie policentrycznym	101
PIOTR TRZEPACZ – Stadion piłkarski w przestrzeni miasta: przemiany lokalizacji dużych obiektów infrastruktury piłkarskiej	115
MICHAŁ DUDA – Wykorzystanie metod socjologii wizualnej w geograficznych badaniach przestrzeni miejskiej – analiza fotografii wykonanych przez turystów w Łodzi	125
WOJCIECH KOMAN – Podziemna przestrzeń kulturalna Zabrze w kopalni „Guido”	141
MALGORZATA REJTER – Społeczne doświadczanie miasta na przykładzie Łodzi – biografie z lat dzieciństwa i młodości	153

Iwona Jądzewska

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

Uniwersytet Łódzki

Wydział Nauk Geograficznych

Instytut Geografii Miast, Turystyki i Geoinformacji

iwona.jadzewska@geo.uni.lodz.pl

URBAN NETWORK IN POLAND DURING LAST MILLENNIUM

Abstract: The article attempts to find in the history of Poland facts and processes that influenced the contemporary shape of the Polish urban network. In comparison with other parts of Europe, the process of urbanisation in Central and Eastern Europe was significantly delayed. During the last millennium, the Polish state changed its borders many times, mainly in the east-west direction, because the Baltic Sea from the north and the Sudeten and Carpathian ranges from the south effectively inhibited territorial changes in the north-south direction. The process of shaping and strengthening the urban settlement network in Poland to the present day has been divided into five periods. The first, lasting from the 8th century until the union of Kreva in 1385, encompasses the beginnings of the establishment and spreading of urban settlement network; the second – the merger of the urban network with the Grand Duchy of Lithuania and its strengthening in the joint state; the third – the disappearance of Poland from the map of Europe and the breakup of the settlement network into three parts: tsarist Russia, the Habsburg monarchy, Prussia, and the start of industrialisation of the partitioned land; the fourth refers to the period when Poland, after 123 years, reappeared on the administrative map of Europe (1918-1939); and the fifth one covers the period from 1945 to the present day. When undertaking scientific research on the contemporary urban network of Poland, many political, social and economic factors should be taken into account. These should be taken into account when making hypotheses, drawing conclusions and developing economic and geographical theories.

Keywords: urban network, urbanization, historical and geographical perspective, Poland.

MIEJSKA SIĘĆ OSADNICZA W POLSCE W OSTATNIM TYSIĄCLECIU

Abstrakt: W artykule podjęto próbę odnalezienia w historii Polski faktów i procesów, które wpłynęły na współczesny kształt polskiej sieci miejskiej. W porównaniu z innymi częściami Europy proces urbanizacji w Europie Środkowo-Wschodniej był znacznie opóźniony. W ciągu ostatniego tysiąclecia państwo polskie wielokrotnie zmieniało granice, głównie w kierunku wschód-zachód. Proces kształtowania się i wzmacniania miejskiej sieci osadniczej w Polsce do dnia dzisiejszego podzielono na pięć okresów. Pierwszy, trwający od VIII w. do unii w Krewie w 1385 r., obejmuje początki powstania i rozprzestrzeniania się miejskiej sieci osadniczej; drugi – połączenie sieci miejskiej z Wielkim Księstwem Litewskim i jej wzmocnienie we wspólnym państwie; trzeci – zniknięcie Polski z mapy Europy i rozpad sieci osadniczej na trzy części: carską Rosję, monarchię habsburską, Prusy i początek industrializacji ziem zaborowych; czwarty odnosi się do okresu, kiedy Polska po 123 latach ponownie pojawiła się na administracyjnej mapie Europy (1918–1939); a piąty obejmuje okres od 1945 r. do współczesności. Na powojenną miejską sieć osadniczą duży wpływ miały procesy industrializacji, wynikające z planów partii komunistycznej dotyczących budowania podstaw socjalizmu w Polsce. Powstawały kolejne miasta (Nowa Huta, Nowe Tychy) i osiedla, z nowym urbanistycznym krajobrazem (osiedla blokowe). Rozwijano sieć komunikacyjną, ale tempo zmian nie było wysokie. Podejmując badania naukowe nad współczesną siecią miejską Polski, trzeba brać pod uwagę wiele czynników politycznych, społecznych i ekonomicznych. Należy to uwzględnić przy formułowaniu hipotez, wyciąganiu wniosków i opracowywaniu teorii ekonomicznych oraz geograficznych.

Słowa kluczowe: miejska sieć osadnicza; urbanizacja, perspektywa historyczno-geograficzna, Polska.

1. INTRODUCTION

The shape of the urban settlement network is undoubtedly a part of the cultural heritage of a country and depends on many factors, both natural, socio-economic and even political. The most important are the natural conditions of the geographical environment, determining the possibilities of settlement and development of an area,

creating specific conditions for its permeability and political and territorial organisation, the layout of roads and trade routes, the population of the area and the degree of density of the rural settlement network associated with it, the level of economic development of the area and its contacts with neighbouring regions,

the nature of the territorial organisation of political and administrative structures, and the location of their central centres, core areas and peripheries (Koter, Kulesza, 2001). The consequences of the processes that have taken place in the history of the settlement network are reflected in the contemporary structure of the urban network. This in turn may have an impact on the social and economic elements of the urban system (Kawashima, Korcelli, 1982; Moomaw, Shatter, 1996), as well as their spatial aspects, e.g. their polycentricity or reference to the theory of central (Hall, Pain, 2009; Wegener, 2013) cities. The changes in the landscape associated with the process of urbanisation in historical terms were indicated, among others, by (Antrop, 2004), who was wondering "How to assess the character or identity of a changing landscape and decide what is valuable for the future and might become traditional or heritage?" In turn, the reference to historical processes for individual cities and urban systems and their trajectories in the European and global urban system showed that *three major styles are recognizable in their hierarchical and spatial organization dependent on several factors. Their properties vary according to their period of emergence (technological conditions during the urban transition determine space-filling parameters) and according to any major exogenous impacts (such as colonization)* (Bretagnolle, Pumain, 2010).

The notions of a city, urban network or system are a bit problematic, as they have changed over time (Frey, Zimmer, 2001; Guerin-Pace, Pumain, 1990), along with the administrative borders of states (Jażdżewska, 2006).

The article attempts to find in the history of Poland facts and processes that influenced the contemporary shape of the Polish urban network. Indicating them may indirectly contribute to a better understanding a lot of aspects occurring in Polish cities. The process of shaping and strengthening the urban settlement network in Poland is discussed in several stages directly related to the history of this country. The analysis was based on the research of historians and geographers. Historical maps and statistical sources were also used. Finally, the processes that took place in the urban network in the last century and the factors that may have had the greatest influence on its current shape were indicated.

2. HISTORICAL AND GEOGRAPHICAL PERSPECTIVE

Cities on Polish territory have been established and developed for over 1000 years. However, in comparison with other parts of Europe, such as Western and especially Southern Europe, the process of urbanisation in Central and Eastern Europe was significantly delayed (Krzysztofik, 2007; Krzysztofik, Szmytkie, 2005). Above

all, there was no urbanisation in the ancient period on Polish territory, as this part of the European continent was not covered by either Greek civilisation or the Roman Empire (Antrop, 2004). Therefore, apart from rare Roman finds in the form of coins, fragments of armaments, and products of material culture, there are no remains of ancient cities, so clearly visible in the settlement network of contemporary Greece, Italy, Spain, Portugal, Germany, Croatia or France.

During the last millennium, the Polish state changed its borders many times, mainly in the east-west direction, because the Baltic Sea from the north and the Sudeten and Carpathian ranges from the south effectively inhibited territorial changes in the north-south direction (Fig. 1). Poland is a country with the largest territorial variation in the history of Europe (Kulesza, Kunka, 1994). These changes involved not only the temporary gaining and losing some provinces that were later regained, but a transition of the country from its natural geographical frames deep into neighbouring ecumenes, while losing its own historical borders in the process. There were also times when the Polish state would disappear from the map of Europe for extended periods (Koter, Kulesza, 2001). Each change of these boundaries entailed a transformation in a settlement network, both its structure and the area it covered (Tab. 1). The development of the urban settlement network in Poland was therefore largely conditioned by the political situation and its consequences.

Table 1. Changes in the size of the Polish territory in the 10th-20th century

Years	Surface area in thousand km ²	Years	Surface area in thousand km ²
990	250	1580	865
1018	380	1634	990
1300	200	1771	733
1370	240	1922	389
1466	260	1951	313

Source: Koter, Kulesza (2001).

The process of shaping and strengthening the urban settlement network in Poland to the present day has been divided into five periods. The first, lasting from the 8th century until the union of Kievan Rus' in 1385, encompasses the beginnings of the establishment and spreading of urban settlement network; the second – the merger of the urban network with the Grand Duchy of Lithuania and its strengthening in the joint state; the third – the disappearance of Poland from the map of Europe and the breakup of the settlement network into three parts: tsarist Russia, the Habsburg monarchy, Prussia, and the start of industrialisation of the partitioned land; the

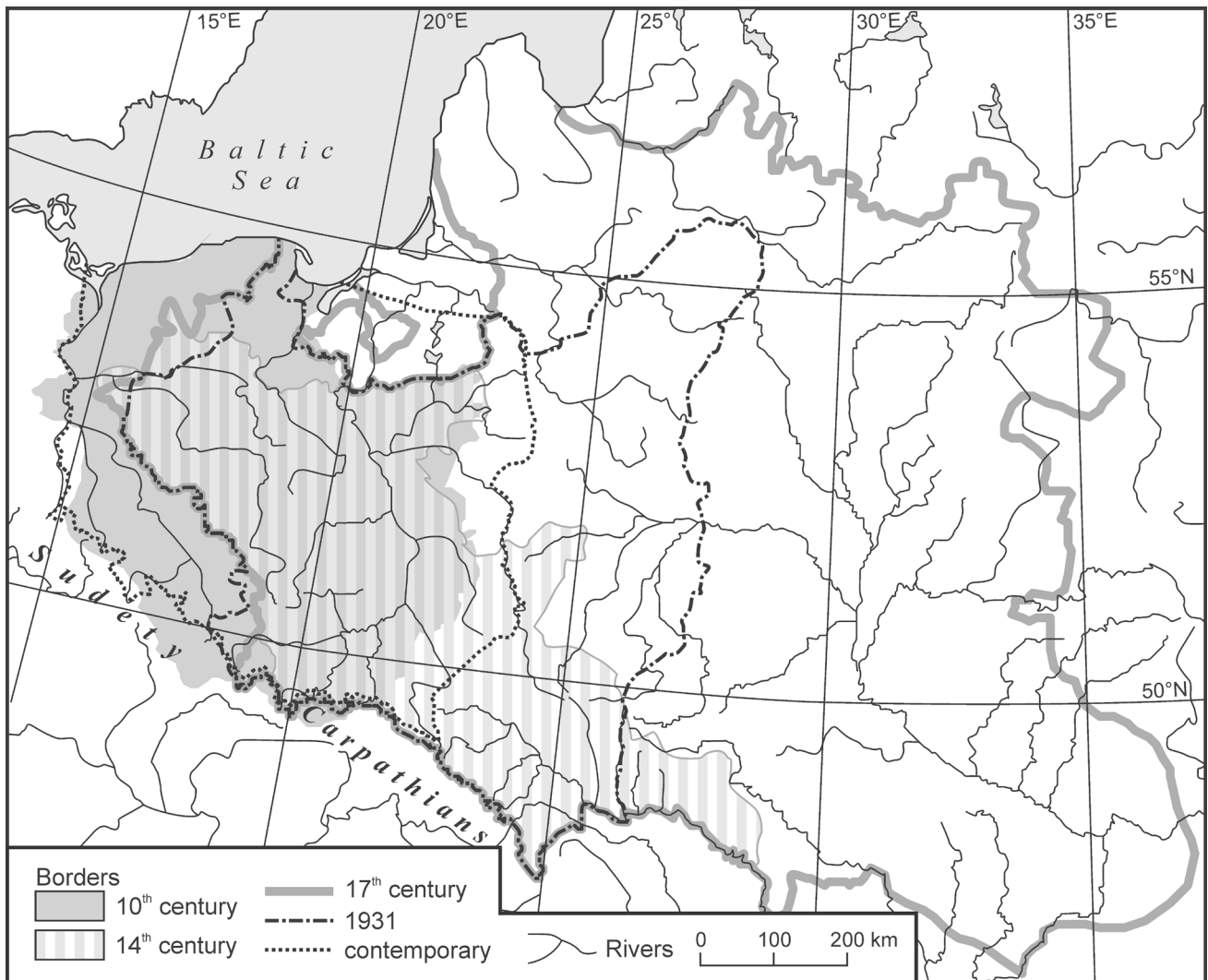


Figure 1. Administrative changes in the borders of Poland from the 10th to the 20th century
Source: Jażdżewska (2008, p. 33)

fourth refers to the period when Poland, after 123 years, reappeared on the administrative map of Europe (1918-1939); and the fifth one covers the period from 1945 to the present day.

3. FIRST STAGE ESTABLISHMENT AND SPREADING OF AN URBAN SETTLEMENT NETWORK IN POLAND

In the 10th century, new states were created on the European political scene, in chronological order: Bohemia replaced by Hungary, Ruthenia, Norway, Czechia, Denmark, Poland and Sweden. The emergence of all these new organisms was based on the inflow of means which made possible the formation of elites

interested in building new social organisations (Samsonowicz, 2010). The history of cities in Poland and the formation of an urban settlement network goes back more than ten centuries (Jażdżewski, 1957). During this period, more than 1400 complexes and settlement units were established, which in the past or now have the status of a city. They have survived in various states: from negligible archaeological relics to completely preserved complexes with old layouts and often intact building tissue (Kalinowski, 1986).

The first cities in Poland were distinguished in terms of economy and politics: Gniezno, Poznań and Kruszwica (the basin of the Warta and Noteć rivers, the right-bank tributaries of the Oder River), Wolin and Szczecin (the mouth of the Oder River), Kraków, Wiślica and Opole (the upper Vistula and Oder). An important element in the process of creating cities was the legal act (the incorporation charter), which granted town privileges to the settlements. It was not related



Figure 2. Urban settlement network during the reign of Bolesław Chrobry 10th-11th centuries
Source: Jajdzewska (2008, p. 36)

to the size and functions of the settlement, but to its economic reconstruction programme (Samsonowicz, 1980). The first incorporation in Poland took place in 1211 in Złotoryja, Silesia, which in this process overtook the other historical districts by about 10-40 years (Fig. 2).

During the reign of the Piast dynasty in Poland (10th-14th centuries), the shape of the urban settlement network was largely determined by the policies, including foreign policy, of the rulers. It was owing to the efforts of Bolesław Chrobry that the archbishopric in Gniezno (still absent in Czechia which had not yet adopted Christianity by that time) and four bishoprics – in Kraków, Poznań, Wrocław and Kołobrzeg – were located in Poland in 1000 (Fig. 2). Cities which had an additional metropolitan function in the Roman Catholic

Church were important links not only in the network of Polish but also European cities. In the first half of the 13th century the rulers of Poland brought in the Teutonic Knights, who in less than 200 years founded many cities, including¹: Chełmno (Kulm), Toruń (Thorn), Kwidzyn (Quedin), Bytów (Bütow), Malbork (Marienburg), Braniewo (Braunsberg), as well as Kaliningrad (Königsberg), Klaipeda (Memel), building castles and fortifications in them and establishing their own Kulm law for them (Czaja, 2000; Musiaka, 2015).

Wars, treaties and peace pacts, “survival” agreements and often marriage were among the most important instruments of foreign policy. Owing, among others, to the latter, the Piast dynasty, the first dynasty to reign in Poland, was in conflict with the most prominent European families both on the eastern and western

side of their country. This also brought them tangible territorial benefits. After the death of the last Rurik (1340), Casimir the Great annexed to Poland the Halychian Ruthenia, and took in fief Podolia, the Duchy of Vladimir and the Principalities of Belz and Chełm. At that time, Poland's urban settlement network stretched southeast and occupied part of the Dniester and Pripyat basins. The most important elements of the new part of the network were the oldest castles: Halicz (the capital of the duchy and the Orthodox metropolis, located on an important trade route from Kiev to Regensburg), Włodzimirz (the capital of the duchy and the Orthodox bishopric), as well as Lviv, Kamianets-Podilskiy, Kremenets, Chełm and Belz, where the construction of fortifications and urban reform began (Fig. 3). Owing to the political decisions of the king, which changed the territory of the country, the urban settlement network of Poland in the southeast was connected with a new part of the urban network. At that time it spread across the Vistula river basin (the Baltic Sea catchment area) and parts of the Dniester and Pripyat basins (the Black Sea catchment area).

Not all political decisions taken by the Piasts led to the territorial growth of Poland. As a result of the Cracow Treaty of 1366, the aforementioned king Casimir the Great gave up the fief and *de facto* gave Silesia to Czechs. As a result, Poland's urban settlement network was deprived of many old and rich cities, such as Głogów, Wrocław, Opole, Bytom, Świdnica and Legnica, located in the Oder River basin (compare Fig. 1 and 3). The other agreement of this ruler with the Hungarian Angevins, in the absence of a male descendant, gave the throne to one or the other contracting party. From 1370 the Piasts' successors on the Polish throne were Louis of Hungary, succeeded by his daughter Hedwig. The future showed how important it was and how it influenced the later shape of the country's territory. The complicated history of late medieval Poland, wars, unsuccessful treaties and carelessness of the rulers caused the loss not only of Silesia, but also of Pomerania, where some of the oldest cities, probably of strategic importance in the settlement network, were located. This involved Kolobrzeg, Wolin, Szczecin, Słupsk and Gdansk, located on the Baltic Sea.

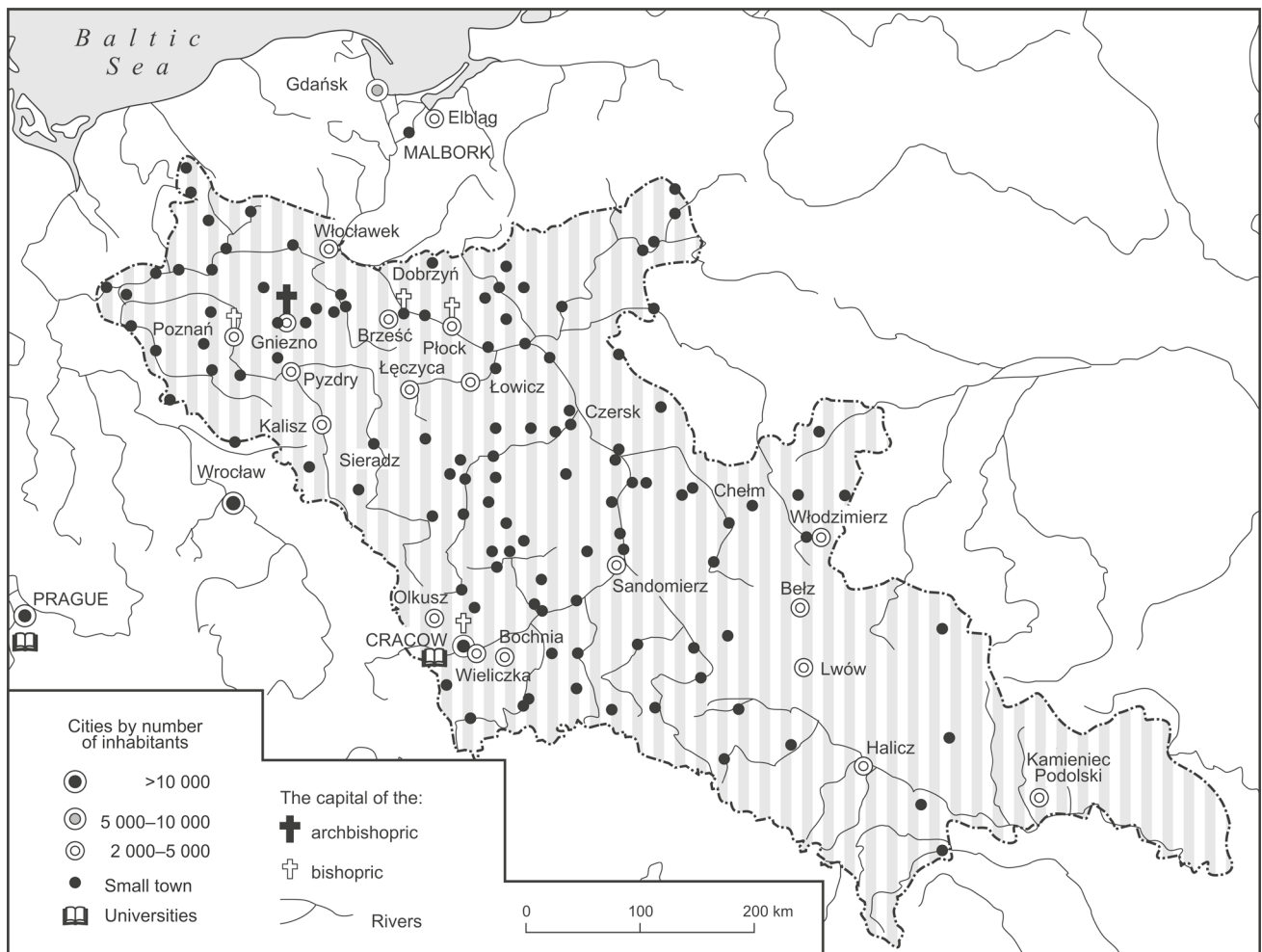


Figure 3. Urban settlement network during the reign of Casimir the Great in the 14th century
 Source: Jażdżewska (2008, p. 37)

An important decision taken by Casimir the Great was the founding in 1364 of the first university in Cracow, which developed dynamically in the following years under the rule of the Jagiellonian dynasty. The Jagiellonian University has been operating without interruption and has always been one of the most renowned universities in Europe. Many excellent scholars studied here, including Nicolaus Copernicus (since 1491) (*History of the Jagiellonian University*, 2019).

4. SECOND STAGE. STRENGTHENING THE URBAN SETTLEMENT NETWORK

The taking of the Polish throne by the Lithuanian Jagiellons was a decisive event, which had a significant impact on the shape of the country's territory and, consequently, on the development of the settlement network. Thanks to the agreement between Poland

and the Grand Duchy of Lithuania, concluded in 1385 in Kreva, Queen Hedwig of Poland married Władysław Jagiełło, the ruler of Lithuania. This marriage, undoubtedly a political decision, caused Poland to associate itself for several hundred years with the Grand Duchy of Lithuania, avoiding any rapprochement with the Austrian Habsburgs, whose state bordered Poland from the south-western side. The territory of indigenous Lithuania was occupied mainly by the Neman basin, but the area of this Principality reached far south-east to the Dniester River. The largest cities of the added Lithuanian settlement network were: Vilnius (the capital of the Grand Duchy of Lithuania), Trakai, Novgorodek, Minsk, Brest of Lithuania, as well as Kiev (since 1363), Polotsk (since 1375) and Smolensk (since 1404), which expanded and enriched the urban settlement network built in the Piast era.

Jagiellonian foreign policy was dominated by competition with the Teutonic Order, and later with the Moscow State, and aimed at reinforcing its power

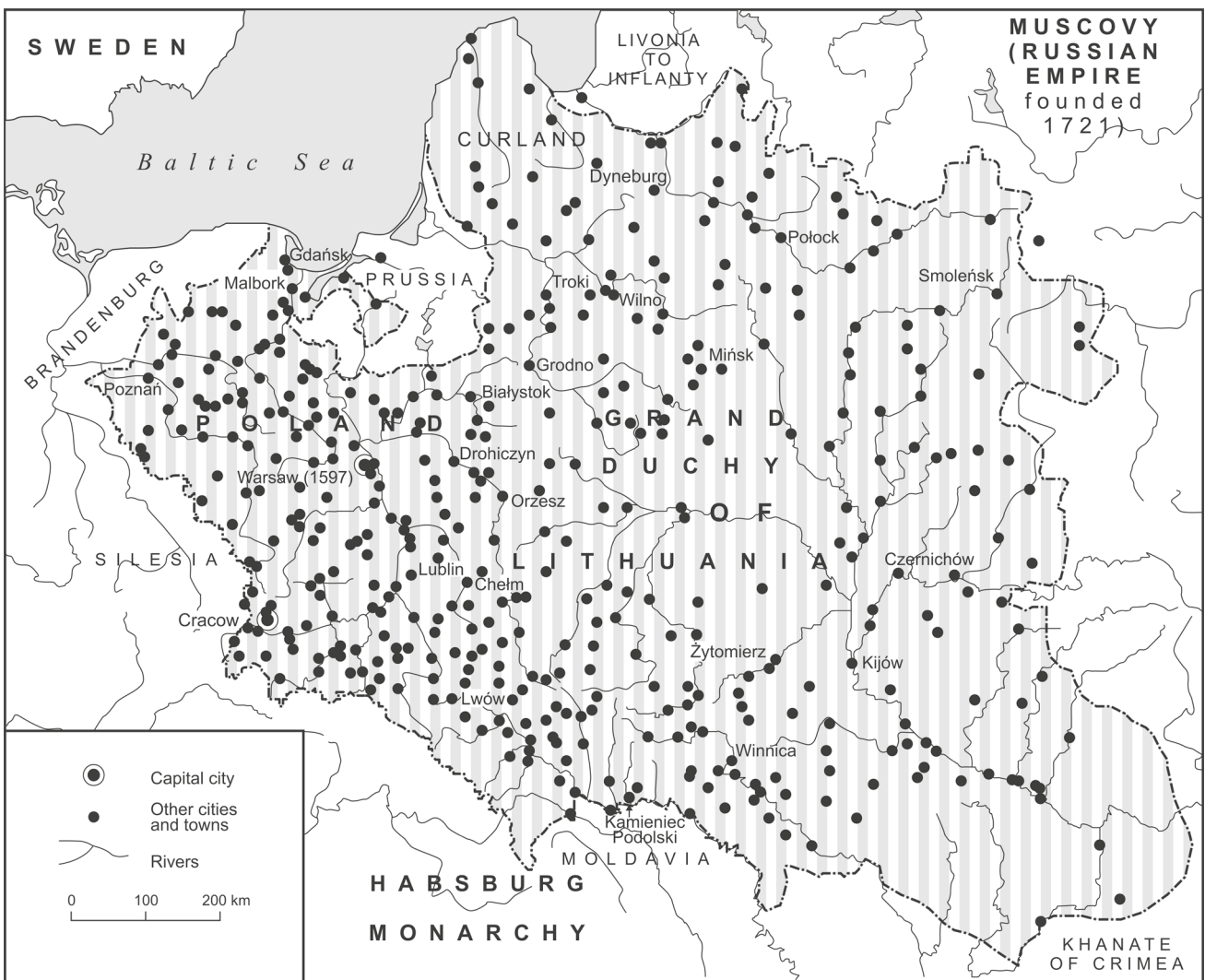


Figure 4. Urban settlement network during the reign of the Jagiellonian dynasty in 14th-15th centuries
Source: Jażdżewska (2008, p. 40)

over the newly conquered areas in the Dnieper and Dniester river basins. After the victorious war with the Teutonic Knights (in 1466) and then the secularisation of the Teutonic Knights, Prussia was formed as a fief of the Polish Crown. Shortly afterwards, the Jagiellons, using the secularisation of the next Order – the Livonian Brothers of the Sword, briefly subjugated Courland, Semigalia and Livonia in the area of the Gulf of Riga. They were more successful in the southeast, where they occupied Podolia and Ukraine up to the liman of the Dnieper (Fig. 4). Unlike the former territories of the orders, where there was a network of solid Gothic cities, the Eastern Borderlands, commonly known as “wild fields”, were sparsely populated and poorly urbanised.

The changes in the urban settlement network that took place during the Jagiellonian period can be described as quantitative and cultural. The cities of Pomerania and Prussia, mostly inhabited by the German bourgeoisie, were incorporated into the urban settlement network established in Poland before the 15th century. The annexed cities and castles of the Grand Duchy of Lithuania were established under the influence of Russian, Lithuanian and Polish colonisation, and their Russian organisation was gradually changed on the basis of Magdeburg law. Polish, Lithuanian, German, Jewish, Armenian and Russian settlers and merchants travelled to the towns located on the eastern borderlands of the Republic of Poland, giving them a picturesque multinational character, often reflected in the morphology of these towns². The number of cities in particular regions of the Polish state varied at that time (Fig. 4). In the 16th and 17th centuries, the process of urban development was halted, with some cities even collapsing. It was caused by demographic factors and the feudal system, as the peasants could not leave the manor to which they were assigned and consequently the rural population ceased to flow into the towns. In addition to internal factors such as epidemics, wars, fires and devastating serfdom, there are also events on a European scale that have had a decisive impact on urban development. The first one is the decimation of the population of Western Europe by the plague, and the second is the discovery of America and the change of direction of migration from east to west. The cities of Central and Eastern Europe were no longer as economically attractive as newly discovered continents (Dziewoński, 1947).

5. STAGE THREE. THE RUPTURE OF THE POLISH SETTLEMENT NETWORK THE BEGINNINGS OF INDUSTRIALISATION

From the end of the 17th century, the changes in the territory of Poland were mostly determined by the foreign policy of the neighbouring countries, and not by the

Polish rulers, which was reflected in the collapse of the Polish state at the end of the 18th century and its disappearance from the map of Europe as a result of the subsequent partitions carried out by the tsarist Russia (62% of the area), Prussia (20%) and the Habsburg Monarchy (18%). As a result, the existing urban settlement network was cut by three national borders for 123 years. This had serious consequences. The invaders were not interested in strengthening and developing cities in their borderlands, they often led to the stripping of their city rights. One example is the Tsarist decree of 1869, which eliminated the legal basis of 338 cities under Russian rule. According to (Jelonek, 1967), at the beginning of the 19th century, the urban network in the Russian partition was a sign of the final phase of the feudal development of the urban network in the Polish lands. Partitions caused Polish cities at the outskirts of the partitioning countries to develop in completely different conditions, which made them economically impaired. Only the process of industrialisation, which took place in each of the partitions, began the period of economic growth of the existing cities and the appearance of new ones.

After the creation in 1815 of Congress Poland as part of the Russian Empire, urban issues were some of the most important aspects for its autonomous government. This was important, as there were 451 cities with 19.5% of the country's population living in the area of 128.5 thousand square kilometres. More than ten years later, in 1827 this number increased to 21.5% and in 1861 it already constituted 24.2% of the total population of the country (Grabowski, 1914).

This was a result of the industrialisation of cities and the abolition of serfdom by Tsar Alexander II in 1861. Industrialisation allowed some of them to survive and some, such as the agricultural Łódź, to develop rapidly. The development of Łódź was so fast that it can be compared only with the development of American cities (Grabowski, 1914). Łódź changed the historically shaped settlement network in this region of the country (Jażdżewska, 2001). In the vicinity of Łódź, where the production of cotton and linen fabrics dominated, towns and textile settlements developed. The number of inhabitants of Łódź and the surrounding towns in 1913 was about 800,000. A competitive textile industry centre appeared in the north-eastern part of the Kingdom, where the first magnate and bourgeois factories were established in the vicinity of Białystok. The mining, metallurgical and metal industries were located in several places in: Warsaw, in the Old Polish Industrial District and in the Dąbrowa Basin. In Sosnowiec, located in the Dąbrowa Basin, there was a similar phenomenon of a rapid increase in the number of inhabitants as in Łódź. Apart from Sosnowiec, Będzin, Dąbrowa Górnicza, Czeladź and the surrounding communes

developed, creating a population of over 300 thousand inhabitants (Grabowski, 1914).

A characteristic feature of the urbanisation processes of this period of industrialisation was the deepening regional differentiation. The economic recovery led to the creation of leading centres in livestock and agricultural production, trade and industry. The development of land transport, both road and rail, contributed significantly to this. The opening of the St. Petersburg – Warsaw – Vienna railway line in the 19th century, with a branch to Łódź, and Warsaw – Bydgoszcz, opened up great prospects for development of the cities located in the vicinity of these routes. These factors significantly exacerbated the differences in the pace and nature of urbanisation. The most economically advanced south-western regions of the Kingdom of Poland consolidated their advantage over the north-eastern voivodships at that time (Koter, Kulesza, 1997). At the beginning of the 20th century, the level of urbanisation in Congress Poland was not evenly distributed – it was close to 30% in the south-western part, while on the northeastern side it exceeded 10%.

The territory of the Russian partition included, apart from the Kingdom of Poland, Ruthenia³, Lithuania and Belarus. Only four Russian cities (Berdychiv, Zhytomyr, Bila Tserkva and Vinnitsa) had more than 50 000 inhabitants, but did not reach 100 000, and in Lithuania and Belarus four cities (Minsk, Daugavpils, Vitebsk, Gomel) had more than 100 000 inhabitants, and one city (Vilnius) had more than 200 000 inhabitants.

In the Prussian partition, the process of urbanisation was faster, as serfdom had been abolished several dozen years earlier than in Russia. However, small towns of typical agricultural character dominated, with only Poznań and Gdańsk exceeding 100 thousand inhabitants. The exception was Silesia, where from the beginning of the 19th century a large centre of heavy industry was created on the basis of hard coal in its eastern part, in the so-called Upper Silesia. A dozen or so of them created a conurbation, among them: Katowice (Kattowitz) (Murzyn-Kupisz, Gwosdz, 2011), Gliwice (Gleiwitz), Bytom (Beuthen), Zabrze (since 1915 Hindenburg), Chorzów (Königshütte), Tarnowskie Góry (Tarnowitz), Racibórz (Ratibor). The development of towns was strongly influenced by the railway network established in the 19th century, connecting large industrial towns with smaller agricultural settlements. It was the densest railway network in the three partitions and the first one to be electrified (1915). Both agricultural crops and hard coal were transported to Wrocław, Szczecin, Berlin and Gdańsk (Lijewski, 1977).

In the Austrian partition of the Habsburg Monarchy, in the area called Galicia, in 1817 there were almost 300 towns, most of them small. Their economic condition was very low. Serfdom was abolished in 1848,

but the pace of urbanisation processes was extremely slow and did not correspond to the rapid growth of the population in rural areas. Two large cities, Lviv (207 000) and Cracow (154 000), stood out in the vast territory of Galicia. The weaving and mining industries played an important role in the development of some cities (Jelonek, 1967). There are salt deposits in this area, owing to which Bochnia and Wieliczka developed. The Carpathians, on the other hand, had oil deposits, which began to be extracted near Krosno, Jasło and Gorlice, as well as Drohobycz and Borysłów. At that time, a network of railway connections was also built, including: Lviv – Cracow – Vienna, Cracow with the cities of Upper Silesia (Lijewski, 1977).

The territory occupied by the invaders was diverse in terms of the number of cities and their structure. The highest percentage of urban population in the years 1910-1913 was to be found in: Opole Region (which included the industrial cities of Silesia), where 41.3% of the urban population lived, the Kingdom of Poland (31.5%), Prussia (26.6%) and the Grand Duchy of Poznań (24.4%). In the remaining districts, the urban population constituted less than 20% of the total, with the lowest share in Lithuania, Belarus (11.86%) and Ruthenia (10.42%) (Krzyżanowski, Kumaniecki, 1915).

The influence of new railway lines built in the years 1860-1910 on the development of cities was not equal and depended on many factors, e.g. on the type of connection between the city and the railway line, as well as on the size of the city. The existence of node stations in the city was a stimulating factor, clearly building the city, while the impact of intermediate or terminal stations was rather small. In the case of small urban settlements, the establishment of a railway node as generally been a driver for further growth (Krzyszowska-Kostrowicka, 1972). It also depended on the partition, in Prussia the railway lines were connected with the settlement network to serve the travellers, while in the Russian Empire they were distant from the settlement network because they served military (Lijewski, 1977) purposes.

Until the end of the First World War (1918), one cannot speak of a sovereign Polish state. It was not until the Treaty of Versailles that Poland was established within its own borders independent of foreign powers. Within a few years (1920-1921) wars or armed uprisings were waged: against Ukraine for Lviv, Lithuania for Vilnius, Czechoslovakia for Cieszyn, Germany for Silesian cities (three uprisings and plebiscites, as a result of which its eastern part was incorporated into Poland), including Katowice and Chorzów, as well as for Poznań (an uprising in Wielkopolska). The longest war, which threatened independence, lasted from 1919 to 1920 with Bolshevik Russia. It was not until the treaty signed in Riga in 1921 that the border in the east was finally drawn.

6. FOURTH STAGE. THE INTERWAR PERIOD

In 1936, the urban settlement network consisted of 636 towns (Fig. 5). The urban network encompassed the basins of: Oder, Vistula and Neman – the catchment area of the Baltic Sea, and Dniester, Prypiat – the catchment area of the Black Sea. The Treaty of Versailles also defined the northern borders, as a result of which Poland gained access to the Baltic Sea, but the city of Gdansk, the most important port on this section of the coast, became a Free City, although practically within

the German sphere of influence. For this reason, it was decided as early as in 1920 to create a port city of Gdynia, which was established to the north of the Free City of Gdańsk. Before 1939, 75% of cities in Poland were small, up to 10 000 inhabitants, while almost 50% were very small – up to 5 000 inhabitants.

From the point of view of city density and urban population share, several regions can be distinguished in this period (Fig. 5). One of them was Wielkopolska, located in the west, with one large city, Poznań, and a large density of very small towns. The second was

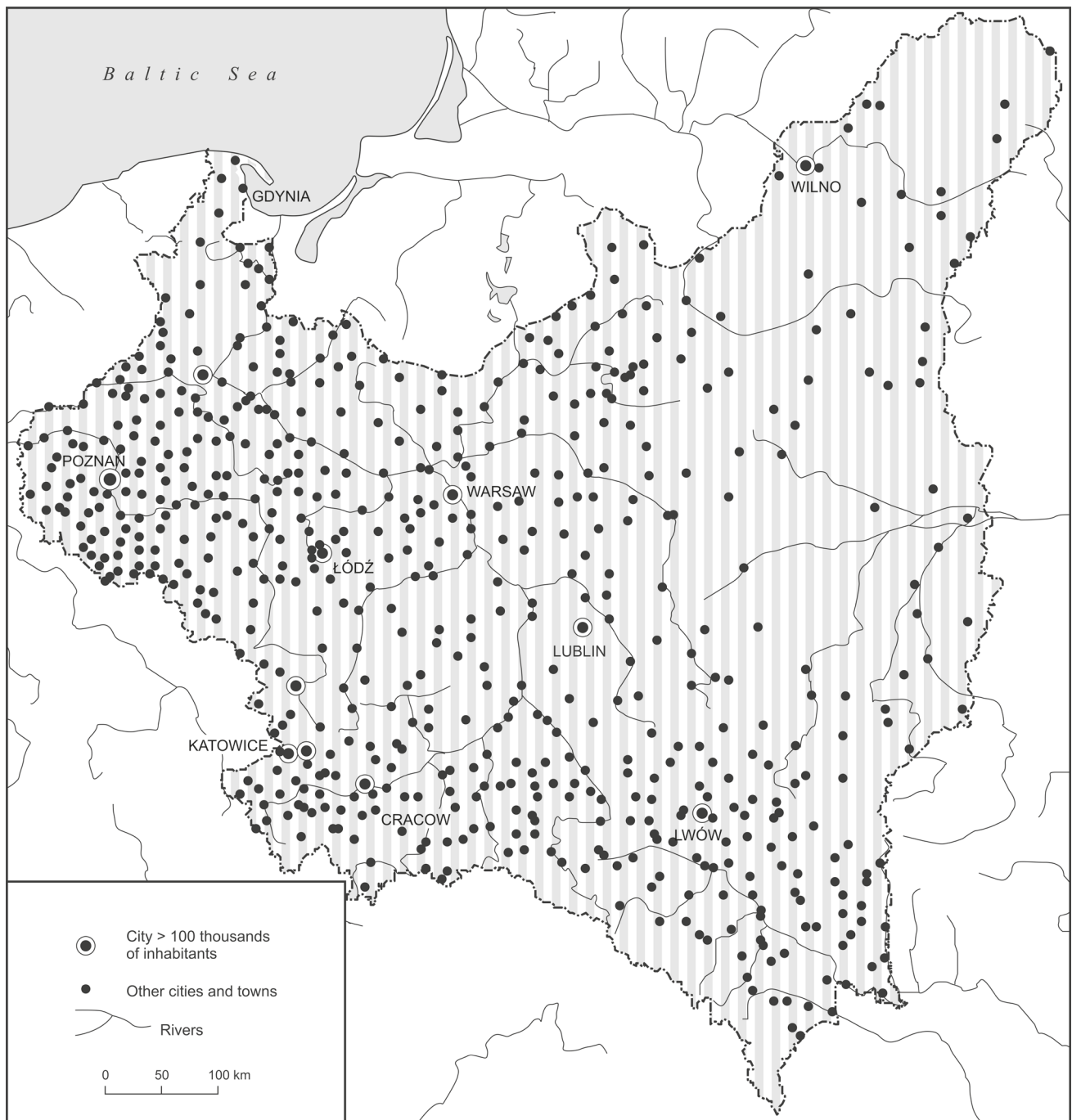


Figure 5. Urban settlement network in 1931
 Source: Jażdżewska (2008, p. 59)

southern Poland with a distinctive concentration of industrial cities of Silesia with the largest city of Katowice, a fairly dense urban network arranged along the arch of the Carpathians with large cities of Lviv and Krakow. The third are the cities located in the centre, in which the two largest cities in Poland at that time, Warsaw and the industrial city of Łódź, stand out. There were many towns around them but their density is lower than in the first two regions mentioned above. The fourth region with the largest surface area and the lowest share of cities is located in the north-eastern part of Poland. There were mostly small towns there, and among them only Vilnius had more than 100 000 inhabitants. The last region with the smallest area can be found in the north. It consisted of the port city of Gdynia and a network of towns lying along the mouth of the Vistula River (but excluding Gdańsk).

From an economic point of view, the “young” state was to create a legal basis, a new currency and to connect, in terms of communication, administration and economy, the areas which functioned in three state structures (Wolf, 2005). “Poland was without hands-on knowledge of basic modern economic institutions in 1918” (Hartwell, 2018). In such a short period of time (1918-1939) a lot of work was done. The Polish industrial sector has adapted in a surprisingly similar way to the dynamics of the contemporary European Union (Wolf, 2007) but monetary policy has not been properly conducted and hyperinflation has affected many aspects of life (Hartwell, 2018). Along with other Eastern European countries, Poland was then classified as a third world country, i.e. countries that had about half or more of the population dependent on agriculture, and the income per capita was less than 50 per cent of the developed countries of Western Europe (Aldcroft, 2006).

The consequences of the Second World War, the Nazi and Soviet occupation caused enormous losses among the population. Several dozen percent of their citizens have not returned to Polish cities. The death of the Polish and Jewish population, as well as the displacement of the German population from independent Poland, deprived the cities and towns of a specific multinational atmosphere. The loss of population in cities often exceeded 50% and was not evenly distributed throughout the country. It was larger the further east it went.

7. FIFTH STAGE CONTEMPORARY URBAN NETWORK AND ITS CHARACTERISTICS

After 1945, within the new borders set by the victorious leaders in Yalta, Poland found itself under the influence of the Soviet Union and the new communist political and economic system (Fig. 6). As a result of the Yalta

agreements, the territory of Germany with its settlement network was joined with Poland, while the eastern part was removed from it. Poland lost almost half of its territory to the USSR and its eastern border was moved 300 km to the west, with the Bug River becoming the border line. The western border of Poland was also moved to the west, and the Oder and Lusatian Neisse rivers became the border (Fig. 1 and 6). Together with the territory incorporated into the USSR, more than 160 towns were cut from the urban settlement network, while about 250 post-German towns were attached. The urban network included the basins of two rivers Oder and Vistula, which makes it comparable to the one at the beginning of the Polish state (Fig. 2). The Germans were forced to leave their homes and resettled to the territories on the other side of the Oder River. Poles in the east, who had to leave their family homes, suffered a similar fate. A significant number of displaced Poles found themselves in the post-German territories then called the Recovered Territories.

The post-war urban settlement network was strongly influenced by industrialisation processes that resulted from plans developed by the communist party to build the foundations of socialism in Poland. The first investment plans developed in the 1950s mostly concerned heavy industry and armaments related to the creation of an industrial and military complex of the Warsaw Pact countries. Construction started on 80 new industrial plants (including coal mines, power plants, steelworks, chemical plants, cement plants and machinery industry). In the nineteen-seventies alone, there was an increase in investment in the consumer industry, and the largest investments were made in furniture, car and clothing plants. Heavy industry was still developing, and steel mills, mines, cement plants, refineries and others were built. Apart from the mining industry, the locations of new industrial investments were chosen by the party, not guided by the economic context of the location, but by its internal policy.

It is worth noting that for the first time in history, as a result of the new political and economic system, serious ownership changes took place: the nationalisation of land and real estate, as well as the adoption of legal and architectural solutions from the East. New cities (Nowa Huta, Nowe Tychy) and housing estates were created, with the urban landscape turning into blocks of flats. The communication network was being developed but the pace of change was not high.

The centrally planned economy led to several serious social crises (1956, 1970, 1980) and political and economic changes in 1989. Before the reform, the Polish economy was defined by hyperinflation, macroeconomic crisis, foreign debt, dependence of the economy on the USSR, economic centralisation and the particularly strong socio-political position of the labour movement (Balcerowicz, 1994).

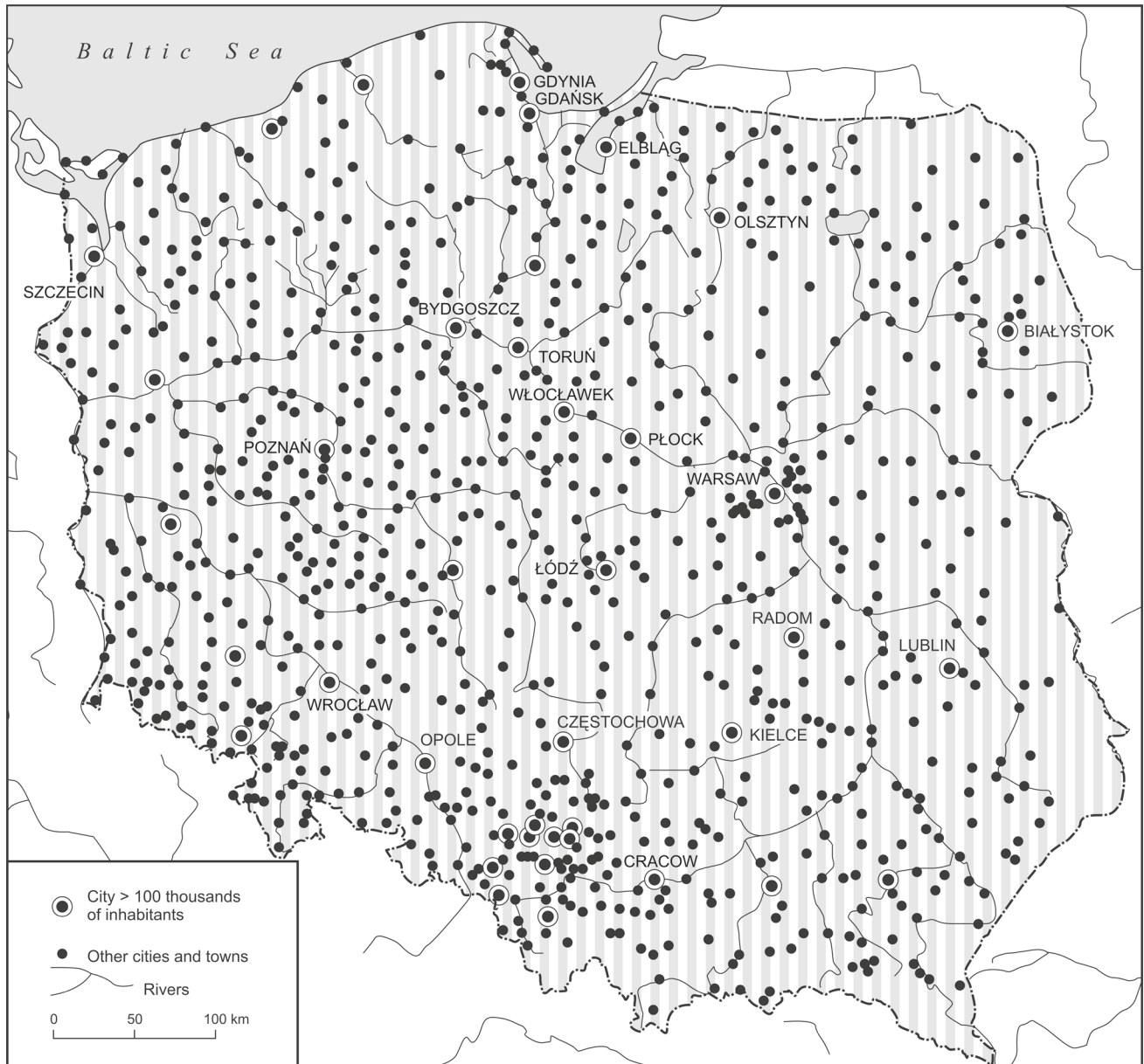


Figure 6. Urban settlement network in 2002
Source: own study

The transition from a centrally planned economy to a free market economy and the implementation of the "Balcerowicz Plan" was not without difficulty but was successful. Owing to the legal and economic reform, the private sector developed in Poland, the Polish currency became convertible, foreign investment increased, labour productivity increased. The need to adapt to the requirements of the European Union and Poland's accession to the EU (as well as NATO) resulted, among others, in an increase in the sense of security, elimination of border barriers, increase in foreign capital and further development of the communication network, which makes cities more accessible for business entities and improves their development.

Among the social factors influencing the contemporary shape of the Polish urban network after World War II, several factors should be mentioned: high birth rate in the post-war years, labour orders, bans on registering in several cities and internal migrations. During the 20th century, they went through several stages. The first post-war direction of migration took place mainly from rural areas to cities (Rykiel, Jażdżewska, 2002). After 2000, this direction was reversed, with more people migrating to rural areas, especially the suburban ones (Fig. 7). Both cities and their functional areas have changed their number of inhabitants in recent years, but the pace of change has been different (Śleszyński, 2013), as was the direction of migration (Długosz, 2006).

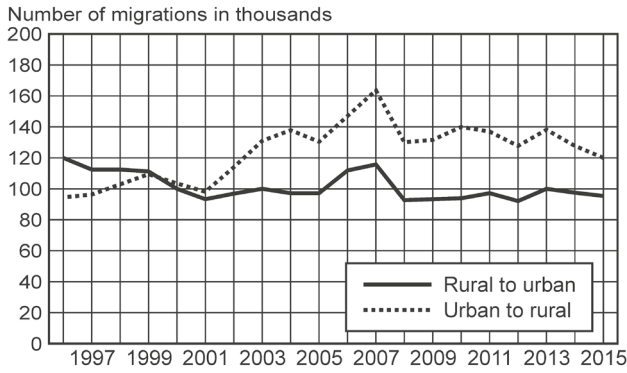


Figure 7. Migration between urban and rural areas in Poland in the years 1996-2015
Source: own study

Poland was dominated by small and even very small towns (Fig. 8). Towns with less than 10 000 inhabitants have always constituted more than 50% of all towns. They have struggled with many demographic and economic problems (Zuzańska-Zyśko, 2003; Kwiatek-Sołtys, 2011). Their share was biggest in the post-war years, as a consequence of population losses. Then it decreased, to start growing again at the beginning of the 21st century, which is a consequence of the increase in the number of small towns and a decrease in the number of inhabitants in mid-sized towns and cities.

The number of largest cities (>500 000) has increased over the century from one to five: Warsaw (1.8 million), Kraków (0.8 million), Łódź (0.7 million), Wrocław (0.6 mil-

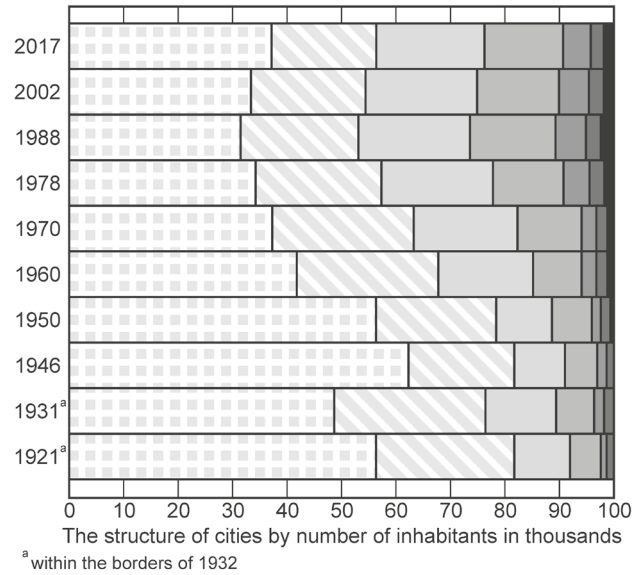


Figure 8. Structure of cities in Poland in the years 1921-2017 by their number of inhabitants
Source: own study based on The Central Statistical Office data

lion) and Poznań (0.5 million). The rank of most of the ten largest cities has changed over a period of nearly 100 years (Fig. 9). Several aspects are worth noting. Between 1931 and 1950 – as a result of changes in the administrative borders of Poland, to biggest cities, Lviv and Vilnius disappeared from the group of the largest cities, but five former German ones joined it: Wrocław, Gdańsk, Szczecin, Bytom and Zabrze. In the second half

Rank	1931	1950	1960	1978	1988	2002	2017
1.	Warsaw	Warsaw	Warsaw	Warsaw	Warsaw	Warsaw	Warsaw
2.	Łódź	Łódź	Łódź	Łódź	Łódź	Łódź	Kraków
3.	Lviv	Kraków	Kraków	Kraków	Kraków	Kraków	Łódź
4.	Poznań	Poznań	Wrocław	Wrocław	Wrocław	Wrocław	Wrocław
5.	Kraków	Wrocław	Poznań	Poznań	Poznań	Poznań	Poznań
6.	Vilnius	Gdańsk	Gdańsk	Gdańsk	Gdańsk	Gdańsk	Gdańsk
7.	Katowice	Szczecin	Katowice	Szczecin	Szczecin	Szczecin	Szczecin
8.	Częstochowa	Katowice	Szczecin	Katowice	Bydgoszcz	Bydgoszcz	Bydgoszcz
9.	Bydgoszcz	Bytom	Bydgoszcz	Bydgoszcz	Katowice	Lublin	Lublin
10.	Lublin	Zabrze	Zabrze	Lublin	Lublin	Katowice	Białystok



Figure 9. Changes in the order of the 10 largest cities in Poland in the years 1931-2017 by population
Source: own study based on The Central Statistical Office data

of the 20th century there was a decrease in the number of cities with 100-200 thousand inhabitants and a growing number of larger cities. The industrial cities of Silesia (Katowice, Bytom, Zabrze) and recently Łódź have lost their rank, and the cities of eastern Poland, Lublin and Białystok, have gained it.

8. DISCUSSION AND CONCLUSIONS

Referring to the history of Poland and its urban network, it can be said that it is in a constant "movement" both in terms of space occupied and socio-economic situation. Cities that served or still serve as capitals (Kraków and Warsaw since 1596) have always had a very good position in the urban network. Despite the fact that it gave up its administrative function, Kraków was still important in the administrative network of the Catholic Church and as one of the oldest universities in Europe. These two cities belong to the group of few large cities that have experienced population growth within their administrative boundaries. Three out of five cities in the group of high importance are those in which bishoprics were established in 1000 (Cracow, Poznań and Wrocław). For several hundred years, Wrocław was outside the borders of the Polish state and was one of the most important cities in Silesia. Its reputation may be proven by the Leopold University, founded in 1702 by the Jesuits, with its heir in the University of Wrocław. Among its graduates are several Nobel Prize winners, who studied here when it was a German university. The city continues to develop and attract new residents. For centuries, Poznań has been the capital of the historical region of Wielkopolska, where most of the towns are small and do not threaten its position in the urban network. It is also an academic city, but in recent years it has been losing its population to small towns and villages in its vicinity.

It may be assumed that their medieval heritage, continuity of administrative functions (state and church) and academic functions are conducive to strengthening their role in the urban network. Large industrial cities or cities of regional importance, such as Łódź, Bydgoszcz, Szczecin, Katowice and others in this conurbation still constitute strong links in this network, but their rank is declining year on year despite their other functions (academic, industrial, administrative). Cities located in eastern Poland (Lublin, Białystok, Rzeszów) are beginning to play an increasingly important role, which may be caused by the lack of other large cities in this part of Poland, which is a result of the detachment of Vilnius and Lviv from Poland and their incorporation into the USSR.

In conclusion, when undertaking scientific research on the contemporary urban network of Poland, many

political, social and economic factors should be taken into account. These should be taken into account when making hypotheses, drawing conclusions and developing economic and geographical theories (Anderson, Ge, 2005).

PRZYPISY

¹ Historical names are given in brackets.

² For example, in the spatial arrangement of Kamieniec Podolski there are three markets: Polish, Armenian and Russian.

³ The area of Polish state within its 1772 borders.

BIBLIOGRAPHY

- Aldcroft, D.H. (2006). *Europe's third world*. Ashgate publishing. London: Routledge. <https://doi.org/10.4324/9781315581156>
- Anderson, G., Ge, Y. (2005). The size distribution of Chinese cities. *Regional Science and Urban Economics*, 35 (6), 756-776. <https://doi.org/10.1016/j.regsciurbeco.2005.01.003>
- Antrop, M. (2004). Landscape change and the urbanization process in Europe. *Landscape and Urban Planning*, 67 (1-4), 9-26. [https://doi.org/10.1016/S0169-2046\(03\)00026-4](https://doi.org/10.1016/S0169-2046(03)00026-4)
- Balcerowicz, L. (1994). Transition to the market economy: Poland, 1989-1993 in comparative perspective. *Economic Policy*, 9 (19), 71-97. <https://doi.org/10.2307/1344601>
- Bretagnolle, A., Pumain, D. (2010). Simulating urban networks through multiscalar space-time dynamics (Europe and United States, 17th-20th Centuries). *Urban Studies*, 47 (13), 2819-2839. <https://doi.org/10.1177/0042098010377366>
- Czaja, R. (2000). Miasta i ich posiadłości ziemskie w państwie zakonu krzyżackiego w Prusach. In: H. Nowak, R. Czaja (eds), *Państwo zakonu krzyżackiego w Prusach. Podziały administracyjne i kościelne w XIII-XVI wieku* (pp. 45-65). Toruń: Wydawnictwo Naukowe Uniwersytetu Mikołaja Kopernika.
- Długosz, Z. (2006). Migration of population in big Polish cities as compared to smaller cities and towns in the light of selected parameters of the migration process. *Bulletin of Geography*, 6, 33-50. Retrieved from: http://www.bulletinofgeography.umk.pl/6_2006/03_dlugosz.pdf (14.01.2021).
- Dziewoński, K. (1947). Przeobrażenia osadnictwa miejskiego w Polsce. *Czasopismo Geograficzne*, 18 (1-4), 202-231.
- Frey, W.H., Zimmer, Z. (2001). Defining the city. In: R. Paddison (ed.), *Handbook of urban studies* (pp. 14-34). London, Thousand Oaks, New Delhi: Sage. <https://doi.org/10.4135/9781848608375.n2>
- Grabowski, E. (1914). *Skupienia miejskie w Królestwie Polskiem*. Warszawa: Skład Główny w Księgarni E. Wende S-ka.
- Guerin-Pace, F., Pumain, D. (1990). 150 Ans de croissance urbaine. *Economie et Statistique*, 230, 5-16. <https://doi.org/10.3406/estat.1990.5426>
- Hall, P.G., Pain, K. (eds) (2009). *The polycentric metropolis: Learning from mega-city regions in Europe. The polycentric metropolis (earthscan)*. London: Routledge. <https://doi.org/10.4324/9781849773911>
- Hartwell, C.A. (2018). The "hierarchy of institutions" reconsidered: Monetary policy and its effect on the rule of law in interwar Poland. *Explorations in Economic History*, 68, 37-70. <https://doi.org/10.1016/j.eeh.2018.03.001>
- History of the Jagiellonian University* (2019). Retrieved from: https://en.uj.edu.pl/en_US/about-university/history (20.06.2019).

- Jażdżewska, I. (2001). Miejska sieć osadnicza i jej przemiany. In: S. Liszewski (ed.) *Zarys monografii województwa łódzkiego* (pp. 225-240). Łódź: Łódzkie Towarzystwo Naukowe.
- Jażdżewska, I. (2006). Factors determining changes in urban settlement system in Poland in the 20th century. *Acta Facultatis Studiorum Humanitatis et Naturae Universitatis Presoviensis. Folia Geographica*, 10, 217-223.
- Jażdżewska, I. (2008). *Przemiany miejskiej sieci osadniczej w Polsce w świetle metod matematycznych*. Łódź: Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego.
- Jażdżewski, K. (1957). Kształtowanie się wczesnośredniowiecznej kultury miejskiej w Polsce w świetle badań w latach 1945-1954. In: *Pierwsza sesja archeologiczna IHKM PAN* (pp. 319-347). Warszawa-Wrocław: Zakład im. Ossolińskich.
- Jelonek, A. (1967). Niektóre problemy sieci miast na ziemiach Polski na początku XIX wieku. *Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Jagiellońskiego. Prace Geograficzne*, 15, 95-112.
- Kalinowski, W. (1986). Rozwój miast w Polsce. In: W. Zin (ed.), *Zabytki urbanistyki i architektury w Polsce. Odbudowa i konserwacja*. Vol. 1: *Miasta historyczne*. Warszawa: Ośrodek Dokumentacji Zabytków.
- Kawashima, T., Korcelli, P. (eds) (1982). Human settlement systems: Spatial patterns and trends. *Population and Development Review*, 8 (4), 857-858. <https://doi.org/10.2307/1972484>
- Koter, M., Kulesza, M. (1997). The historical background of the social and economic changes within small towns in Poland. In: K. Heffner, M. Ravbar (eds), *Small European regions during transition period transformation of settlement systems* (pp. 9-35). Opole: Instytut Śląski w Opolu.
- Koter, M., Kulesza, M. (2001). Geographical and historical grounds of formation of borders of former and present-day Poland. In: M. Koter, K. Heffner (eds), *Changing role of border areas and regional policies, region and regionalism* (pp. 165-179). Łódź-Opole: Państwowy Instytut Naukowy, Instytut Śląski w Opolu. Retrieved from: <http://geopol.geo.uni.lodz.pl/uploads/files/region-and-regionalism/R-and-R-05.pdf> (15.01.2021).
- Krzyszowska-Kostrowicka, A. (1972). The impact of the railway on the development of Polish towns from 1860 to 1910. *Geographia Polonica*, 21, 53-61.
- Krzysztofik, R. (2007). *Lokacje miejskie na obszarze Polski: dokumentacja geograficzno-historyczna*. Katowice: Wydawnictwo Uniwersytetu Śląskiego.
- Krzysztofik, R., Szmytkie, R. (2005). Proces kształtowania się sieci miejskiej w Polsce w okresie od XIII do XX wieku. *Czasopismo Geograficzne*, 76 (4), 383-398.
- Krzyżanowski, K., Kumaniecki, K. (1915). *Statystyka Polska*. Kraków: Skład Główny w Księgarni G. Gebethnera.
- Kulesza, M., Kunka, T. (1994). Regions of Poland from historical perspectives – some selected remarks. Territories and boundaries from beginning of Polish statehood (966) to the partitions of Poland (1975). In: M. Koter (ed.), *Inner divisions. Region and regionalism* (pp. 97-102). Łódź-Opole: University of Lodz; Silesian Institute in Opole.
- Kwiatkiewicz-Sołtys, A. (2011). Small towns in Poland – barriers and factors of growth. *Procedia – Social and Behavioral Sciences*, 19, 363-370. <https://doi.org/10.1016/j.sbspro.2011.05.143>
- Lijewski, T. (1977). *Geografia Transportu*. Warszawa: Państwowe Wydawnictwo Ekonomiczne.
- Moomaw, R.L., Shatter, A.M. (1996). Urbanization and economic development: A bias toward large cities? *Journal of Urban Economics*, 40 (1), 13-37. <https://doi.org/10.1006/juec.1996.0021>
- Murzyn-Kupisz, M., Gwosdz, K. (2011). The changing identity of the central European city: The case of Katowice. *Journal of Historical Geography*, 37 (1), 113-126. <https://doi.org/10.1016/j.jhg.2010.04.001>
- Musiaka, Ł. (2015). Teutonic state order's cultural heritage in towns of Warmia-Masuria province in Poland. *Geografické Informácie*, 18 (2), 138-146. <https://doi.org/10.17846/gi.2014.18.2.138-146>
- Rykiel, Z., Jażdżewska, I. (2002). The maturing of the Polish urban system. In: H.S. Geyer (ed.), *International handbook of urban systems* (pp. 271-294). Cheltenham, Northampton: Edward Elgar.
- Samsonowicz, H. (1980). Tendencje rozwoju sieci miejskiej w Polsce późnośredniowiecznej. *Kwartalnik Historii Kultury Materialnej*, 28 (3), 341-348.
- Samsonowicz, H. (2010). The rise and fall of the world of economy: Eastern Europe in 9th-12th centuries. *Journal of World-Systems Research*, 6 (2), 518-523. <https://doi.org/10.5195/jwsr.2000.215>
- Śleszyński, P. (2013). Demographic changes in the functional urban areas in Poland, 2000-2010. *Geographia Polonica*, 86 (2), 169-170. <https://doi.org/10.7163/gpol.2013.16>
- The Central Statistical Office. Retrieved from: <https://stat.gov.pl/> (30.06.2018).
- Wegener, M. (2013). Polycentric Europe: More efficient, more equitable and more sustainable? *International Seminar on Welfare and Competitiveness in the European Polycentric Urban Structure*, 7 June 2013, Florence.
- Wolf, N. (2005). Path dependent border effects: The case of Poland's reunification (1918-1939). *Explorations in Economic History*, 42, 414-438. <https://doi.org/10.1016/j.eeh.2004.10.002>
- Wolf, N. (2007). Endowments vs. market potential: What explains the relocation of industry after the Polish reunification in 1918? *Explorations in Economic History*, 44, 22-42. <https://doi.org/10.1016/j.eeh.2005.08.003>
- Zuzańska-Zyśko, E. (2003). Population types of small towns in Silesian province. *Bulletin of Geography*, 2, 143-149.


Artykuł wpłynął:

16 czerwca 2020


Zaakceptowany do druku:

15 grudnia 2020


Marcin Jaskulski

 <https://orcid.org/0000-0002-7741-2594>
marcin.jaskulski@geo.uni.lodz.pl

Łukasz Lechowski

 <https://orcid.org/0000-0001-8919-2173>
lukasz.lechowski@geo.uni.lodz.pl

Marta Nalej

 <https://orcid.org/0000-0002-5182-9770>
marta.nalej@geo.uni.lodz.pl

Uniwersytet Łódzki
Wydział Nauk Geograficznych
Instytut Geografii Miast, Turystyki i Geoinformacji

ZMIANY POKRYCIA TERENU NA WYBRANYCH OBSZARACH POŁUDNIOWYCH OBRZEŻY ŁODZI W LATACH 1973–2017: STUDIUM PRZYPADKU

Abstrakt: Celem artykułu jest omówienie zmian pokrycia terenu dwóch obszarów położonych na południowych obrzeżach Łodzi. Badanie przeprowadzono na podstawie analizy danych o pokryciu terenu, uzyskanych ze zdjęć lotniczych wykonanych w 1973 r. i ortofotomapy z 2017 r. Przez 44 lata w mieście zachodziły znaczące zmiany, które znalazły odzwierciedlenie w zmianach pokrycia terenu. Powierzchnia obszarów poddanych badaniu wynosiła łącznie 190 ha, a w analizowanym okresie zmiany pokrycia terenu objęły 115 ha, co stanowi ponad 60% powierzchni badanych obszarów. Zmiany nastąpiły głównie na terenach trawiastych i rolniczych, które były przekształcane w grunty przeznaczone pod zabudowę.

Słowa kluczowe: zmiany pokrycia terenu, zdjęcia lotnicze, Łódź.

LAND USE CHANGES FOR SELECTED AREAS ON THE SOUTHERN OUTSKIRTS OF ŁÓDŹ 1973-2017: A CASE STUDY

Abstract: This article discusses changes in land use in two areas located on the southern outskirts of Łódź. It was based on an analysis of land use data obtained from aerial photographs taken in 1973 and an orthophotomap from 2017. After 44 years, significant changes had taken place in the city and they were reflected in land use. The study areas covered 190 ha and, in the period analysed, land use had changed over an area of 115 ha, more than 60% of its total surface. They mainly occurred on pasture and arable land which was developed into built-up areas.

Keywords: land use changes, aerial photographs, Łódź.

1. WPROWADZENIE

Procesy rozwoju, jakim podlegają miasta, prowadzą do ciągłych zmian w ich środowisku przyrodniczym i układach przestrzennych. Zmiany pokrycia terenu są jednym ze zjawisk, które odzwierciedlają te procesy. Pokrycie terenu opisuje fizyczny stan fragmentu powierzchni Ziemi ze względu na zajmujące go obiekty naturalne i antropogeniczne, ale nie odnosi się do pełnionych przez dany obszar funkcji. Poznanie rodzaju, kierunku i dynamiki zmian pokrycia terenu

może być podstawą analizy rozwoju danego obszaru i modelowania jego przyszłych przekształceń (Ciołkosz, Poławski, 2006; Litwińska, 2010; Mantey, 2011; Niedzielko, Lewiński, 2012).

W literaturze można znaleźć wiele przykładów prac badawczych poświęconych pokryciu terenu i jego zmianom w różnych skalach przestrzennych i czasowych. Badania zmian pokrycia terenu w 50 wybranych miastach świata, m.in.: Londynie, Paryżu,

Meksyku, Nowym Jorku, Kalkucie, Sao Paulo, Pekinie i ich najbliższym otoczeniu w latach 1985–2010 podjęli Bagan i Yamagata (2014). Jako materiał źródłowy posłużyły im zdjęcia zarejestrowane przez satelity Landsat TM i ETM+. Zaobserwowali oni ekspansję terenów zabudowanych, które w 32 miastach zwiększyły swoją powierzchnię o ponad 30%. Zmiany pokrycia terenu w granicach prefektury Rzymu w latach 1960–2006 badali Salvati i Sabbi (2011). Analizowane dane pochodziły z trzech różnych źródeł: mapy pokrycia terenu Włoch (lata 60. XX w., skala 1 : 200 000), rolniczo-leśnej mapy prefektury Rzymu (Włochy) (1974 r., skala 1 : 50 000), CORINE Land Cover (1990, 2000, 2006, skala 1 : 100 000). Badania pozwoliły na wyróżnienie dwóch etapów w rozwoju obszaru: okresu wzrostu (lata 1960–1990), kiedy rozrost terenów zabudowanych odbywał się tylko w bezpośrednim sąsiedztwie miasta i obejmował grunty orne, zdegradowane pastwiska, łąki i uprawy trwałe oraz okresu rozlewania (*sprawl*, lata 1990–2006), kiedy przybywało powierzchni luźnej zabudowy mieszkowej z dala od centrum miasta, a przekształcały się głównie obszary rolnicze i ekosystemy seminaturalne. Badania zmian pokrycia terenu w mieście Silivri, położonym na wybrzeżu morza Marmara, ok. 60 km na zachód od Istanbuhu (Turcja), prowadziła Yilmaz (2009). Analiza danych z 1987 r. i 2000 r. pozyskanych ze zdjęć satelitarnych Landsat-5 i Landsat-7 z wykorzystaniem klasyfikacji nienadzorowanej, w oparciu o schemat klasyfikacyjny CORINE Land Cover wykazała, że zmiany pokrycia terenu spowodowane były głównie działalnością człowieka, przede wszystkim przez rozszerzanie gruntów antropogenicznych, głównie zabudowy i terenów komunikacyjnych na obszary trawiaste i leśne, co przyczyniło się do znacznej fragmentacji krajobrazu. Badania zmian pokrycia terenu Gwynns Falls Watershed (Maryland, USA) prowadzili Zhou, Troy i Grove (2008). Posługując się cyfrowymi zdjęciami lotniczymi i danymi LiDAR¹ z 1999 i 2004 r. oraz metodą klasyfikacji obiektowej, zaobserwowali przyrost powierzchni nieprzepuszczalnych i budynków oraz terenów zadrzewionych i zakrzaczonych, a spadek udziału terenów trawiastych i odkrytych. Autorzy podkreślili też znaczenie mapy różnicowej (mapy zmian) w badaniach, która nie tylko wskazuje, gdzie nastąpiły zmiany pokrycia, ale także ilustruje ich charakter i wzorce przestrzenne.

W Polsce badania pokrycia terenu prowadzone są w skali kraju i wybranych regionów. Badania zmian pokrycia terenu z wykorzystaniem danych CORINE Land Cover dla obszaru całego kraju, obejmujące okres ostatniej dekady XX w., prowadzili Bielecka i Ciołkosz (2004). Wykazali oni, że w rozpatrywanym okresie 0,9% powierzchni Polski zmieniło typ pokrycia terenu. Ocenę intensywności i kierunków zmian pokrycia terenu w Polsce, na podstawie danych CORINE Land Cover (CLC), w latach 1990–2012 przeprowadzili

Borowska-Stefańska, Leśniewska-Napierała i Wiśniewski (2018). Uzyskane wyniki pokazały, że zmiany pokrycia terenu były bardzo intensywne i obejmowały znaczną powierzchnię kraju (ok. 134,715 ha rocznie, czyli ok. 0,43% całkowitej powierzchni). Prace mające na celu wykrycie głównych trendów przemian pokrycia terenu województwa małopolskiego w latach 1986–2011, przedstawili Wężyk, Wójtowicz-Nowakowska, Pierzchalski, Mlost, Szafrąńska (2013). Wykazano, iż na badanym obszarze wystąpiło znaczne zwiększenie powierzchni lasów (o 4,4 punktów procentowych) oraz terenów zurbanizowanych (o 2,4 punktów procentowych). Badania procesów suburbanizacji, powiązanych z *urban sprawl* w Warszawskim Obszarze Metropolitalnym, na podstawie danych o pokryciu terenu z bazy CLC z 2006 r. przeprowadzili Gąsiorowski i Poławski (2014). Zmiany pokrycia terenów rolniczych obszarów metropolitalnych w Polsce analizowała Nalej (2016). Wyniki badań wykazały ubytek terenów rolnych o 5,2 punktu procentowego, co spowodowane było przeważnie ich przekształcaniem w tereny zabudowy. Szerokie badania prowadził Lechowski (2013), analizując zmiany pokrycia terenu w strefie do 3 km wokół odcinka autostrady A2 (Emilia–Stryków) w latach 1996–2009. Uzyskane wyniki wskazują na wzrost odsetka terenów zabudowanych oraz koncentryczny układ rozchodzenia gęstości zmian od osi autostrady.

Celem niniejszego opracowania było zbadanie rodzaju, kierunku i natężenia zmian pokrycia terenu dwóch obszarów położonych w południowej części Łodzi, na podstawie archiwalnych zdjęć lotniczych wykonanych w 1973 r. i ortofotomapy² z 2017 r.

2. ŹRÓDŁA DANYCH I METODY BADAŃ

Badanie zmian pokrycia terenu wymaga zgromadzenia licznych danych, które mogą mieć postać map, zdjęć lotniczych i satelitarnych czy plików wektorowych i pochodzić z różnych przedziałów czasowych. W badaniu wykorzystano zdjęcia czarno-białe (panchromatyczne) o numerach 15_9279 i 15_9282 w skali 1 : 15 000, wykonane w sierpniu 1973 r., pozyskane ze zbiorów Biblioteki Geograficznej Wydziału Nauk Geograficznych Uniwersytetu Łódzkiego oraz ortofotomapę z 2017 r. (nalot z kwietnia) o rozdzielczości 0,05 m udostępnioną w postaci serwera WMS³ przez Łódzki Ośrodek Geodezji (InterSIT 2017).

Zdjęcia, w postaci odbitek na papierze fotograficznym, zeskanowano z rozdzielczością 600 dpi i zapisano w formacie *.TIFF. Następnie, używając oprogramowania ArcMap 10.2, nadano im georeferencję⁴ w Państwowym Układzie Współrzędnych Geodezyjnych 1992. W procesie nadawania georeferencji użyto punktów kontrolnych (*Ground Control Points*), które

można było jednoznacznie zidentyfikować zarówno na współczesnej ortofotomapie, jak i na archiwalnych zdjęciach lotniczych (Jaskulski, Łukasiewicz, Nalej, 2013). Punkty usytuowane były głównie na skrzyżowaniach ulic. W przypadku zdjęcia numer 15_9279 wybrano siedem punktów kontrolnych i uzyskano dokładność wpasowania przestrzennego wyrażoną jako całkowity błąd RMS (*Root Mean Square*) od 0,9 m do maksymalnie 3,6 m. Dla zdjęcia 15_9282 użyto dziewięciu punktów kontrolnych, a dokładność wpasowania przestrzennego wyniosła od 0,8 m do maksymalnie 4,6 m.

Na podstawie wpasowanych przestrzennie zdjęć i ortofotomapy wykonano digitalizację treści z zastosowaniem metody fotointerpretacji wizualnej, co pozwoliło na uzyskanie danych wektorowych o pokryciu terenu. Dane pozyskano według schematu klasyfikacyjnego, z dokładnością uogólnienia pojęciowego, która odpowiada Bazie Danych Obiektów Topograficznych w skali 1 : 10 000 (BDOT10k) dla zakresu tematycznego Pokrycie Terenu (PT). Ze względu na jakość materiałów archiwalnych, znacznie gorszą niż współczesne opracowania, pozyskanie danych ograniczono do II poziomu klasyfikacyjnego, gdyż nie było możliwe rozpoznanie bardziej szczegółowych wydzielen. W BDOT10k obiekty pokrycia terenu zachowują względem siebie relacje sąsiedztwa i w sposób ciągły (w 100%) wypełniają cały teren. Minimalna przyjęta w bazie danych powierzchnia wydzielenia formy pokrycia terenu wynosi 1000 m², przy minimalnej szerokości 10 m. Od tej zasady istnieją jednak pewne odstępstwa, określone szczegółowymi wytycznymi. W bazie, na II poziomie szczegółowości, wyróżniono 12 form pokrycia terenu (tab. 1) (Rozporządzenie, 2011).

Tabela 1. Klasyfikacja obiektów pokrycia terenu Bazy Danych Obiektów Topograficznych (BDOT10k) według Rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych (2011)

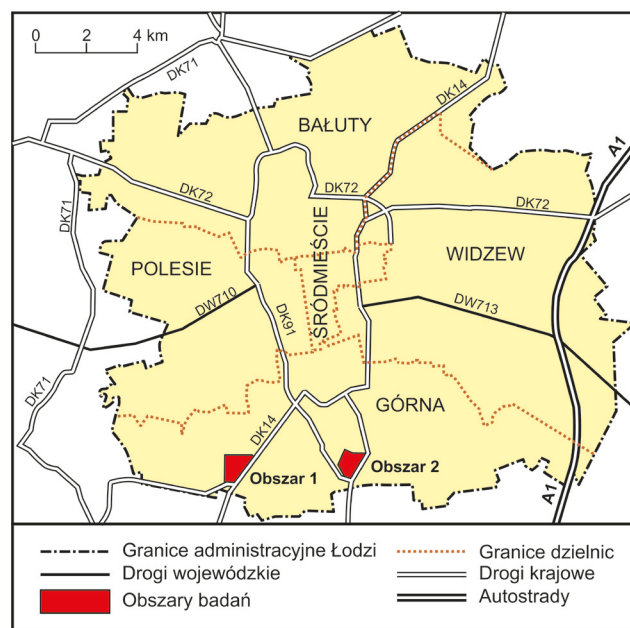
Poziom 1		Poziom 2	
Kod	Nazwa	Kod	Nazwa
PK	Pokrycie Terenu	PTWP	Woda powierzchniowa
		PTZB	Zabudowa
		PTLZ	Teren leśny i zadrzewiony
		PTRK	Roślinność krzewiasta
		PTUT	Uprawa trwała
		PTTR	Roślinność trawiasta i uprawa rolna
		PTKM	Teren pod drogami kołowymi, szynowymi i lotniskowymi
		PTGN	Grunt nieużytkowany
		PTPL	Plac
		PTSO	Składowisko odpadów
		PTWZ	Wyrobisko i zwalowisko
		PTNZ	Pozostały teren niezabudowany

Źródło: opracowanie własne na podstawie Rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych (2011).

Zgromadzone dane poddano procesowi geoprzetwarzania z wykorzystaniem narzędzi Systemu Informacji Geograficznej (GIS)⁵. W pierwszym etapie analizy wyznaczono udziały poszczególnych form pokrycia terenu w powierzchni badanych obszarów w 1973 i 2017 r. Następnie zbadano kierunki i przestrzenne rozmieszczenie zmian pokrycia terenu. Aby tego dokonać przecięto warstwy wektorowe z danymi o pokryciu terenu w 1973 r. i 2017 r., wykonano macierz zmian oraz mapę różnicową (Sochacka, Pabjanek, Olędzki, 2008; Olędzki, Roguszcak, 2015).

3. OBSZAR BADAŃ

W zakres badań wchodziły dwa obszary położone w obecnych granicach administracyjnych południowej części Łodzi, w dzielnicy Górna (rys. 1). Tereny, na których się znajdują zostały włączone do Łodzi w 1946 r. Oba obszary w rozpatrywanym okresie zostały silnie przekształcone w wyniku procesów inwestycyjnych i urbanizacyjnych.



Rysunek 1. Położenie obszarów badań na tle granic administracyjnych Łodzi
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych CODGiK (2017)

Obszar 1, o powierzchni 106,6 ha, to teren dawnej wsi Chocianowice, w której stosowana była wiejska, obustronna zabudowa typu ulicówka⁶. Źródła historyczne dokumentują istnienie tej osady już w XIV w. (Rosin, 1980). Przez następne stulecia Chocianowice były osadą, której mieszkańcy utrzymywali się z produkcji rolnej, a w okresie gwałtownego rozwoju Łodzi przemysłowej stały się jednym z podłódzkich osiedli, położonym

przy linii tramwajowej łączącej Łódź z Pabianicami. Od 1901 r. na terenie Chocianowic funkcjonuje zajezdnia tramwajowa. Osiedle włączono w granice administracyjne miasta dopiero po zakończeniu II wojny światowej (1946 r.), a od 1974 r. wraz z Łaskowicami stanowią część osiedla Nad Nerem w dzielnicy Górna. Na tym terenie w 2010 r. zostało otwarte centrum handlowo-usługowo-rozrywkowe Port Łódź o powierzchni ponad 12 ha, które jest trzecim pod względem wielkości obiektem tego typu w Polsce i drugim po Manufakturze w Łodzi (Koter, 2009; Port Łódź, 2018).

Obszar 2, o powierzchni 80,7 ha, również położony jest w południowej części Łodzi, na terenie dzielnicy Górna. Granice obszaru wytyczają ulice: Paradna, Rzgowska, Ustronna i Cegielniana. Jest to teren dawnej wsi Nery (Lindley, 1909), po włączeniu w granice administracyjne miasta grunty te przyłączono do osiedla Chojny. W latach 80. XX w. na badanym terenie powstał jeden z największych specjalistycznych szpitali w Polsce – Instytut „Centrum Zdrowia Matki Polki” (ICZMP). Centrum oddano do użytku w 1988 r. i zajmuje ono obszar 38,5 ha, a powierzchnia budynków to prawie 11 ha. O lokalizacji tej inwestycji, oprócz czynników polityczno-propagandowych, zdecydowało słabe zasiedlenie tego obszaru, bliskość terenów rekreacyjnych oraz bardzo dobra dostępność komunikacyjna w postaci drogi krajowej 91 (dawnej DK1) (ICZMP, 2014).

Wybór terenów poddanych badaniom podyktowany był ich podobieństwem. Oba obszary położone są na południowych peryferiach Łodzi, w sąsiedztwie ważnych szlaków komunikacyjnych (droga krajowa 14 i 91) (rys. 1), wcześniej były terenami o charakterze wiejskim i zostały włączone w granice administracyjne miasta w tym samym czasie. W omawianym okresie na obu obszarach zostały zrealizowane duże inwestycje, polegające na wybudowaniu wielkopowierzchniowych obiektów, co znacząco wpłynęło na przekształcenia pokrycia terenu. Za wyborem obszarów badań przemawiała również dostępność materiałów źródłowych w postaci archiwalnych zdjęć lotniczych i współczesnych ortofotomap.

4. ANALIZA ZMIAN POKRYCIA TERENU

Badanie wykazało, że w 1973 r. dominującym typem pokrycia terenu na obu obszarach była roślinność trawiasta i uprawa rolna (PTTR) (tab. 2). Przy czym na obszarze 1 zajmowała ona prawie 80% powierzchni, a na obszarze 2 ok. 55%. Drugim, pod względem odsetka zajmowanej powierzchni, typem pokrycia była zabudowa (PTZB). Na obszarze 2 stanowiła ona zdecydowanie większy odsetek, bo ponad 37% powierzchni. Na obszarze 1 było to niecałe 12%. Na obu badanych obszarach zbliżone były udziały terenów leśnych i zadrzewionych

(PTLZ), zajmujące ponad 2% ich powierzchni oraz terenów pod drogami kołowymi (PTKM) – ponad 6%. Wody powierzchniowe (PTWP) występowały tylko na obszarze 1, ale stanowiły niewielki odsetek jego powierzchni (0,2%).

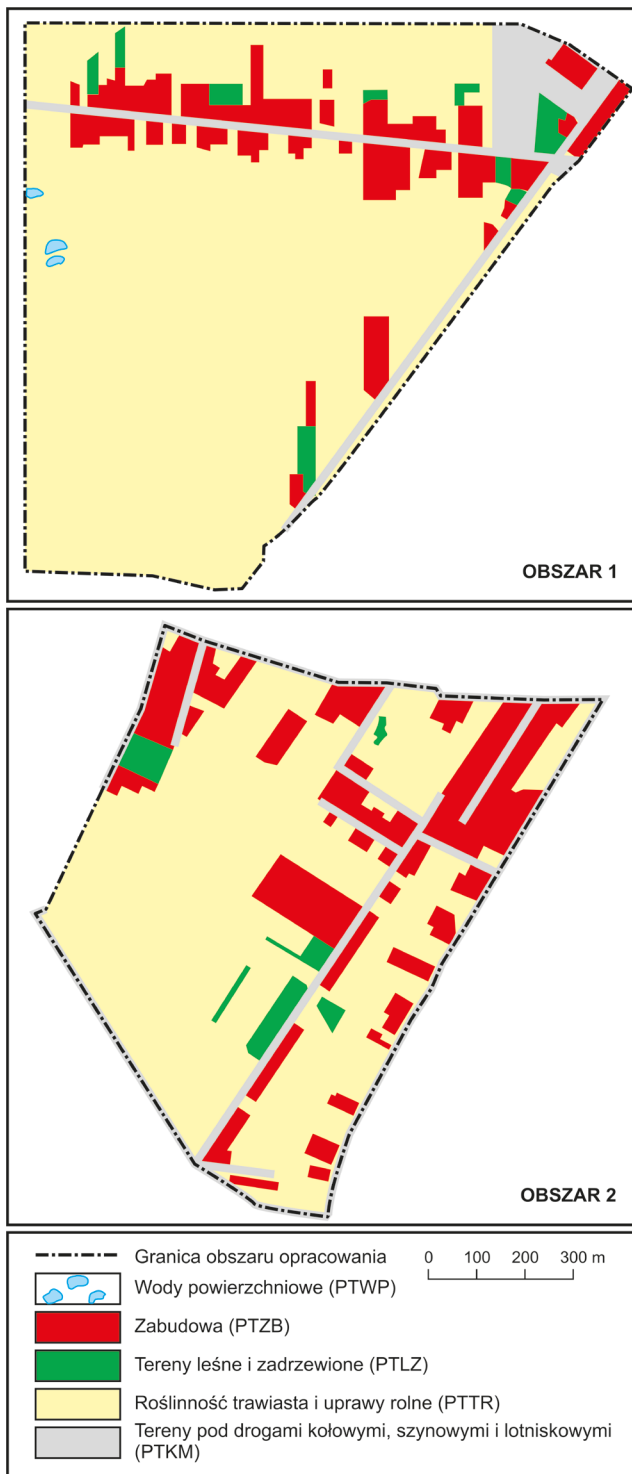
Tabela 2. Udział poszczególnych typów pokrycia terenu w powierzchni badanych obszarów w 1973 i 2017 r.

Udziały typów pokrycia terenu w powierzchni w latach	Obszar 1		Obszar 2	
	1973	2017	1973	2017
	%			
Woda powierzchniowa (PTWP)	0,2	0,6	0,0	0,0
Zabudowa (PTZB)	11,6	36,4	37,1	40,8
Teren leśny i zadrzewiony (PTLZ)	2,2	3,1	2,4	2,2
Uprawa trwała (PTUT)	0,0	1,4	0,0	0,1
Roślinność trawiasta i uprawa rolna (PTTR)	79,1	42,7	54,4	37,8
Teren pod drogami kołowymi, szynowymi i lotniskowymi (PTKM)	6,9	12,4	6,1	12,7
Plac (PTPL)	0,0	3,2	0,0	5,8
Pozostały teren niezabudowany (PTNZ)	0,0	0,2	0,0	0,6

Źródło: opracowanie własne.

Rozkład przestrzenny typów pokrycia terenu występujących na obu badanych obszarach w 1973 r. przedstawiał się podobnie (rys. 2). Tereny trawiaste i rolne (PTTR) zajmowały zachodnie, południowe i środkowe części obu obszarów. Zabudowa (PTZB) występowała głównie w ich północnych częściach, a na obszarze 2 również w jego części wschodniej. Tereny pod drogami kołowymi (PTKM) stanowiły przeważnie ulice występujące z obszarami zabudowy. Warto zwrócić uwagę na rozległy teren związany z komunikacją, usytuowany w północno-wschodniej części obszaru 1, jest to zajezdnia tramwajowa „Chocianowice”. Poza tym na obszarze 1 widoczne są tylko dwie ulice. Również tereny leśne i zadrzewione (PTLZ) przylegały do obszarów zabudowy. Można przypuszczać, że były to drzewa owocowe w sadach, ale ze względu na słabą jakość materiałów źródłowych nie można ustalić, czy rzeczywiście niektóre z obszarów roślinności wysokiej powinny być zakwalifikowane jako uprawy trwałe (PTUT), do których według klasyfikacji BDOT10k zaliczane są sady. Wody powierzchniowe (PTWP) występowały tylko na obszarze 1 i były widoczne w jego środkowo-zachodniej części.

W 2017 r. na obszarze 1 nadal największy udział, prawie 43%, w jego powierzchni miały roślinność trawiasta i uprawa rolna (PTTR), a na drugiej pozycji zabudowa (PTZB) – 36% (tab. 2). Odwrotna sytuacja była na obszarze 2, gdzie największy odsetek, bo prawie 41%



Rysunek 2. Pokrycie terenu badanych obszarów w 1973 r.
Źródło: opracowanie własne

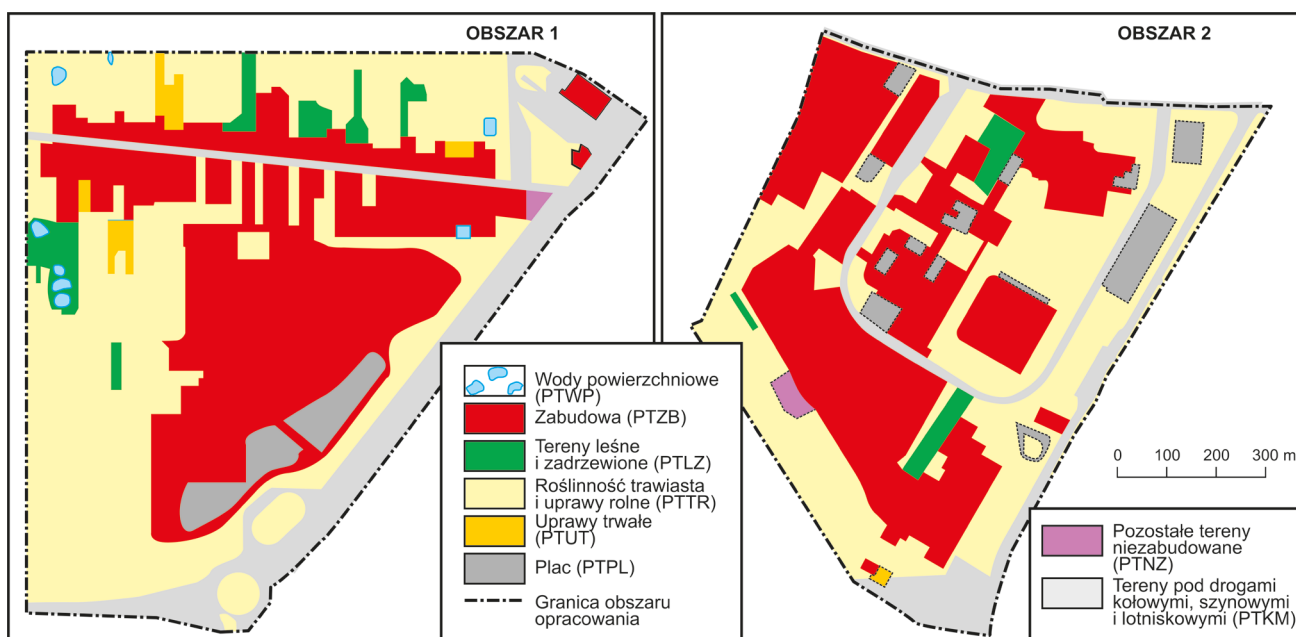
powierzchni, zajmowała zabudowa (PTZB), a roślinność trawiasta i uprawa rolna (PTTR) 37%. Zbliżone udziały w powierzchni obu obszarów (po ponad 12%) miały tereny pod drogami kołowymi (PTKM). Natomiast grunty leśne i zadrzewione (PTLZ) nieco większy odsetek powierzchni zajmowały na obszarze 1. W 2017 r. odnotowano również występowanie takich typów pokrycia, jak place (PTPL), które na obszarze 2

stanowiły prawie 6% jego powierzchni, a na obszarze 1 ponad 3% oraz uprawy trwałe (PTUT), które zajmowały 1% i 0,1% powierzchni, odpowiednio na obszarze 1 i 2. W pokryciu obu terenów w 2017 r. odnotowano też występowanie pozostałych gruntów niezabudowanych (PTNZ). Ich udział w powierzchni obu obszarów był nieznaczny, ale większy na terenie 2 – 0,6%. Wody powierzchniowe (PTWP) występowały nadal tylko na obszarze 1 i stanowiły 0,6% jego powierzchni.

W rozkładzie przestrzennym form pokrycia terenu w 2017 r. na obszarze 1 nadal większe połacie roślinności trawiastej i uprawy rolnej (PTTR) widoczne były w jego zachodniej i południowo-zachodniej części (rys. 3). Północny fragment obszaru 1 oraz jego centrum zajmowała głównie zabudowa (PTZB), a tereny pod drogami kołowymi (PTKM) rozciągnięte były wzdłuż jego wschodniego i południowego krańca. Tereny leśne i zadrzewione (PTLZ) na obszarze 1 występowały w większości w płatach⁷ przylegających do zabudowy, a w zachodniej części obszaru widoczny był większy pod względem powierzchni płat tego typu pokrycia, otaczający kilka płatów wód powierzchniowych (PTWP). Poza tym wody powierzchniowe występowały też w północnej części obszaru 1. Podobnie jak uprawy trwałe (PTUT) i place (PTPL), które przylegały do obszarów zabudowy. Uwagę zwracają dwa znaczne pod względem powierzchni place, otoczone obszarem zabudowy w południowo-wschodniej części obszaru 1. Jest to teren centrum handlowego Port Łódź, a widoczne w pokryciu place, to parkingi towarzyszące zabudowie kompleksu. Natomiast pojedynczy płat pozostałych terenów niezabudowanych (PTNZ) występował w północno-wschodniej części obszaru 1.

Na obszarze 2 w 2017 r. dominującą formą pokrycia była zabudowa (PTZB), która zajmowała głównie północno-zachodnią i centralną część obszaru (rys. 3). W części południowej i północno-wschodniej widoczne były bardziej rozległe płaty roślinności trawiastej i upraw rolnych (PTTR). Tereny pod drogami kołowymi (PTKM) – ulice – częściowo rozcinały zabudowę w centrum obszaru 2, ale przebiegały też wzdłuż jego wschodniej granicy. Na obszarze 2, z wyjątkiem jego południowo-zachodniej części, widoczne były licznie występujące place (PTPL). Natomiast tereny leśne i zadrzewione (PTLZ) stanowią pojedyncze płaty w północnej i południowej części obszaru 2.

Porównując pokrycie terenu obu obszarów z 1973 r. i 2017 r. zauważyć można zarówno zmiany udziałów procentowych w powierzchni obszarów badań poszczególnych typów pokrycia terenu, ale też ich większe zróżnicowanie. Zmiany pokrycia terenu na obszarze 1 objęły 53,2 ha, a na 2 – 61,5 ha, co stanowi odpowiednio 49,9% oraz 76,2% ich powierzchni. Zwiększyła się też liczba występujących typów pokrycia terenu z pięciu do ośmiu, a udziały procentowe prawie wszystkich form pokrycia terenu zwiększyły się



Rysunek 3. Pokrycie terenu badanych obszarów w 2017 r.

Źródło: opracowanie własne

(tab. 2). Wyjątek stanowi roślinność trawiasta i uprawa rolna (PTTR), dla której odnotowano największy spadek udziału w powierzchni badanych obszarów o 36,4 i 16,6 punktów procentowych odpowiednio dla obszaru 1 i 2. Dodatkowo na obszarze 2 zmniejszyły się nieznacznie udziały terenów leśnych i zadrzewionych. Natomiast największy przyrost udziału procentowego w powierzchni badanych stref odnotowano dla zabudowy (PTZB) na obszarze 1 i terenów pod drogami kołowymi (PTKM) na obszarze 2 (tab. 2).

Szczegółowa analiza zmian pokrycia terenu wykazała, że na obu badanych obszarach największym zmianom uległy tereny roślinności trawiastej i uprawy rolnej

(PTTR). Ich przekształcenia stanowiły odpowiednio 82,8% i 54,6% wszystkich zmian na obszarze 1 i 2 (tab. 3). Najczęściej ten typ pokrycia (PTTR) był zabudowywany (PTZB), co stanowiło 54,3% wszystkich zmian na obszarze 1 i 38,9% na obszarze 2. Występowały one głównie w centralnych i północnych fragmentach miasta (rys. 4). Roślinność trawiasta i uprawa rolna (PTTR) były również przeznaczane na grunty pod drogi kołowe (PTKM), na obszarze 1 te przekształcenia stanowiły prawie 14% wszystkich zmian, a na obszarze 2 ponad 9%. Na obu analizowanych terenach było to widoczne głównie na ich wschodnich i południowych krańcach, a na obszarze 2 również w części centralnej.

Tabela 3. Macierz zmian pokrycia terenu obszaru badań w latach 1973–2017

Zmiana pokrycia	na	PTWP	PTZB	PTLZ	PTUT	PTTR	PTKM	PTPL	PTNZ
z	na obszarze	%							
PTWP	1	0,0	0,0	0,2	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0
PTZB	1	0,0	0,0	0,3	0,4	2,6	2,8	0,7	0,4
	2	0,0	0,0	0,5	0,3	23,7	6,5	6,0	0,0
PTLZ	1	0,0	0,6	0,0	0,0	2,8	0,7	0,0	0,0
	2	0,0	1,4	0,0	0,0	1,2	0,0	0,0	0,0
PTTR	1	0,9	54,3	5,5	2,5	0,0	13,9	5,7	0,0
	2	0,0	38,9	1,5	0,0	0,0	9,2	4,3	0,7
PTKM	1	0,0	1,8	0,0	0,0	3,9	0,0	0,0	0,0
	2	0,0	1,8	0,0	0,0	3,5	0,0	0,3	0,0

Objaśnienia: PTWP – woda powierzchniowa; PTZB – zabudowa; PTLZ – teren leśny i zadrzewiony; PTUT – uprawa trwała; PTTR – roślinność trawiasta i uprawa rolna; PTKM – teren pod drogami kołowymi, szynowymi i lotniskowymi; PTPL – plac; PTNZ – pozostały teren niezabudowany.

Źródło: opracowanie własne.

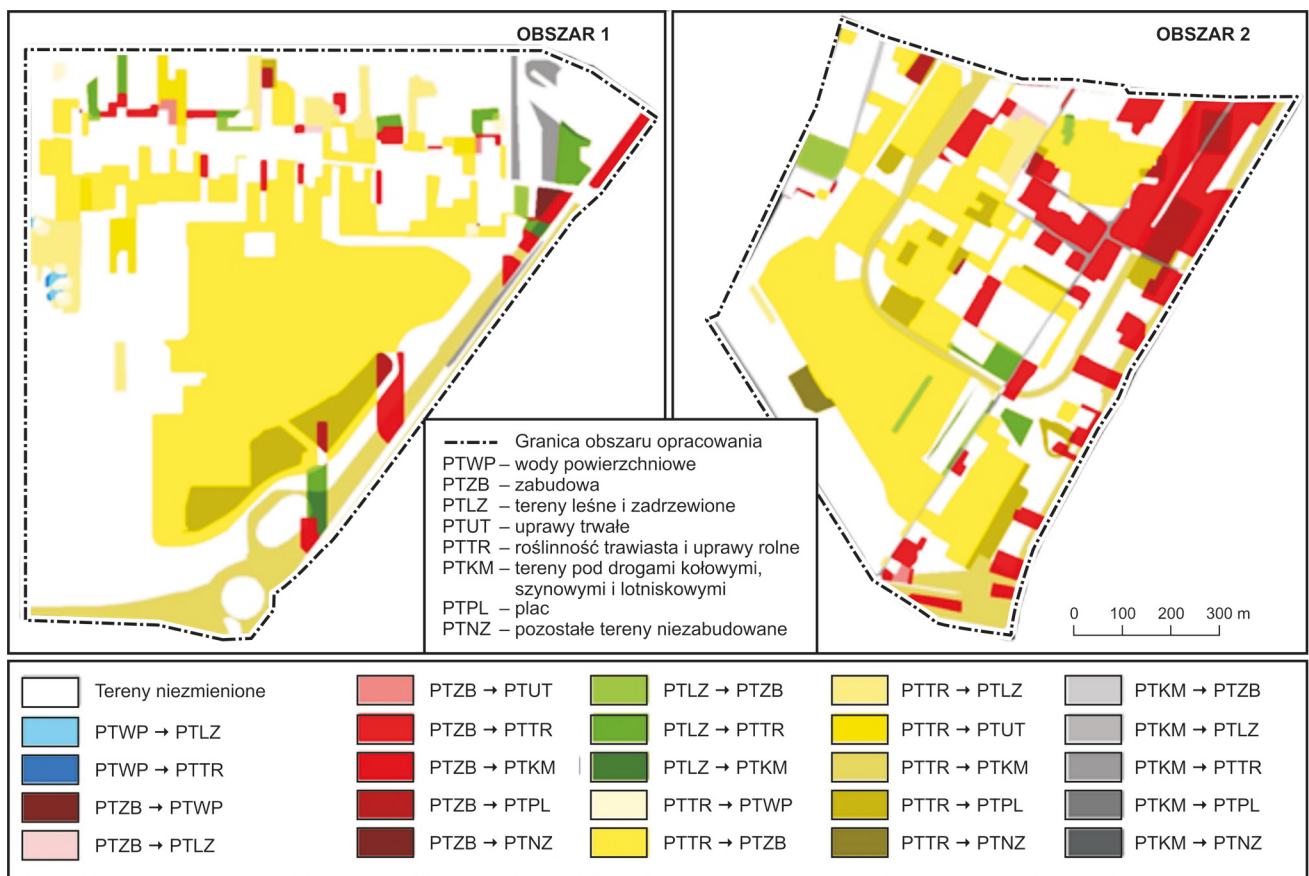
Roślinność trawiasta i uprawa rolna (PTTR) na obszarze 1 były przekształcane też w tereny leśne i zadrzewione (PTLZ) oraz place (PTPL), te zabiegi stanowiły po ponad 5% wszystkich, zachodzących na tym obszarze zmian. Pierwsze z wymienionych przekształceń występowały w północnej i zachodniej części obszaru, a drugie skoncentrowane były w jego części południowo-wschodniej (rys. 3). Również na obszarze 2 przekształcenia terenów roślinności trawiastej i terenów rolnych (PTTR) w place (PTPL) były intensywne i stanowiły ponad 4% wszystkich zachodzących tam zmian (rys. 4).

Drugą intensywnie przekształcaną formą pokrycia terenu była zabudowa (PTZB). Szczególnie na obszarze 2, gdzie jej przeobrażenia stanowiły 37% wszystkich zmian (tab. 3). Co ciekawe, przeznaczano ją głównie na grunty pod roślinność trawiastą i uprawy rolne (PTTR) – prawie 24% wszystkich zmian na tym obszarze – oraz na tereny pod drogi kołowe (PTKM) i place (PTPL) – po ponad 6% wszystkich zmian. Przekształcenia zabudowy (PTZB) koncentrowały się w północno-wschodniej części obszaru (rys. 4). Na obszarze 1 zabudowa również (PTZB) była zmieniana w tereny pod drogami kołowymi (PTKM), ale też na grunty roślinności trawiastej i upraw rolnych (PTTR), co stanowiło w obu przypadkach po ponad 2,5% wszystkich zmian tam zachodzących. Przeobrażenia zabudowy na obszarze 1

stanowiły łącznie nieco ponad 7% wszystkich zmian wprowadzonych na tym terenie i występowały w jego północnej części i na wschodnich krańcach (rys. 4).

Na obu analizowanych obszarach przekształcenia terenów pod drogami kołowymi (PTKM) stanowiły po 5,7% wszystkich zmian (tab. 3). Tereny te były głównie zmieniane w grunty pod roślinność trawiastą i uprawy rolne (PTTR), co stanowiło odpowiednio 3,9% i 3,5% na obszarze 1 i 2. Były również przekształcane w zabudowę (PTZB), co na obu badanych obszarach wynosiło po 1,8% wszystkich zmian. Modyfikacje terenów pod drogami kołowymi (PTKM) na obszarze 1 widoczne były w jego północno-wschodniej części, a na obszarze 2 występowały w postaci pasm nawiązujących do przebiegu dróg, głównie w jego części wschodniej (rys. 4).

Większe zmiany terenów leśnych i zadrzewionych (PTLZ) zaszły na obszarze 1 i stanowiły one ponad 4% wszystkich działań. Tereny te były przekształcane w grunty pod roślinność trawiastą i uprawy rolne (PTTR), co stanowiło 2,8% wszystkich zmian na tym obszarze, a przekształcenia te widoczne były przede wszystkim w jego północnej części oraz w postaci pojedynczych płatów na południowym wschodzie. Na obszarze 2 przekształcenia terenów leśnych i zadrzewionych (PTLZ) były rozproszone po całej analizowanej strefie i stanowiły podobny odsetek zmian jak



Rysunek 4. Mapa różnicowa pokrycia terenu w latach 1973–2017
Źródło: opracowanie własne

na obszarze 1 – 2,7%. Ten typ pokrycia przekształcany były w zabudowę (PTZB) i tereny roślinności trawiastej i upraw rolnych (PTTR), co stanowiło odpowiednio 1,4% i 1,2% wszystkich zmian (rys. 4).

Najsłabszym modyfikacjom uległy wody powierzchniowe (PTWP). Te zmiany widoczne były tylko w zachodniej części obszaru 1 (rys. 4) i obejmowały przekształcenia w tereny leśne i zadrzewione (PTLZ) oraz roślinności trawiastej i upraw rolnych (PTTR), co stanowiło odpowiednio 0,2% i 0,1% zmian na tym obszarze (tab. 3). Należy również zauważyć, że najmniej zmian na obu badanych obszarach występowało w ich południowo-zachodnich częściach.

5. PODSUMOWANIE

Analiza pokrycia terenu z lat 1973–2017 wykazała, że na badanych obszarach zwiększyła się różnorodność typów pokrycia terenu, w 2017 r. wyróżniono ich o trzy więcej niż w 1973 r. Na obszarze 2 zmienił się dominujący typ pokrycia terenu. W 1973 r. była to roślinność trawiasta i uprawa rolna (PTTR) zajmująca ponad połowę jego powierzchni, a w 2017 r. dominowała zabudowa (PTZB). Na obszarze 1 w 2017 r. nadal największą powierzchnię zajmowała roślinność trawiasta i uprawa rolna (PTTR), jednak udział zabudowy (PTZB) w porównaniu z 1973 r. wzrósł o ponad 24 punkty procentowe. Należy też zauważyć, że na obu obszarach nastąpiło wyrównanie udziałów procentowych pomiędzy tymi dwoma typami pokrycia (PTTR i PTZB) i ich udziały w powierzchni obszarów w przybliżeniu wynosiły 40%.

Najwięcej, bo 56% i 42% wszystkich zmian, odpowiednio na obszarze 1 i 2, stanowiły przekształcenia różnych typów pokrycia w zabudowę (PTZB). Widoczny był też znaczny przyrost udziałów terenów pod drogami kołowymi (PTKM) o 5,5 i 6,6 punktu procentowego odpowiednio dla obszaru 1 i 2 oraz pojawienie się na obu obszarach placów (PTPL). Przyczyn tych zmian należy szukać w procesach inwestycyjnych, które miały miejsce na obu badanych obszarach. Powstanie dużego centrum handlowego Port Łódź na obszarze 1 spowodowało znaczny przyrost terenów zabudowy oraz wymusiło rozwój infrastruktury drogowej i miejsc parkingowych, które zapewniają dobrą dostępność komunikacyjną. Na obszarze 2 przyrost odsetka zabudowy nie był tak duży i wyniósł niecałe 4 punkty procentowe. Jednak już w 1973 r. udział zabudowy w powierzchni tego obszaru wynosił ponad 37%. W analizowanym okresie można było zaobserwować bardzo duże przekształcenia zabudowy na obszarze 2, spowodowane powstaniem Szpitala ICZMP, który zajął prawie połowę jego powierzchni, w tym budynki Centrum stanowiły prawie 14% powierzchni obszaru 2. Podobnie jak na obszarze 1, zaobserwowano też przyrost

terenów pod drogami kołowymi (PTKM) oraz placów (PTPL), które zapewniają dostępność komunikacyjną obiektów ICZMP.

W latach 1973–2017 procesy inwestycyjne spowodowały, że badane obszary stały się podobne pod względem procentowych udziałów poszczególnych typów pokrycia terenu. Zmiany pokrycia terenu, które na nich zaszły doprowadziły do wzrostu odsetka zabudowy (PTZB) oraz terenów związanych z komunikacją, w tym terenów pod drogami kołowymi (PTKM) i placów (PTPL), głównie kosztem roślinności trawiastej i uprawy rolnej (PTTR) lub przekształceń istniejącej zabudowy, co świadczy o rozwoju miasta i zmianach jego układu przestrzennego. Zaobserwowane zmiany pod względem kierunku, jak i natężenia nawiązują do zmian pokrycia terenu obserwowanych w wielu miastach na świecie.

PRZYPISY

¹ LiDAR – *Light Detecting And Ranging*.

² Ortofotomapa to mapa obrazowa utworzona z pojedynczych obrazów (np. zdjęć lotniczych) poddanych procesowi ortorektifikacji oraz przedstawiona w nawiązaniu do układu współrzędnych przyjętego odwzorowania kartograficznego (Gaździcki, 2003).

³ WMS – *Web Map Service* (WMS), stworzony przez Open Geospatial Consortium (OGC) standard udostępniania map w postaci rastrowej za pomocą interfejsu HTTP (Gaździcki, 2003).

⁴ Georeferencja – nadanie plikowi rastrowemu lub wektorowemu informacji o położeniu w przestrzeni (Urbański, 2010).

⁵ System Informacji Geograficznej (GIS) – *Geographic Information System* – USA oraz *Geographical Information System* – Wielka Brytania, Kanada, Australia (Gaździcki, 2003; Litwin, Myrda, 2005).

⁶ Ulicówka to typ wsi jednodrożnej o zwartej zabudowie, przypominająca miejską ulicę (Szymańska, 2013).

⁷ Płat pokrycia terenu – poligon reprezentuje określoną formę pokrycia terenu oznaczony unikalnym zakodowanym identyfikatorem zgodnym z obowiązującym systemem kodów (Urbański, 2010).


BIBLIOGRAFIA

- Bagan, H., Yamagata, Y. (2014). Land-cover change analysis in 50 global cities by using a combination of Landsat data and analysis of grid cells. *Environmental Research Letters*, 9 (6), 1–13. <https://doi.org/10.1088/1748-9326/9/6/064015>
- Bielecka, E., Ciołkosz, A. (2004). Land cover structure in Poland and its changes in the last decade of 20th century. *Roczniki Geomatyki. Annals of Geomatics*, 2 (1), 81–88.
- Borowska-Stefańska, M., Leśniewska-Napierała, K., Wiśniewski, S. (2018). Land cover changes in Poland between 1990 and 2012. *Geografie*, 123 (1), 63–83. <https://doi.org/10.37040/geografie2018123010063>
- Ciołkosz, A., Poławski, Z. (2006). Zmiany użytkowania ziemi w Polsce w II połowie XX w. *Przegląd Geograficzny*, 78 (2), 173–190.

- CODGIK (2017). Dane bez opłat. Państwowy Rejestr Granic i Powierzchni Jednostek Podziałów Terytorialnych Kraju – PRG. Pobrane z: <http://www.codgik.gov.pl/index.php/dar-mowe-dane.html> (25.09.2017).
- Gaździcki, J. (2003). *Leksykon geomatyczny*. Warszawa: Wydawnictwo „Więś Jutra” Polskie Towarzystwo Informatyki Przemysłowej.
- Gąsiorowski, J., Poławski, Z.F. (2014). Land Use Structure as the Basis for Indicators Determining Spatial Development of the Environment. *Polish Journal of Environmental Studies*, 23 (3), 955–960.
- ICZMP (2014). Jubileusz 25-lecia Instytutu Centrum Zdrowia Matki Polki. *Biuletyn Informacyjny Rady Głównej Instytutów Badawczych*, 4/2014, 8–9.
- Jaskulski, M., Łukasiewicz, G., Nalej, M. (2013). Porównanie metod transformacji map historycznych. *Roczniki Geomatyki*, 11 (4/61), 41–57.
- Koter, M. (2009). Kształtowanie się tkanki miejskiej Łodzi do 1918 roku. W: S. Liszewski (red.), *Łódź monografia miasta* (s. 62–112). Łódź: Redakcja Naczelna Wydawnictw Łódzkiego Towarzystwa Naukowego.
- Lechowski, Ł. (2013). Analiza zmian pokrycia terenu wokół autostrad za pomocą metod GIS. *Acta Universitatis Lodzianensis. Folia Geographica Socio-Oeconomica*, 14, 59–76.
- Lindley, W.H. (1909). Łódź wodostoki. Obszczaja karta goroda Łodzi i okrestnostiej. W: M. Janik, J. Kusiński, Z. Szambelan, M. Stępniewski, *Łódź na mapach 1793–1939* (s. 142–143). Warszawa–Łódź: Wydawnictwo Jacek Kusiński.
- Litwin, L., Myrda, G. (2005). *Systemy Informacji Geograficznej. Zarządzanie danymi przestrzennymi w GIS, SIP, SIT, LIS*. Gliwice: Wydawnictwo HELION.
- Litwińska, E. (2010). Modelowanie struktur metropolitalnych w aspekcie zjawiska urban sprawl. *Czasopismo Techniczne. Architektura*, 107, 139–148.
- Mantey, D. (2011). Podwarszawskie osiedla – głos w dyskusji nad chaotycznym rozrostem stolicy. *Kwartalnik Architektury i Urbanistyki*, 56, 35–47.
- Nalej, M. (2016). Agricultural land cover changes in metropolitan areas of Poland for the period 1990–2012. *Miscellanea Geographica*, 20 (2), 39–45. <https://doi.org/10.1515/mgrsd-2016-0005>
- Niedzielko, J., Lewiński, S. (2012). Detekcja zmian pokrycia terenu na zdjęciach satelitarnych Landsat – porównanie trzech metod. *Teledetekcja Środowiska*, 47, 87–98.
- Olędzki, J.R., Roguszczyk, A. (2015). Zmiany użytkowania ziemi w gminie miejskiej Brodnica w latach 1911–2013. *Teledetekcja Środowiska*, 53, 53–73.
- Port Łódź (2018). Pobrane z: <https://www.portlodz.pl/> (17.01.2018).
- Rosin, R. (1980). Miasto Łódź i wsie podłódzkie od początku XV do schyłku XVI w. W: B. Baranowski, J. Fijałek (red.), *Łódź dzieje miasta. Tom I*, (s. 77–109). Warszawa–Łódź: Państwowe Wydawnictwo Naukowe.
- Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych z dnia 17 listopada 2011 r. w sprawie bazy danych obiektów topograficznych oraz bazy danych obiektów ogólnogeograficznych, a także standardowych opracowań kartograficznych. Dz.U. 2011, nr 279, poz. 1642.
- Salvati, L., Sabbi, A. (2011). Exploring long-term land cover changes in an urban region of southern Europe. *International Journal of Sustainable Development & World Ecology*, 18 (4), 273–282. <https://doi.org/10.1080/13504509.2011.560453>
- Sochacka, E., Pabjanek, P., Olędzki, J.R. (2008). Analiza zmian użytkowania ziemi zlewni Strugi Toruńskiej na podstawie wieločasowych zdjęć lotniczych. *Teledetekcja Środowiska*, 39, 67–84.
- Szymańska, D. (2013). *Geografia osadnictwa*. Warszawa: Wydawnictwo Naukowe PWN.
- Urbański, J. (2010). *GIS w badaniach przyrodniczych*. Gdańsk: Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego.
- Wężyk, P., Wójtowicz-Nowakowska, A., Pierzchalski, M., Mlost, J., Szafrńska, B. (2013). Mapa zmian pokrycia terenu małopolski 1986–2011 wykonana w oparciu o klasyfikację obiektową obrazów satelitarnych Landsat oraz RapidEye. *Archiwum Fotogrametrii, Kartografii i Teledetekcji*, 25, 273–284.
- Yılmaz, R. (2009). Monitoring land use/land cover changes using CORINE land cover data: a case study of Silivri coastal zone in Metropolitan Istanbul. *Environmental Monitoring and Assessment*, 165 (1–4), 603–615. <https://doi.org/10.1007/s10661-009-0972-z>
- Zhou, W., Troy, A., Grove, M. (2008). Object-based land cover classification and change analysis in the Baltimore metropolitan area using multitemporal high resolution remote sensing data. *Sensors*, 8 (3), 1613–1636. <https://doi.org/10.3390/s8031613>

Artykuł wpłynął:
11 maja 2020
Zaakceptowano do druku:
17 grudnia 2020

Agnieszka Dembicka-Niemiec

 <https://orcid.org/0000-0003-3992-6989>

Uniwersytet Opolski

Wydział Ekonomiczny

Instytut Geografii Społeczno-Ekonomicznej i Gospodarki Przestrzennej

adembicka@uni.opole.pl

ROZWÓJ MIAST METROPOLITALNYCH POLSKI W KONTEKŚCIE ROZWOJU ZRÓWNOWAŻONEGO

Abstrakt: Celem artykułu jest określenie poziomu rozwoju zrównoważonego miast metropolitalnych w Polsce w ramach trzech podstawowych wymiarów tego zjawiska. W analizie uwzględniono wymiar społeczny (w tym instytucjonalny), gospodarczy i środowiskowo-przestrzenny. Zastosowano metodę taksonomiczną, pozwalającą na porządkowanie badanych jednostek terytorialnych w sposób zhierarchizowany. Określono poziomy ich rozwoju w poszczególnych wymiarach z uwzględnieniem struktury cech, które je opisują. Zidentyfikowanie struktury cech pozwala na określenie, w jakiej odległości od idealnej struktury tych cech są badane miasta. Badania przeprowadzono w ujęciu dynamicznym, analizując cztery wybrane okresy czasowe (2002, 2007, 2015 i 2019 r.). Badania pokazały, że każde z badanych miast cechuje duże zróżnicowanie struktury opisujących je cech oraz duże podobieństwo w zakresie osiąganych poziomów rozwoju.

Słowa kluczowe: zrównoważony rozwój, metropolie, rozwój miast.

THE DEVELOPMENT OF POLISH METROPOLITAN CITIES IN THE CONTEXT OF SUSTAINABLE DEVELOPMENT

Abstract: The aim of the work is to determine the level of sustainable development of metropolitan cities in Poland within its basic dimensions. Three main dimensions have been considered: social, economic and environmental, and spatial. A taxonomic method was used that allows the territorial units analyzed to be organized in a hierarchical manner. The levels of their development in particular dimensions were determined, taking into account the level of development as well as the structure of the features that describe them while identifying these features allows their distance from the ideal to be determined. The research was carried out across time analyzing four selected years: 2002, 2007, 2015, 2019. The local governments studied may be at different levels of development but may in fact have similar features or vice versa. Each of the cities examined is characterized by a large differentiation of the features describing them and a great similarity in terms of the levels of development achieved.

Keywords: sustainable development, metropolises, urban development.

1. WPROWADZENIE

Koncepcja rozwoju zrównoważonego od końca lat 80. XX w. wciąż zyskuje na znaczeniu, a jej realizacja ma na celu m.in. poprawę jakości życia w miastach oraz ochronę środowiska. Za początki jej popularyzacji uznaje się ogłoszony w 1987 r. Raport Światowej Komisji do Spraw Środowiska i Rozwoju, znany też jako Raport Brundtland. Treść tego dokumentu wskazywała m.in. na konieczność zachowania ogólnoświatowego ładu społeczno-gospodarczego i środowiskowego, bo tylko w taki sposób można zapewnić rozwój, który „zaspokoiliby potrzeby obecne, nie pozbawiając przyszłych pokoleń możliwości zaspokojenia ich potrzeb” (Brundtland, 1987, s. 42). Stosunek do zagadnienia rozwoju zrównoważonego ewoluował,

niemniej jednak koncepcja ta oznacza potrzebę dążenia do zrównoważonego i trwałego rozwoju poprzez oszczędne i racjonalne gospodarowanie zasobami. Określenie „zasoby” w odniesieniu do miasta oznacza przestrzeń, surowce, energię i kapitał, ale również tzw. zasoby ludzkie, kapitał społeczny oraz czas (np. mieszkańców) (Stangel, 2013). W literaturze przedmiotu wskazuje się często na trzy główne wymiary (kapitały) rozwoju zrównoważonego: ekonomiczny, społeczny i naturalny, zwany również środowiskowym, lub środowiskowo-przestrzennym (por. Ciegis, Ramanauškiene, Martinkus, 2009; Elkington, 1994; Harris, 2003; Moffatt, 2000). W 2015 r. określono Cele Zrównoważonego Rozwoju, które zastąpiły wcześniej sformułowane

Milenijne Cele Zrównoważonego Rozwoju. W znacznej mierze obejmują one również sektor prywatny oraz dużo szerszy horyzont czasowy (do 2030 r.) (Global Compact Network Poland, 2021). Cele te są ściśle powiązane z wymiarami zrównoważonego rozwoju, a czynności prowadzące do ich realizacji wpisują się w działania na rzecz poszczególnych jego wymiarów. W tematyce rozwoju zrównoważonego warto zwrócić uwagę na model ekonomiczny, jakim jest *doughnut economy* (model ekonomiczny pączka), który uwzględnia wyniki gospodarki pod względem stopnia zaspokojenia potrzeb ludzi bez przekraczania pułapu ekologicznego Ziemi. Model ten oparty jest na fundamentach społecznych, których podstawą jest wymiar społeczny rozwoju zrównoważonego, jak i na pułapach ekologicznych (Raworth, 2017). Ekonomia pączka opiera się na innym od dotychczasowego wyobrażeniu o dobrobycie, który osiągany jest wyłącznie dzięki nieustannemu wzrostowi gospodarczemu i działaniom podporządkowanym prawom popytu i podaży. Autorka tej koncepcji, Kate Raworth, twierdzi, że globalna gospodarka może dobrze prosperować również wtedy, gdy oprze się ją na fundamentach społecznych, mieszczących się w ramach pułapów ekologicznych. Należy zatem zapewnić mieszkańcom dobre pod względem ekonomicznym warunki do życia z całkowitym poszanowaniem zasad ekologii. Biorąc pod uwagę rozwój terenów zurbanizowanych, a zwłaszcza metropolii, dominującym obszarem rozwoju jest gospodarka, będąca swoistym motorem napędowym i centrum przyciągania inwestycji. Uwidacznia się zatem wyższość wymiaru gospodarczego nad społecznym czy środowiskowym, zaś w modelu ekonomicznym pączka jest odwrotnie

W literaturze przedmiotu wskazuje się na pewne ramy wytyczające realizację działań w zakresie wymiarów rozwoju zrównoważonego w praktyce. Ramy te wskazują na istnienie wzajemnej zależności wszystkich obszarów działalności ekonomicznej, środowiskowej i społecznej – uznając te obszary za elementy składowe planowania przyszłych działań oraz dążeń do trwałości rozwoju ludzkiego. W koncepcji tej zakłada się holistyczne podejście do podejmowania działań i rozwiązywania problemów z zastosowaniem myślenia systemowego i uznawaniem sprawiedliwości międzypokoleniowej (Ekins, 1992). Takie ramy umożliwiają działanie na rzecz rozwoju zrównoważonego w różnych skalach i na różnych obszarach. Na przykład samorządy i rządy mogą wykorzystywać ramy rozwoju zrównoważonego do prowadzenia kompleksowej, zintegrowanej polityki i strategii planowania, a lokalne społeczności mogą korzystać z nich do zrozumienia sytuacji i planowania przyszłości. Jest to podstawa do systemowego ujęcia funkcjonowania miast. Przedsiębiorstwa realizujące założenia społecznej odpowiedzialności biznesu ograniczają swój negatywny wpływ na środowisko i społeczeństwo. Rozwój gospodarczy dominuje w miastach metropolitalnych,

ale mimo wszystko należy uwzględniać zagadnienia z obszaru działalności społecznej, dotyczące potrzeb społeczności lokalnych, jak i środowiskowej.

W ostatnich latach rośnie zainteresowanie ekologią oraz zasadami rozwoju zrównoważonego, które wynikają z potrzeby reagowania na pojawiające się problemy w funkcjonowaniu miast. Te jednostki terytorialne wymagają, aby podejmowane wobec nich działania miały charakter interdyscyplinarny, bowiem to właśnie miasta w znacznym stopniu wpływają na przekształcanie środowiska przyrodniczego i są istotnym źródłem emisji zanieczyszczeń. Ponadto, w miastach zużywa się najwięcej energii, co sprawia, że należy w szczególności sposób zająć się wdrażaniem technologii opartych na odnawialnych źródłach energii.

Zasady rozwoju zrównoważonego próbuje się wprowadzać na różnych szczeblach organizacji terytorialnej. Przy czym największe efekty osiąga się na poziomie lokalnym, bowiem to właśnie w obrębie miast i gmin najtrafniej można zidentyfikować występujące problemy i na nie zareagować. Uważa się, że to szczebel lokalny jest tym najbardziej odpowiednim do realizacji założeń rozwoju zrównoważonego. Jednak nie jest to działanie jednolite, bowiem jednostki terytorialne różnią się od siebie, co sprawia, że nie da się zastosować jednego schematu do rozwiązywania podobnych problemów. Dlatego też przyjmuje się odmienną politykę rozwoju zrównoważonego, w zależności od warunków jakie mają miasta bądź gminy. Zatem zarówno strategie, jak i programy rozwoju zrównoważonego muszą uwzględniać nie tylko cele opisane w dokumencie *Our common future* (Brundtland, 1987), ale także specyficzny charakter i odmienność danej jednostki. Oczywiście istnieją też wspólne dla większości miast problemy – skala ich występowania jest większa bądź mniejsza i podejmuje się wobec nich odpowiednie działania, takie jak: walka ze smogiem, usprawnienie funkcjonowania transportu, walka z wykluczeniem społecznym, rozwój przedsiębiorczości, wsparcie innowacyjności i wiele innych.

Rozwój zrównoważony rozpatrywany jest najczęściej w trzech wymiarach: ekonomicznym, społecznym i środowiskowym bądź też środowiskowo-przestrzennym. Takie podejście odzwierciedla system gospodarczo-społeczno-ekologiczny funkcjonowania człowieka i jednostek terytorialnych różnych szczebli, w tym także miast. Ścisłe powiązanie elementów systemu sprawia, że są one od siebie zależne. Zachwianie równowagi w ramach działania systemu przejawia się poprawą stanu jednego z jego elementów z jednoczesnym pogorszeniem innego (Rzeńca, 2016).

Dążenie do trwałości funkcjonowania miast jest istotne i powinno być uwzględniane w polityce rozwoju każdego miasta. Trzeba również pamiętać, że miasta jako jednostki terytorialne są w znacznej mierze uzależnione od otoczenia (choćby pod względem zaopatrzenia się w żywność) i są ściśle z nim powiązane.

Biorąc pod uwagę dynamiczny proces metropolizacji, pojawia się wyzwanie, aby był on zgodny z zasadami rozwoju zrównoważonego. Obecnie rozwój wielkich miast powoduje nadmierny wzrost popytu na zasoby naturalne, zmniejszenie różnorodności biologicznej, zwiększenie presji na ekosystem oraz wzrost zużycia energii (Szwed, Maciejewska, 2010)

Przeprowadzone badanie miało na celu zidentyfikowanie kierunków rozwoju miast metropolitalnych w Polsce oraz określenie, czy zachodzące w nich zmiany są pożądane czy niepożądane w myśl koncepcji rozwoju zrównoważonego.

2. IDENTYFIKACJA MIAST METROPOLITALNYCH W POLSCE

Analiza literatury przedmiotu dotyczącej zagadnienia metropolii wskazuje na różną identyfikację ośrodków (miast) pełniących funkcje metropolitalne, co jest wynikiem stosowania niejednakowych kryteriów stawianych metropoliom oraz używania do ich określania rozmaitych terminów.

Jednostki terytorialne ze względu na typ obszaru w Polsce identyfikuje się na podstawie kryteriów zawartych w Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 (2011). Zgodnie z dokumentem do 2030 r. ośrodki metropolitalne wyróżnia się ze względu na:

- wielkość (co najmniej 300 tys. mieszkańców),
- pełnienie istotnych funkcji o zasięgu co najmniej ponadregionalnym,
- pełnienie roli ośrodka ponadregionalnego,
- istnienie wartościowych zespołów urbanistycznych.

Na podstawie wyszczególnionych we wspomnianym dokumencie kryteriów za ośrodki metropolitalne w Polsce uznaje się: Warszawę (metropolia stołeczna), Kraków, Gdańsk (Gdańsk – Gdynia), Wrocław, Poznań, Katowice (Konurbacja Śląska), Łódź, Szczecin, Bydgoszcz (Bydgoszcz – Toruń), Lublin. Odmianą klasyfikację metropolii przedstawiają naukowcy i badacze obszarów miejskich. Przykładowo Ilnicki (2003) dokonał analizy funkcji metropolitalnych w Polsce i wyróżnił jedną metropolię kontynentalną oraz sześć ośrodków, które można zaliczyć do grona potencjalnych metropolii kontynentalnych (Poznań, Wrocław, Gdańsk, Kraków, Łódź i Katowice). Podobną klasyfikację ośrodków metropolitalnych przedstawili M. Smętkowski, B. Jałowicki i G. Gorzelak. Na podstawie przeprowadzonych badań wyróżniają oni duże miasta, grupując je w trzy zbiory (Smętkowski, Jałowicki, Gorzelak, 2009):

- ośrodki metropolitalne (Warszawa, Katowice, Kraków, Poznań, Trójmiasto, Wrocław i Łódź);
- ośrodki regionalne – klasa A (Lublin, Szczecin i Toruń);
- ośrodki regionalne – klasa B (Białystok, Bielsko-Biała, Bydgoszcz, Częstochowa, Kielce, Olsztyn i Rzeszów).

Z kolei Markowski oraz Marszał metropolie klasyfikują jako ponadregionalne (Warszawa), metropolie krajowe (Kraków, Trójmiasto, Wrocław, Poznań, Łódź) oraz miasta, które mają potencjał do bycia metropolią, takie jak: Szczecin, Lublin, Białystok, Rzeszów i aglomeracja bydgosko-toruńska (Markowski, Marszał, 2006).

Analiza różnych klasyfikacji metropolii w Polsce skłoniła do przeprowadzenia badania wśród siedmiu miast: Warszawy, Wrocławia, Katowic, Krakowa, Poznania, Łodzi i Gdańska, zaliczanych według wielu badaczy do miast metropolitalnych.

3. CEL I ZAŁOŻENIA METODOLOGICZNE BADAŃ

Celem badań było określenie poziomu rozwoju zrównoważonego miast metropolitalnych w Polsce w ramach podstawowych wymiarów tego zjawiska. W analizie uwzględniono trzy główne aspekty rozwoju zrównoważonego: społeczny (w tym zawarty został wymiar instytucjonalny), gospodarczy i środowiskowo-przestrzenny. Określono poziomy ich rozwoju z uwzględnieniem struktury cech, które je opisują. Zidentyfikowanie struktury cech pozwoliło na oszacowanie, w jakiej odległości od idealnej struktury tych cech są badane miasta. W przeprowadzonym badaniu użyto metody taksonomicznej zwanej metodą Michalskiego (2001). Pozwoliła ona na uporządkowanie badanych jednostek terytorialnych w sposób zhierarchizowany.

Badania przeprowadzono w ujęciu dynamicznym, analizując cztery wybrane momenty czasowe (2002, 2007, 2015 i 2019 r.). Na dobór momentów do badań wpływ miały dostępność i rzetelność danych statystycznych oraz wydarzenia, które mogły oddziaływać na rozwój metropolii, takie jak np. akces Polski do Unii Europejskiej (UE) w 2004 r. Za istotne uznano przedstawienie obrazu metropolii na krótko przed przystąpieniem Polski do UE, jak i krótko po, aby zaobserwować zmiany wynikające z dostępności do funduszy europejskich oraz realizacji celów wspólnej polityki UE, w tym polityki rozwoju zrównoważonego. Ponadto w 2003 r. po raz pierwszy w Polsce pojawiło się pojęcie metropolii, nawiązujące do standardów międzynarodowych (Zuzajska-Żyśko, 2016), co również mogło mieć wpływ na kierunek prowadzonej przez miasta polityki rozwoju. Efekty 10 lat realizacji polityki wspólnotowej widoczne są w 2015 r., natomiast najbardziej aktualne i kompletne dane statystyczne pochodzą z 2019 r. Należy zaznaczyć, że w literaturze przedmiotu wskazuje się na różne momenty rozpoczęcia procesu metropolizacji w Polsce. W przypadku stolicy kraju przyjmuje się końcówkę lat 90., a odnośnie pozostałych największych polskich miast początek XXI w. (Zuzajska-Żyśko, 2016).

Dlatego też wybranie kilku momentów czasowych po 2000 r. wydaje się uzasadnione.

Objektami badania są miasta metropolitalne w Polsce. Badania przeprowadzono z uwzględnieniem trzech wymiarów rozwoju zrównoważonego: społecznego, gospodarczego i środowiskowo-przestrzennego. Rozpatrywanie tych trzech wymiarów było podyktowane analizą literatury, z której wynika, że właśnie te wymiary są najistotniejsze oraz zostały w ten sposób pogrupowane na liście wskaźników rozwoju zrównoważonego Systemu Analiz Samorządowych (2020). Wymiar instytucjonalno-polityczny w tym przypadku jest zawarty w wymiarze społecznym.

Funkcjonowanie miast metropolitalnych zależne jest od różnych uwarunkowań i czynników rozwoju oraz polityki prowadzonej przez władze, a wszystko to wpływa na ich specyfikę, kształt i kierunki rozwoju. Dlatego też, aby określić, które z miast metropolitalnych polski cechują się silnym rozwojem w wymiarze gospodarczym, społecznym czy środowiskowo-przestrzennym, a które słabym, miasta te należałoby porównać. Jest to jednak niemożliwe do wykonania przy uwzględnieniu jedynie zestawu wskaźników opisujących miasta oraz z powodu odmiennych uwarunkowań rozwoju tych jednostek. W artykule zastosowano zatem metodę pozwalającą na uporządkowanie miast ze względu na osiągnięte poziomy rozwoju, przyjmując, że obiektem wzorcowym jest jednostka, która charakteryzuje się najlepszymi cechami ze wszystkich badanych.

W modelu wyznaczono m.in. wartości taksonomicznych miar podobieństwa struktur oraz podobieństwa poziomów cech, określających dany wymiar rozwoju zrównoważonego miast metropolitalnych w porównaniu do wymiarów obiektu wzorcowego w latach 2002, 2007, 2015, 2019. Za cechę uważa się wskaźniki rozwoju zrównoważonego.

Postępowanie w zastosowanej metodzie składa się z następujących etapów (Dembicka-Niemiec, 2017):

1. Cechy podzielono na stymulanty¹ i destymulanty², a cechy o charakterze nominant zostały odrzucone.
2. Dokonano standaryzacji cech i kolejno stworzono macierz obserwacji X^j w roku j , według wzoru:

$$z_{iw}^j = \frac{x_{iw}^j - \bar{x}_w}{s_w}$$

gdzie:

- w – liczba cech, wskaźników,
- \hat{y} – wartość cechy w ($w = 1, \dots, W$) w roku j ($j = 1, \dots, l$) i mieście i ($i = 1, \dots, m$),
- odchylenie standardowe cechy w ,
- średnia wartość cechy w .

3. Odchylenie standardowe i średnią wyliczono dla całego okresu badania i tworzą macierz Z^j standaryzowanych wartości cech, po to aby wyznaczyć

$$\text{macierz korelacji cech } R = \frac{1}{n} Z^T Z$$

4. Przeprowadzono eliminację zmiennych zgodnie z procedurą określania zmiennych diagnostycznych.

Rozważania te są istotne, bowiem miasta na danym poziomie rozwoju zrównoważonego niekoniecznie mają taką samą strukturę analizowanego zagadnienia. Identyfikacja stopnia podobieństwa struktury zjawiska dla danego miasta ze strukturą idealną dostarcza informacji o stopniu zrównoważonego rozwoju tego miasta.

Aby określić stopień podobieństwa badanych jednostek ze względu na strukturę cech diagnostycznych wykorzystano miarę $\mu(i; j)$, przedstawiającą podobieństwo struktur cech i -tego miasta metropolitalnego z obiektem wzorcowym. Konstrukcja obiektu wzorcowego polegała na wyznaczeniu najwyższej wartości dla każdej z cech w badanym zbiorze miast. Wzorec ma charakter abstrakcyjny, bowiem został określony na podstawie wartości zawartych w macierzy informacji w ten sposób, że dla stymulant przyjął odpowiednio wartości maksymalne, a dla destymulant wartości minimalne. Żaden z przyjętych do badania wskaźników nie miał charakteru nominanty. Jednocześnie należy podkreślić, że najwyższa wartość wskaźnika w badanej grupie miast nie oznacza, że wartość ta jest optymalna, bowiem obiekt wzorcowy dotyczy jedynie badanego zbioru miast metropolitalnych.

W procesie konstrukcji miary pozwalającej na ocenę podobieństwa struktur cech diagnostycznych w mieście i -tym i obiekcie wzorcowym, wykorzystane zostały wektory z_i oraz z_p . Miara podobieństwa struktur dana jest wzorem:

$$\mu(i; p) = \frac{z_i * z_p}{|z_i| |z_p|}$$

gdzie:

- i -ty wiersz macierzy Z (i -ty obiekt),
- p -ty wiersz macierzy Z (obiekt wzorcowy),
- iloczyn skalarny wektorów z_i, z_p
- długość wektora z_i ,
- długość wektora z_p .

Miarę $\mu(i; p)$ poddano normalizacji, aby wyeliminować przyjmowanie wartości z przedziału $\langle -1, 1 \rangle$. Unormowana miara $\mu^*(i; p)$ dana jest wzorem:

$$\mu^*(i; p) = \frac{1 + \mu(i; p)}{2}$$

Unormowana miara $\mu^*(i; p)$ przyjmuje wartości z przedziału $\langle 0, 1 \rangle$ i oznacza, że im większa wartość wskaźnika podobieństwa, tym obiekty są bardziej do siebie podobne.

Im wartość wskaźnika $\mu^*(i; p)$ była wyższa, tym miasto było bardziej podobne do obiektu wzorcowego, czyli charakteryzowało się zbliżoną do pożądaną strukturą cech diagnostycznych. Zarówno w zakresie presji, jak i reakcji został zidentyfikowany osobny

wzorzec, określający strukturę oraz poziom rozwoju miast.

Jako drugą wprowadzono miarę odległości, która przedstawia poziom wartości cech diagnostycznych, opisujących badane miasta metropolitalne. Wariant miary odległości pozwala na pomiar dystansu między obiektami, uwzględniając ich podobieństwo ze względu na zróżnicowanie poziomu wartości cech diagnostycznych.

Miara $d^*(i; p)$ dana jest wzorem:

$$d^*(i; p) = 1 - \frac{1}{2\sqrt{kn}} d(i; p)$$

k – liczba cech,
 n – liczba miast

gdzie:

$$d(i; p) = \sqrt{\sum_{j=1}^k (z_{ij} - z_{pj})^2}$$

Miara $d^*(i; p)$ przyjmuje wartości z przedziału $<0;1>$ i oznacza, że im wartość wskaźnika jest bliższa jedności, tym obiekty mniej różnią się poziomem cech diagnostycznych w stosunku do obiektu wzorcowego. Istotne wydaje się wyjaśnienie różnicy pomiędzy poziomem wartości cech diagnostycznych a ich strukturą. W badaniu mogą wystąpić bowiem jednostki o tym samym poziomie rozwoju, ale innej strukturze cech diagnostycznych (miasto A może mieć taką samą strukturę cech jak miasto B, np. A: 5555, B: 2222, ale poziom cech jest odmienny).

Analiza miar taksonomicznych pozwoliła na odpowiedź na następujące pytania:

1. Jaki jest poziom cech charakteryzujących badane miasta metropolitalne w zakresie rozwoju zrównoważonego w wymiarze społecznym, gospodarczym i środowiskowo-przestrzennym.
2. Jaka jest struktura cech charakteryzujących poszczególne miasta metropolitalne w zakresie rozwoju zrównoważonego w wymiarze społecznym, gospodarczym i środowiskowo-przestrzennym.

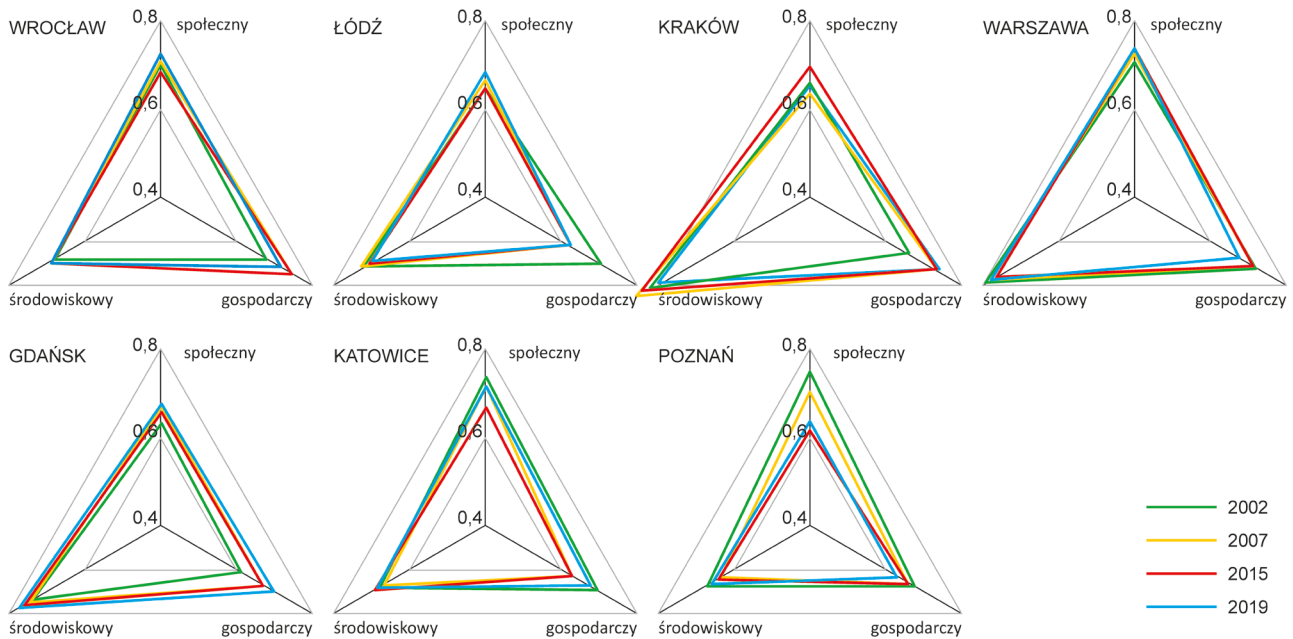
Początkowo zestaw potencjalnych wskaźników obejmował 221 cech i był oparty na wskaźnikach rozwoju zrównoważonego Systemu Analiz Samorządowych w ramach trzech wymiarów: społecznego, gospodarczego i środowiskowo-przestrzennego (System Analiz Samorządowych, 2020). Podczas procesu doboru zmiennych do badania wyeliminowano zmienne niekompletne w wybranych momentach czasowych, wysoko ze sobą skorelowane ($>0,8$) oraz te, których współczynnik zmienności był niski ($<10\%$). Ostateczny zestaw zmiennych zawierał: 9 cech opisujących wymiar społeczny, 10 cech opisujących wymiar gospodarczy, 9 cech charakteryzujących wymiar środowiskowo-przestrzenny (zob. załącznik 1).

4. WYMIARY ROZWOJU ZRÓWNOWAŻONEGO MIAST METROPOLITALNYCH

Aby zbadać, czy miasta rozwijają się w sposób zrównoważony, dla każdego z nich wykonano analizę podobieństwa poziomów cech w ramach trzech wymiarów. Idea takiej prezentacji sprowadza się do tego, że na osiach wykresu radarowego odkłada się wartości miar podobieństwa dla odpowiednich wymiarów rozwoju zrównoważonego i w efekcie każdy wykres jest graficzną prezentacją analizowanego miasta, uwzględniającą rozważane wymiary. Im bardziej wartości na wykresie zbliżają się do 1, tym miasto lepiej rozwija się w danym wymiarze rozwoju zrównoważonego w relacji do pozostałych miast metropolitalnych. Rozwój miast w każdym z wymiarów został przedstawiony na wykresach radarowych (rys. 1).

Analizując dane zobrazowane na wykresie (rys. 1), można zauważyć, że jeśli kształty przybierają formę najbardziej zbliżoną do trójkąta równoramiennego, to znaczy, że miasto rozwija się bardziej równomiernie w ramach trzech wymiarów zrównoważonego rozwoju na tle pozostałych badanych jednostek.

Należy wziąć pod uwagę, że stan miasta zrównoważonego (idealnego) uznaje się za trudny do osiągnięcia i postrzega się go raczej w kategoriach odpowiedniej równowagi pomiędzy poszczególnymi elementami systemu miasta niż kojarzy z podtrzymałością rozwoju miasta, o której mowa w raporcie *Nasza Wspólna Przyszłość* (Grzeleńska, Kolanowska, 1991). Niemniej jednak przeprowadzone badania wskazują na pewne tendencje oraz kierunki zmian i dają możliwość porównania miast metropolitalnych Polski. Analiza wyników badań wskazuje, że miastem, którego poziom rozwoju jednego z wymiarów jest zbliżony do poziomu prezentowanego przez pozostałe wymiary, jest Warszawa. W badanej grupie miast metropolitalnych można zauważyć, że część z nich wyróżnia się silnym rozwojem w ramach wymiaru środowiskowo-przestrzennego (Gdańsk, Poznań). Pozostałe miasta charakteryzują się zróżnicowanymi poziomami rozwoju w ramach analizowanych wymiarów (Kraków, Katowice, Łódź, Wrocław, Warszawa). Zmiany w osiąganych przez miasta poziomach rozwoju poszczególnych wymiarów miały różny charakter. Na uwagę zasługują Łódź oraz Katowice, które charakteryzowały się niejednoznacznym kierunkiem zmian w ramach analizowanych wymiarów rozwoju zrównoważonego. W przypadku Łodzi, w pierwszych badanych momentach czasowych miasto było najbardziej zbliżone do obiektu wzorcowego w ramach wymiaru środowiskowego. W wymiarze społecznym natomiast zauważalna była tendencja niejednokierunkowa. W 2007 r. miasto poprawiło wartość miary d_i z 0,64 na 0,66, w kolejnym roku wartość ta uległa zmniejszeniu (0,65), a w 2019 r. nastąpił widoczny wzrost (0,68). Jednak



Rysunek 1. Proporcjonalność wymiarów zrównoważonego rozwoju badanych miast
Źródło: opracowanie własne

miasto charakteryzowało się największymi wartościami w wymiarze środowiskowo-przestrzennym z tendencją do ich zmniejszania. Łódź cechowała tym samym prawidłowość oddalania się od obiektu wzorcowego w przypadku wymiaru gospodarczego.

Kształtowanie się wartości miary podobieństwa poziomów cech do obiektu wzorcowego dla Katowic wskazuje na oddalanie się od wzorca w wymiarze społecznym i gospodarczym. Natomiast w wymiarze środowiskowo-przestrzennym widoczna jest niewielka poprawa wartości miernika d_i (z 0,68 w 2002 r. na 0,69 w 2019 r.).

Istotą jest zatem dynamika zmian w poszczególnych wymiarach, jak i osiągnięte poziomy rozwoju (poziom wartości cech opisujących dany wymiar). Metropolią, która wyróżniała się najmniejszymi zmianami w analizowanych latach i która równocześnie osiągała najwyższe miary poziomu rozwoju we wszystkich trzech wymiarach w 2019 r., był Wrocław. Z kolei największa dynamika zmian charakterystyczna była dla Krakowa. Współczynnik zmienności dla wszystkich wymiarów rozwoju zrównoważonego w badanym okresie wynosił 0,46, podczas gdy dla pozostałych miast zawierał się w przedziale 0,14–0,32.

5. PODOBIEŃSTWO POZIOMU CECH ORAZ STRUKTURY CECH OPISUJĄCYCH BADANE JEDNOSTKI

Aby zobrazować tendencje zmian w badanych latach oraz ich poziomy rozwoju względem siebie, warto przedstawić zestawienie miast w rankingu (tab. 1).

Polskie miasta metropolitalne rozwijają się w sposób dynamiczny, co sprawia, że zajmują one różne pozycje w klasyfikacji miast w poszczególnych wymiarach rozwoju zrównoważonego. Biorąc pod uwagę zmiany w zakresie poziomów cech w wymiarze gospodarczym (tab. 1), miastem, które widocznie poprawiło swoją pozycję w rankingu, był Kraków (miejsce szóste w 2002 r.; miejsce drugie w 2007r.; miejsce pierwsze w 2019 r.). Podobnie było w przypadku Gdańska, który w 2002 r. zajmował ostatnią pozycję w rankingu, jednak w badanych latach poprawiał swoje notowania i ostatecznie uplasował się na trzecim miejscu. Odwrotny trend charakteryzował Łódź, która w 2019 r. była miastem o najniższym poziomie rozwoju gospodarczego, podczas gdy w 2002 r. zajmowała drugie miejsce w rankingu. W przypadku wymiaru społecznego, wśród grupy badanych miast metropolitalnych występowały takie, które ostatecznie pogorszyły swoje pozycje w klasyfikacji (Katowice, Kraków), jak i te, które uplasowały się na wyższych miejscach (Gdańsk, Warszawa, Wrocław, Łódź). Jedynym miastem, które odnotowało stosunkowo niskie wartości w zakresie poziomów cech był Poznań, który w 2002 r. zajmował pierwsze miejsce w rankingu, a w 2019 r. już ostatnie. Zmiany pozycji miast w klasyfikacji w przypadku wymiaru środowiskowo-przestrzennego były równie zróżnicowane, jak w wymiarze społecznym. Analiza danych wskazuje, że Kraków i Poznań nie zmieniły swojej pozycji, natomiast Gdańsk i Wrocław poprawiły swoje notowania w badanych latach. W przypadku pozostałych miast widoczny jest spadek pozycji w rankingu miast metropolitalnych (Warszawa, Łódź, Katowice). Zaskakuje zwłaszcza pozycja Krakowa, który przez wszystkie badane momenty

Tabela 1. Ranking miast ze względu na podobieństwo poziomu cech do wzorca w ramach poszczególnych wymiarów rozwoju zrównoważonego

Wymiar społeczny							
2002		2007		2015		2019	
Poznań	0,75	Warszawa	0,73	Warszawa	0,74	Warszawa	0,73
Katowice	0,74	Katowice	0,72	Kraków	0,70	Wrocław	0,73
Warszawa	0,71	Wrocław	0,71	Wrocław	0,68	Katowice	0,71
Wrocław	0,70	Poznań	0,70	Katowice	0,67	Łódź	0,68
Kraków	0,66	Gdańsk	0,67	Gdańsk	0,66	Gdańsk	0,67
Łódź	0,64	Łódź	0,66	Łódź	0,65	Kraków	0,65
Gdańsk	0,63	Kraków	0,63	Poznań	0,62	Poznań	0,63
Wymiar gospodarczy							
2002		2007		2015		2019	
Warszawa	0,72	Wrocław	0,75	Wrocław	0,75	Kraków	0,73
Łódź	0,70	Kraków	0,72	Kraków	0,72	Wrocław	0,72
Katowice	0,70	Warszawa	0,71	Warszawa	0,71	Gdańsk	0,70
Wrocław	0,69	Gdańsk	0,67	Gdańsk	0,67	Warszawa	0,68
Poznań	0,68	Poznań	0,66	Poznań	0,66	Katowice	0,68
Kraków	0,66	Katowice	0,63	Katowice	0,63	Poznań	0,63
Gdańsk	0,61	Łódź	0,62	Łódź	0,62	Łódź	0,62
Wymiar środowiskowo-przestrzenny							
2002		2007		2015		2019	
Kraków	0,81	Kraków	0,85	Kraków	0,83	Kraków	0,79
Warszawa	0,79	Warszawa	0,78	Warszawa	0,76	Gdańsk	0,77
Gdańsk	0,74	Gdańsk	0,75	Gdańsk	0,76	Warszawa	0,77
Łódź	0,72	Łódź	0,72	Łódź	0,70	Wrocław	0,70
Katowice	0,68	Wrocław	0,69	Katowice	0,70	Łódź	0,69
Wrocław	0,67	Katowice	0,67	Wrocław	0,69	Katowice	0,69
Poznań	0,67	Poznań	0,63	Poznań	0,64	Poznań	0,66

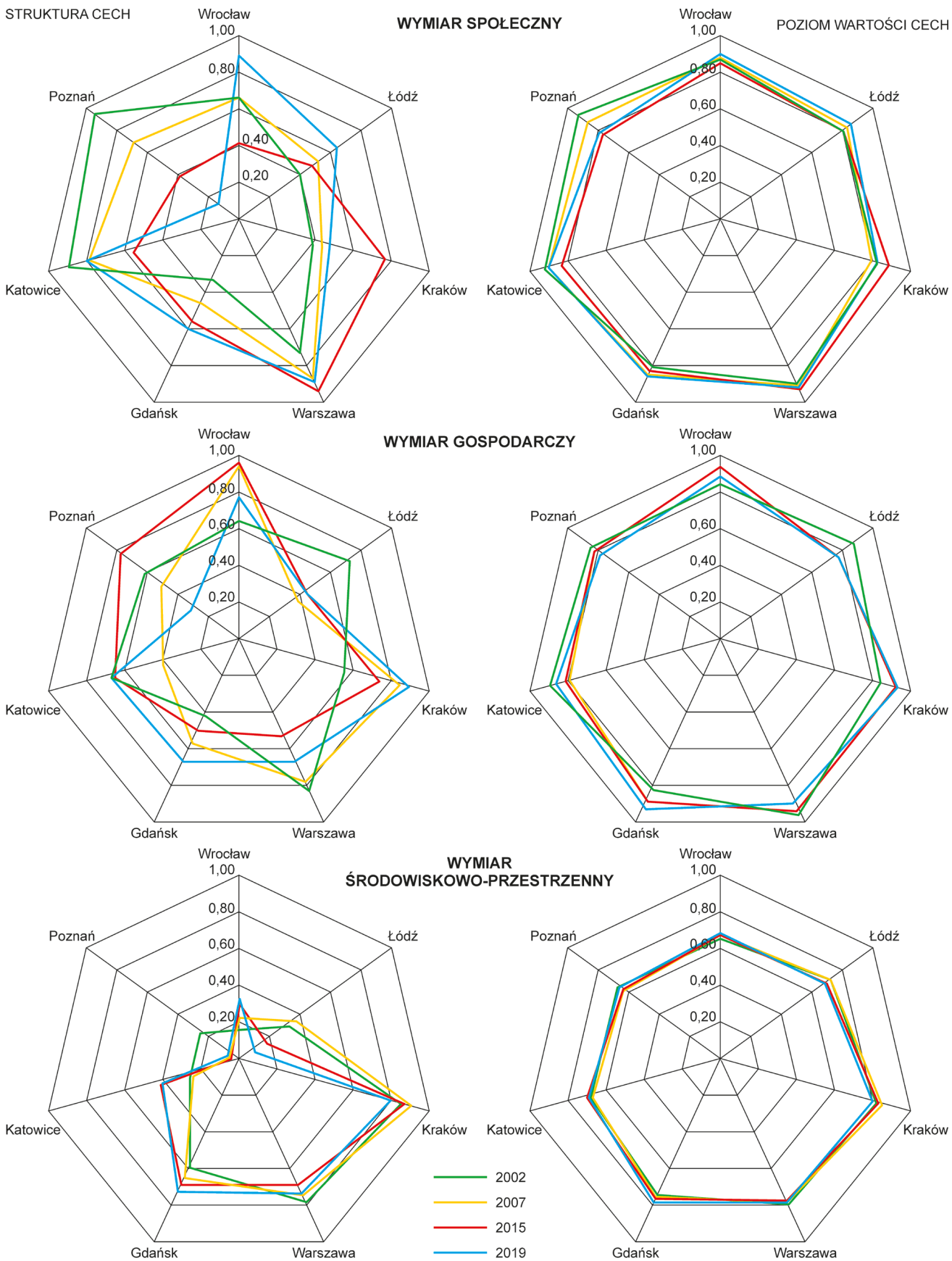
Źródło: opracowanie własne.

czasowe zajmował pierwsze miejsce w rankingu i kojarzony jest z wysokim poziomem zanieczyszczenia powietrza. Zanieczyszczenie to rzeczywiście występuje i jakość powietrza w mieście nie należy do najlepszych, ale pozostałe wskaźniki charakteryzujące miasto są jednymi z wyższych, np. powierzchnia parków krajobrazowych w powierzchni gminy ogółem, powierzchnia obszarów prawnie chronionych w ha na 1000 mieszkańców. Dodatkowo Kraków cechuje jeden z niższych odsetków ścieków komunalnych i przemysłowych nieoczyszczanych w ogólnej ilości wytwarzanych ścieków.

Zmiany w zakresie struktury cech były bardziej dynamiczne niż w przypadku miary poziomów cech. W celu zobrazowania różnic w tym zakresie przedstawiono miasta na wykresach radarowych dla poszczególnych wymiarów rozwoju zrównoważonego (rys. 2).

Polskie miasta metropolitalne charakteryzują się wysokim poziomem rozwoju w wymiarze gospodarczym oraz środowiskowo-przestrzennym, a niższym

w wymiarze społecznym. Świadczą o tym osiągnięte przez miasta wartości miar syntetycznych. Biorąc pod uwagę poziom rozwoju badanych jednostek, stwierdza się, że miasta są do siebie zbliżone w zakresie osiągniętych wartości. Inaczej wyniki otrzymywane są w odniesieniu do struktury cech opisujących te miasta, która jest zróżnicowana w każdym wymiarze rozwoju zrównoważonego i cechuje się większymi zmianami (rys. 2). Wykresy radarowe wskazują na największe różnice w strukturze cech w ramach wymiaru środowiskowo-przestrzennego. Oznacza to, że badane jednostki znacznie różnią się od siebie pod tym względem. Szczególnie niekorzystne wyniki mają Poznań oraz Łódź, dla których odnotowano wyraźne oddalenie się od obiektu wzorcowego ich struktury cech. W zakresie pozostałych dwóch wymiarów rozwoju zrównoważonego widoczne są mniejsze różnice w prezentowanych przez miasta strukturach cech je opisujących.



Rysunek 2. Struktura oraz poziom wartości cech w poszczególnych wymiarach zrównoważonego rozwoju
 Źródło: opracowanie własne

6. WNIOSKI

Polskie miasta metropolitalne są jednostkami, w których koncentrują się inwestycje i nowoczesne działalności gospodarcze, napływa do nich głównie ludność z najbliższego regionu (wyjątek stanowi Warszawa) (Węclawowicz, Łotocka, Baucz, 2010). Charakteryzują się wyższym poziomem życia niż w pozostałych dużych miastach Polski, co sprawia, że zwiększa się zróżnicowanie społeczno-przestrzenne w miastach i na obszarach metropolitalnych. Równocześnie w miastach metropolitalnych występują problemy społeczne – w przestrzeni miast pojawiają się enklawy nędzy, będące następstwem nie tylko bezrobocia, ale również niskich kwalifikacji i marginalizacji na rynku pracy. Proces globalizacji gospodarki miast powoduje, że niektóre grupy zawodowe nie mogą rywalizować o dobrze płatne miejsca pracy. Dodatkowo przekształcenia własnościowe oraz prywatyzacja i brak subsydiowania gospodarki mieszkaniowej skutkują silną segregacją mieszkaniową w przestrzeni miasta według kryterium majątkowego ludności (Węclawowicz, Łotocka, Baucz, 2010). Ponadto wpływ na różny poziom rozwoju miast metropolitalnych mają czynniki endo- i egzogeniczne (wielkości, funkcjonalności, przynależności do danego obszaru) (Korenik, Korenik, 2017) oraz polityka miejska prowadzona w miastach, jak i polityka państwa prowadzona wobec miast. Istotne jest uwzględnienie w tej kwestii wytycznych UE i realizacja 17 celów rozwoju zrównoważonego lub priorytetów strategii na rzecz trwałego rozwoju „Europa 2020” (Komunikat Komisji Europa 2020, 2010). Zatem pojawia się pytanie, jakie są efekty realizowanych działań i polityk miast metropolitalnych w odniesieniu do założeń koncepcji zrównoważonego rozwoju? Porównanie tych jednostek wydaje się trudne w oparciu jedynie o wskaźniki opisujące poszczególne wymiary rozwoju zrównoważonego. Podjęto zatem próbę przedstawienia ich poziomów rozwoju z wykorzystaniem metody taksonomicznej i w oparciu o hipotetyczną jednostkę wzorcową, stworzoną na podstawie najlepszych miar charakteryzujących badane jednostki. Poziomy rozwoju miast metropolitalnych w badanych momentach czasowych są bardzo zbliżone i wskazują na ich podobieństwo w poszczególnych wymiarach. Jednak dostrzec można pewne różnice, analizując również strukturę cech opisujących poszczególne miasta.

Obszary silnie zurbanizowane, do których należą miasta metropolitalne, mają kluczowe znaczenie dla realizacji polityki zrównoważonego rozwoju kraju oraz UE. Metropolie stanowią znaczący motor napędowy gospodarki, tworzą miejsce spotkań kultury, kreatywności oraz innowacji, są także centrami usług świadczonych dla społeczności miasta, a także obszarów je otaczających. Z uwagi na wysoką gęstość zaludnienia na

ich terenie szczególnie wzrasta ryzyko występowania zagrożenia życia i zdrowia mieszkańców w dużej skali. Katastrofy transportowe bądź ekologiczne, zagrożenia epidemiologiczne i inne dotyczą od razu dużej liczby mieszkańców na gęsto zabudowanym obszarze. Miasta posiadają znaczący potencjał w zakresie oszczędności energii i przekształceń w kierunku gospodarki niskoemisyjnej. Ośrodki metropolitalne dysponują szerokim wachlarzem usług, mogących spełniać potrzeby mieszkańców, ale równocześnie są miejscami koncentracji takich problemów, jak bezrobocie, segregacja i ubóstwo. Polskie miasta metropolitalne są zróżnicowane pod względem wielkości, możliwości i różnego typu uwarunkowań rozwoju, a tym samym ich sposoby na realizowanie zrównoważonego rozwoju są odmienne. Znaczenie mają takie czynniki, jak prowadzona wewnętrzna polityka miasta, wyznaczone cele rozwojowe i możliwości reagowania na występujące problemy i zgłaszane potrzeby. Analiza wybranych momentów czasowych wskazuje na znaczną dynamikę zmian zachodzących w Poznaniu oraz Katowicach. Z tym że Poznań, na tle pozostałych badanych miast, charakteryzuje się zmianami niekorzystnymi – osiągnięte wartości przedstawianych miar są dalekie od wzorcowych. Natomiast w przypadku Katowic trend jest odmienny i wskazuje na pożądaną charakter zachodzących przeobrażeń. Warszawa jest miastem dominującym zwłaszcza w wymiarze społecznym, w wymiarze gospodarczym prym wiodą Wrocław oraz Kraków, zaś w wymiarze środowiskowo-przestrzennym Kraków.

PRZYPISY

¹ Stymulant – cecha, której pożądaną są wyższe wartości (np. PKB – im wyższy, tym gospodarka lepiej się rozwija).

² Destymulant – cecha, której pożądaną są niższe wartości (np. stopa bezrobocia – im niższa, tym lepsza).

BIBLIOGRAFIA

- Brundtland, G.H. (1987). *Our Common Future, Report of the World Commission on Environment and Development*. Oxford: Oxford University Press.
- Ciegis, R., Ramanauskienė, J., Martinkus, B. (2009). The concept of sustainable development and its use for sustainability scenarios. *Engineering economics*, 62 (2), 28.
- Dembicka-Niemiec, A. (2017). *Zrównoważony rozwój a funkcje miast: badanie związków między zrównoważonym rozwojem średnich miast w Polsce a ewolucją ich struktury funkcjonalnej*. Opole: Wydawnictwo Uniwersytetu Opolskiego.
- Ekins, P. (1992). A four-capital model of wealth creation. W: P. Ekins, M. Max-Neef (red.), *Real-life economics: Understanding wealth creation* (s. 147–151). London–New York: Routledge.

- Elkington, J. (1994). *Enter triple bottom line*. Pobrane z: <https://www.johnelkington.com/archive/TBL-elkington-chapter.pdf> (20.03.2020).
- Global Compact Network Poland (2021). Pobrane z: <https://ungc.org.pl/sdg/sustainable-development-goals/> (19.02.2021).
- Grzełowska, U., Kolanowska, E. (1991). *Nasza wspólna przyszłość. Raport Światowej Komisji do Spraw Środowiska i Rozwoju*. Warszawa: Państwowe Wydawnictwo Ekonomiczne.
- Harris, J.M. (2003). Sustainability and sustainable development. *International Society for Ecological Economics*, 1 (1), 1–12. Pobrane z: https://www.researchgate.net/publication/237398200_Sustainability_and_Sustainable_Development (20.03.2020).
- Ilnicki, D. (2003). Miasta polskie jako potencjalne metropolie o znaczeniu kontynentalnym (próba identyfikacji). W: I. Jażdżewska (red.), *Funkcje metropolitalne i ich rola w organizacji przestrzeni. XVI Konwersatorium Wiedzy o Mieście* (s. 61–72). Łódź: Łódzkie Towarzystwo Naukowe.
- Komunikat Komisji Europa 2020 (2010). *Strategia na rzecz inteligentnego i zrównoważonego rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu*. Pobrane z: https://ec.europa.eu/eu2020/pdf/1_PL_ACT_part1_v1.pdf (20.03.2020).
- Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 (2011). Pobrane z: http://www.wzs.wzp.pl/sites/default/files/files/19683/89272000_1412985316_Koncepcja_Przestrzennego_Zagospodarowania_Kraju_2030.pdf (20.03.2020).
- Korenik, S., Korenik, A. (2017). Rozwój metropolii jako przejaw postępującego procesu urbanizacji. *Prace Naukowe Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu*, 467, 47–56. Pobrane z: <https://dbc.wroc.pl/dlibra/publication/40699/edition/36863/content> (20.02.2021).
- Markowski, T., Marszał, T. (2006). *Metropolie, obszary metropolitalne, metropolizacja. Problemy i pojęcia podstawowe*. Warszawa: Polska Akademia Nauk, Komitet Przestrzennego Zagospodarowania Kraju.
- Michalski, T. (2001). Zastosowanie miar taksonomicznych do oceny procesu integracji Polski z Unią Europejską. *Gospodarka Narodowa. The Polish Journal of Economics*, 172 (11–12), 69–92. Pobrane z: http://yadda.icm.edu.pl/yadda/element/bwmeta1.element.doi-10_33119_GN_113930 (20.03.2020). <https://doi.org/10.33119/GN/113930>
- Moffatt, I. (2000). Ecological footprints and sustainable development. *Ecological Economics*, 32 (3), 361. [https://doi.org/10.1016/S0921-8009\(99\)00117-2](https://doi.org/10.1016/S0921-8009(99)00117-2)
- Raworth, K. (2017). *Doughnut economics: Seven ways to think like a 21st-century economist*. Vermont: Chelsea Green Publishing.
- Rzeńca, A. (2016). *Ekomiasto#Środowisko. Zrównoważony inteligentny i partycypacyjny rozwój miasta*. Łódź: Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego.
- Smętkowski, M., Jałowicki, B., Gorzelak, G. (2009). Obszary metropolitalne w Polsce – diagnoza i rekomendacje. *Studia Regionalne i Lokalne*, 1 (35), 59–60.
- Stangel, M. (2013). *Kształtowanie współczesnych obszarów miejskich w kontekście zrównoważonego rozwoju*. Gliwice: Wydawnictwo Politechniki Śląskiej.
- System Analiz Samorządowych (2020). Pobrane z: <https://systemanaliz.pl/> (20.03.2020).
- Szwed, D., Maciejewska, B. (2010). *Zrównoważony rozwój metropolii Silesia*. Gdańsk: Wydawnictwo Fundacja Przestrzenie Dialogu. Pobrane z: http://www.feswar.org.pl/fes2009/pdf_doc/raport_zrownowazony_rozwoj_metropolia_silesia.pdf (20.10.2020).
- Węclawowicz, G., Łotocka, M., Baucz, A., (red.) (2010). *Rozwój miast w Polsce, Raport wprowadzający Ministerstwa Rozwoju Regionalnego opracowany na potrzeby przygotowania przeglądu OECD Krajowej Polityki Miejskiej w Polsce*. Warszawa: Ministerstwo Rozwoju Regionalnego.
- Zuzańska-Żyśko, E. (2016). *Procesy metropolizacji. Teoria i praktyka*. Warszawa: Wydawnictwo Naukowe PWN.

Artykuł wpłynął:
15 kwietnia 2020
Zaakceptowano do druku:
1 grudnia 2020

ZAŁĄCZNIK 1

Wskaźniki zrównoważonego rozwoju przyjęte do badania

Wymiary zrównoważonego rozwoju oraz nazwy wskaźników		Charakter cechy	Opis cechy
Wymiar społeczny			
1	Przyrost naturalny na 1000 mieszkańców (w promilach)	S	Zarówno przyrost naturalny, jak i wyższa gęstość zaludnienia miasta świadczyć mogą o tym, że jest to atrakcyjne miejsce do życia, zapewniające możliwość zaspokajania potrzeb społeczności lokalnej
2	Gęstość zaludnienia – liczba ludności na km ²	S	
3	Apteki na 1000 mieszkańców	S	Zaspokajają potrzeby mieszkańców
4	Wydatki na ochronę zdrowia na 1 mieszkańca (zł/os.)	S	To środki finansowe ponoszone przez państwo w celu zaspokojenia potrzeb publicznych w zakresie ochrony zdrowia i opieki medycznej. Zatem im wyższe są wydatki, tym wyposażenie i obsługa w tym zakresie jest lepsza
5	Wydatki na oświetlenie ulic, placów i dróg w przeliczeniu na 1 mieszkańca (zł)	S	Wyższy udział tych wydatków świadczyć może m.in. o dbaniu o estetykę przestrzeni miasta i bezpieczeństwo, co wpływa na poprawę jakości życia jego mieszkańców
6	Wydatki na gospodarkę mieszkaniową ogółem na 1 mieszkańca (zł/os.)	S	Wyższy udział tych wydatków wskazuje na rozwój mieszkalnictwa, które jest ściśle powiązane z rozwojem miasta oraz na zaspokojenie potrzeb mieszkaniowych mieszkańców
7	Wydatki majątkowe na gospodarkę mieszkaniową w przeliczeniu na 1 mieszkańca (zł/os.)	S	Wydatki majątkowe obejmują: – wydatki na zakup i objęcie akcji oraz wniesienie wkładów do spółek prawa handlowego, – wydatki inwestycyjne państwowych jednostek budżetowych, – dotacje celowe na finansowanie lub dofinansowanie kosztów inwestycji realizowanych przez inne jednostki. Zatem w ujęciu gospodarki mieszkaniowej, wydatki te traktowane są jako pożądane, gdyż świadczą o przedsiębiorczym charakterze gminy i jej rozwoju w celu zaspokajania potrzeb mieszkańców
8	Wydatki na zieleni w miastach i gminach na 1 mieszkańca (zł)	S	Wyższy udział tych wydatków świadczyć może m.in. o dbaniu o estetykę terenów zielonych, co wpływa na poprawę jakości życia jego mieszkańców
9	Czytelnicy bibliotek publicznych na 1000 mieszkańców	S	Ich liczba świadczy o poziomie wykształcenia i zainteresowań społeczności miasta
Wymiar gospodarczy			
1	Wydatki budżetu gminy na 1 mieszkańca (zł/os.)	S	Wielkość wydatków świadczy o przedsiębiorczości gminy i o jej rozwoju
2	Udział wydatków majątkowych inwestycyjnych w wydatkach budżetu ogółem (%)	S	Ten rodzaj wydatków świadczy o skłonności do inwestycji, jak i potencjale inwestycyjnym gminy, który warunkuje rozwój gospodarczy
3	Wydatki majątkowe inwestycyjne na 1 mieszkańca (zł)	S	
4	Stopa zatrudnienia – liczba pracujących na 1000 mieszkańców	S	Jest to wskaźnik, który wskazuje odsetek zatrudnionej ludności w wieku od 15 do 64 r.ż., zaznaczając, że pracują oni zawodowo. Im wyższa jest stopa zatrudnienia, tym korzystniejsza sytuacja społeczności miasta
5	Liczba miejsc noclegowych na 1000 mieszkańców	S	Wskaźniki te świadczą o atrakcyjności turystycznej miasta
6	Liczba udzielonych noclegów na 1000 mieszkańców	S	
7	Noclegi udzielone turystom zagranicznym w obiektach noclegowych na 10 tys. mieszkańców	S	
8	Wydatki na gospodarkę odpadami na 1 mieszkańca gminy	S	Wydatki te świadczą o: – reagowaniu na potrzeby oczyszczania miasta, – dbaniu o gospodarkę odpadami, – ochronie klimatu
9	Wydatki na ochronę powietrza atmosferycznego i klimatu na 1 mieszkańca gminy	S	
10	Wydatki na oczyszczanie miast i wsi na 1 mieszkańca gminy	S	


Wskaźniki zrównoważonego rozwoju przyjęte do badania (cd.)

Wymiary zrównoważonego rozwoju oraz nazwy wskaźników		Charakter cechy	Opis cechy
Wymiar środowiskowo-przestrzenny			
1	Powierzchnia obszarów prawnie chronionych jako % powierzchni gminy	S	Występowanie obszarów prawnie chronionych oznacza, że miasto dysponuje terenami zielonymi, zaspokajającymi potrzeby społeczności miejskiej w zakresie spędzania wolnego czasu czy rekreacji
2	Powierzchnia obszarów prawnie chronionych w ha na 1000 mieszkańców	S	
3	Wydatki na zielen na 1 mieszkańca (zł)	S	Wydatki te świadczą o utrzymywaniu terenów zielonych. Wyższe wydatki mogą świadczyć o lepszej estetyce terenów zielonych oraz ich prawidłowym zagospodarowaniu
4	Udział wydatków na oczyszczanie gminy w wydatkach budżetu ogółem (%)	S	
5	Ścieki komunalne i przemysłowe (razem) nieoczyszczane w ogólnej ilości wytwarzanego ścieku	D	Im większa jest ilość ścieków nieoczyszczanych tym większe zagrożenie dla środowiska
6	Zużycie wody na mieszkańca (m ³ /rok)	D	Duże zużycie wody przez mieszkańców świadczyć może o niskiej świadomości ekologicznej
7	Emisja dwutlenku siarki w t/rok ogółem z zakładów szczególnie uciążliwych na km ²	D	Im większa emisja, tym większe negatywne oddziaływanie na jakość powietrza i środowisko
8	Emisja tlenku węgla w t/rok ogółem z zakładów szczególnie uciążliwych na km ²	D	
9	Emisja zanieczyszczeń w t/rok gazowych (bez dwutlenku węgla) ogółem z zakładów szczególnie uciążliwych na km ²	D	

Objaśnienia: S – stymulanta, D – destymulanta.

Źródło: opracowanie własne.

Edyta Pijet-Migoń

 <https://orcid.org/0000-0002-3048-8903>
Wyższa Szkoła Bankowa we Wrocławiu
Instytut Turystyki
edyta.migon@wsb.wroclaw.pl

ROZWÓJ PASAŻERSKIEGO TRANSPORTU LOTNICZEGO W POLSCE W LATACH 1989–2019 – JEGO SKUTKI DLA PORTÓW LOTNICZYCH I IMPLIKACJE DLA MIAST

Abstrakt: Artykuł przedstawia zarys najważniejszych zmian, które zaszły w polskich dużych miastach wskutek rozwoju transportu lotniczego po przemianach ustrojowych. Zmiany te miały charakter zarówno przestrzenny – dotyczyły m.in. rozbudowy infrastruktury lotniskowej i okołolotniskowej oraz układu transportowego, jak i funkcjonalny. Wzrost dostępności transportowej był istotnym czynnikiem wyboru lokalizacji firm i dużych wydarzeń, a także wpłynął na rozwój turystyki, powodując dalsze konsekwencje w postaci rozwoju infrastruktury hotelowej i nowych form zakwaterowania.

Słowa kluczowe: transport lotniczy, porty lotnicze, miasta, infrastruktura, turystyka.

GROWTH OF AIR TRANSPORT SERVICES IN POLAND IN 1989-2019:
THE CONSEQUENCES FOR AIRPORTS AND IMPLICATIONS FOR AIRPORT-HOSTING CITIES

Abstract: The article outlines the most important changes due to the development of air transport that have occurred in large Polish cities in the period following the change of political-economic system in 1989. These changes have had both spatial and functional dimensions. The former includes expansion of airport and airport-related infrastructure and alterations to the ground transport network. The increasing accessibility of air transport has proved important for decision-making in respect to the location of new commercial activities and large events, as well as contributing to the growth of incoming tourism. In turn this has caused an expansion of hotel networks and the emergence of new forms of accommodation.

Keywords: air transport, airports, cities, infrastructure, tourism.

1. WPROWADZENIE

Transport lotniczy w Polsce jest współcześnie częścią rynku europejskiego i światowego, dlatego na jego funkcjonowanie wpływ ma wiele czynników zarówno o zasięgu globalnym, jak i krajowym. Czynniki te mają charakter polityczny, gospodarczy, technologiczny, ale również prawny i organizacyjny (Hawlena, 2012a; Rucińska, Ruciński, Tłoczyński, 2012). Pomędzy rozwojem transportu a rozwojem gospodarczym miast i regionów zachodzi efekt synergii (Huderek-Glaska, 2011; Marciszewska, Kaliński, 2009; Olipra, 2016; Rucińska, Ruciński, 2017). Zwiększenie oferty połączeń lotniczych może przyczynić się do rozwoju miast i regionów, ale równocześnie wielkość ruchu lotniczego i dostępność lotnicza wskazują na rolę miast i regionu w strukturze powiązań gospodarczych i społecznych.

Od początku przemian polityczno-gospodarczych w Polsce mija 30 lat, jest to okazja do podsumowań

zmian, które zaszły w tym czasie, a dotyczyły wielu aspektów gospodarki, w tym sektora transportu lotniczego. Warto zwrócić uwagę na znaczący wzrost liczby pasażerów linii lotniczych w omawianym okresie. Tuż po rozpoczęciu przemian ustrojowych transport lotniczy był bardzo mało popularnym, elitarnym środkiem komunikacji, natomiast w drugiej dekadzie XXI w. stał się powszechnie dostępny. W 1990 r. we wszystkich polskich portach lotniczych obsłużono niecałe 3 mln pasażerów, w 2019 r. liczba pasażerów wyniosła prawie 49 mln. Na początku lat 90. XX w. międzynarodowy ruch pasażerski odbywał się prawie wyłącznie z lotniska Warszawa Okęcie, w 2019 r. działało 12 portów regionalnych, z których tylko port lotniczy w Zielonej Górze nie obsługiwał międzynarodowego ruchu rozkładowego.

Celem artykułu, który ma charakter przeglądowy i podsumowujący, jest przedstawienie najważniejszych

przemian rynku pasażerskiego transportu lotniczego w Polsce w ostatnich trzech dekadach, wskazanie na przyczyny zmian oraz próba odpowiedzi na pytanie, czy i w jakim zakresie zwiększenie dostępności usług transportu lotniczego wpłynęło na funkcjonowanie miast, w których zlokalizowane są porty lotnicze. Jest oczywiste, że przemiany funkcjonalne i społeczne zachodzące w miastach mają bardzo złożony i kompleksowy charakter, stąd często trudno jest jednoznacznie określić ich przyczynę, ponieważ wpływa na nie wiele czynników, dodatkowo wzajemnie ze sobą powiązanych. Jednym z nich jest jednak niewątpliwie rozwój transportu lotniczego i wzrost jego dostępności – rozumianej bardzo szeroko jako oferta sieci połączeń oraz dostępność cenowa i czasowa. Wpływ rozwoju komunikacji lotniczej może być bezpośredni lub pośredni, widoczny zarówno w rozbudowie infrastruktury obsługującej porty lotnicze, jak i, trudniejszych do wykazania, powiązaniach przyczynowo-skutkowych w sferze gospodarczej i społecznej. Uzasadnione jest zatem postawienie hipotezy, że wpływ ten będzie największy w miastach mających porty lotnicze obsługujące dużą liczbę pasażerów.

Jako materiały źródłowe w pracy wykorzystano dane statystyczne udostępnione przez porty lotnicze, Urząd Lotnictwa Cywilnego, raporty i opracowania branżowe oraz naukowe. Dodatkowych informacji dostarczyła analiza współczesnych oraz historycznych zdjęć satelitarnych infrastruktury lotniskowej i okolicy lotniskowej portów lotniczych oraz własny systematyczny monitoring zmian sieci połączeń.

2. RYS HISTORYCZNY

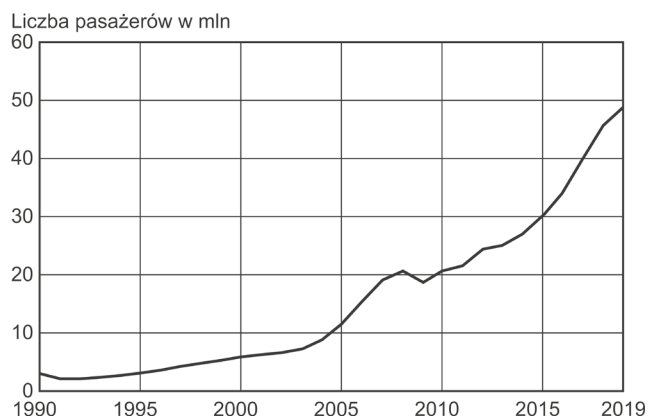
2.1. POLSKI RYNEK TRANSPORTU LOTNICZEGO W LATACH 80. XX W.

W drugiej połowie lat 80. XX w. pasażerski transport lotniczy w Polsce był znacznie mniej popularny niż w krajach Europy Zachodniej. Liczba pasażerów obsługiwanych w polskich portach w 1988 r. wynosiła niecałe 3 mln, a około 90% udziału w rynku przewozów miał port centralny Warszawa Okęcie (Rucińska, Ruciński, 2000). W tym czasie ruch rozkładowy odbywał się na ośmiu lotniskach. Poza warszawskim do ruchu międzynarodowego dopuszczone były porty: Kraków Balice, Gdańsk Rębiechowo, Poznań Ławica, Katowice Pyrzowice, Wrocław Strachowice, Szczecin Goleniów, Rzeszów Jasionka (Lijewski, 1986), jednak połączenia międzynarodowe tam realizowane (z wyjątkiem portu w Krakowie) miały znaczenie marginalne. W portach regionalnych odbywał się głównie ruch krajowy o charakterze dowozowym do lotniska Warszawa Okęcie.

Polskie lotniska do 1987 r. były zarządzane przez Zarząd Ruchu Lotniczego i Lotnisk Komunikacyjnych (ZRLiLK). Instytucję tę rozwiązano na podstawie ustawy z 23.10.1987 r., a w zamian powołano Przedsiębiorstwo Państwowe „Porty Lotnicze” (PPPL), w ramach którego wyodrębniono Agencję Ruchu Lotniczego (ARL), odpowiedzialną za kontrolę ruchu lotniczego. W drugiej połowie lat 80. XX w. jedynym polskim przedsiębiorstwem oferującym połączenia pasażerskie były Polskie Linie Lotnicze LOT, które ze względów politycznych i na skutek obowiązującego modelu współpracy międzynarodowej w zakresie handlu miały samoloty produkcji radzieckiej. Oprócz połączeń do stolic europejskich linie LOT wykonywały loty dalekiego zasięgu, w tym m.in. do Nowego Jorku, Chicago, Delhi oraz w systemie czarterowym do Toronto i Montrealu (Bondaryk i in., 2014).

2.2. POLSKIE PORTY LOTNICZE W LATACH 90. XX W. I NA POCZĄTKU XXI W.

W 1989 r., wraz z początkiem przemian ustrojowych w Polsce, rozpoczął się proces dostosowywania polskiego sektora lotniczego do funkcjonowania w warunkach gospodarki wolnorynkowej. Początek lat 90. XX w. był bardzo trudny dla transportu lotniczego (Rucińska, Ruciński, 2000). Adaptacja do nowych warunków wymagała wielu zmian, w tym konieczne były inwestycje modernizujące przestarzałą infrastrukturę portów oraz wymiana floty narodowego przewoźnika (Bondaryk i in., 2014). W pierwszych latach po przemianach ustrojowych ruch pasażerski początkowo spadł – w 1990 r. łączna liczba pasażerów wyniosła 2 mln 994 tys., a w 1991 r. – 2 mln 195 tys. (rys. 1). Dopiero w 1995 r. liczba pasażerów osiągnęła wyższą wartość niż pod koniec lat 80. Udział portu Warszawa Okęcie nadal przekraczał 90% w strukturze przewozów pasażerskich (Pijet-Migoń, 2012).

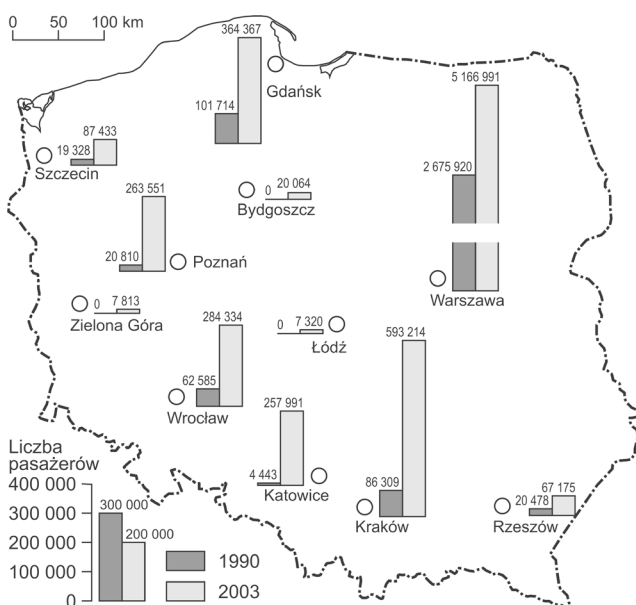


Rysunek 1. Liczba pasażerów obsługiwanych w polskich portach lotniczych w latach 1990–2019
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z Urzędu Lotnictwa Cywilnego i portów lotniczych

W 1992 r. Polskie Linie Lotnicze LOT zostały przekształcone w jednoosobową spółkę Skarbu Państwa. Przeprowadzono wymianę samolotów radzieckich na amerykańskie samoloty średniego i dalekiego zasięgu (Boeingi 737 i 767) oraz turbośmigłowe samoloty ATR francusko-włoskiego konsorcjum, przeznaczone głównie do obsługi połączeń krajowych. W późniejszym okresie dokupiono brazylijskie samoloty Embraer do obsługi tras europejskich (Koziarski, 2007).

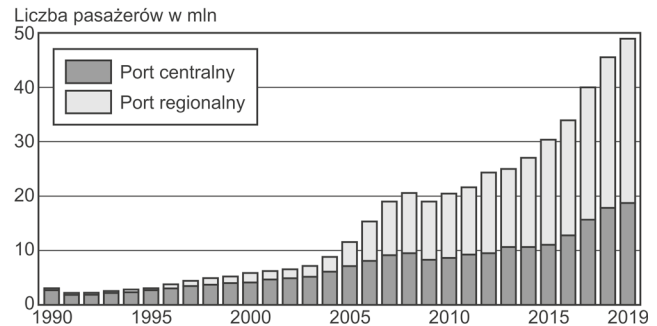
W tym czasie rozpoczęto również reorganizację struktury własnościowej portów regionalnych, które zaczęły działać jako spółki prawa handlowego. Ich udziałowcami oprócz Przedsiębiorstwa Państwowego „Porty Lotnicze” zostały Skarb Państwa, samorządy terytorialne oraz kapitał lokalny. Pod zarządem Przedsiębiorstwa Państwowego „Porty Lotnicze” pozostały lotniska w Warszawie, Rzeszowie i Zielonej Górze (Liwiński, 2006).

Zarządy portów regionalnych podjęły starania o wprowadzenie do oferty połączeń międzynarodowych. W 1993 r. niemieckie linie Lufthansa zapoczątkowały regularne loty z portu Katowice Pyrzowice do Frankfurtu, linie skandynawskie SAS z Gdańska do Kopenhagi, niemiecki przewoźnik Eurowings z Wrocławia do Frankfurtu oraz PLL LOT z Wrocławia przez Poznań do Düsseldorfu. W następnych latach rozbudowywano siatkę połączeń. Rozwijał się również wakacyjny ruch czarterowy. Połączenia regularne zostały przywrócone na lotniskach w Bydgoszczy, Łodzi i Zielonej Górze. W 2003 r. w Polsce funkcjonowało 10 portów regionalnych (rys. 2), a ich udział w strukturze przewozów pasażerskich wynosił 27% (rys. 3). W 2003 r.



Rysunek 2. Porównanie wielkości ruchu pasażerskiego w polskich portach w 1990 i 2003 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z Urzędu Lotnictwa Cywilnego i portów lotniczych



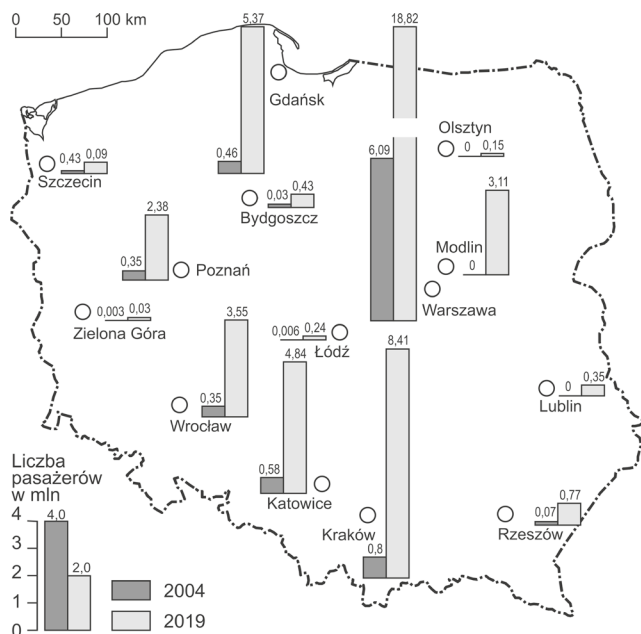
Rysunek 3. Udział portu centralnego Warszawa Okęcie w strukturze przewozów pasażerskich w latach 1990–2019

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z Urzędu Lotnictwa Cywilnego i portów lotniczych

najbardziej popularne, wśród portów regionalnych, było lotnisko w Krakowie, na którym obsłużono 593 tys. pasażerów. Na kolejnych miejscach znalazły się porty w Gdańsku (364 tys.), Wrocławiu (284 tys.), Poznaniu (267 tys.), Katowicach (258 tys.), Szczecinie (87 tys.), Rzeszowie (67 tys.), Bydgoszczy (20 tys.), Zielonej Górze (7,8 tys.), Łodzi (7,3 tys.). Tuż przed przystąpieniem Polski do Unii Europejskiej (UE) pierwszy polski przewoźnik niskokosztowy Air Polonia zaczął oferować połączenia międzynarodowe z portów regionalnych (Pijet-Migoń, 2016).

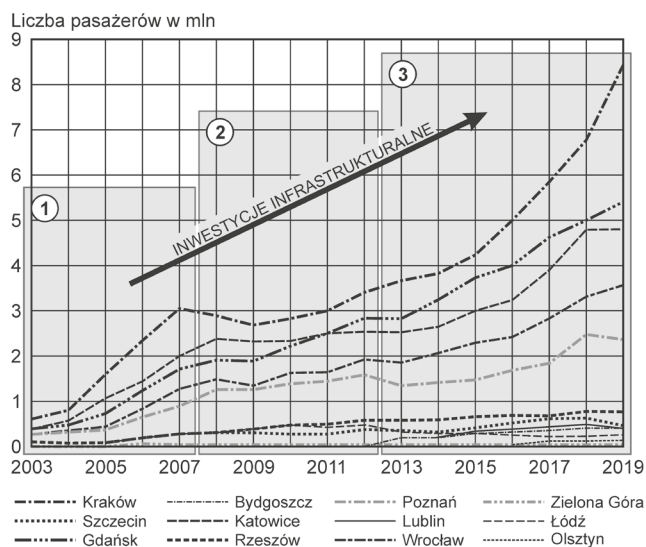
2.3. TRANSPORT LOTNICZY W POLSCE PO AKCESIE DO UNII EUROPEJSKIEJ

Przystąpienie Polski do Unii Europejskiej oraz związana z tym konieczność liberalizacji rynku transportu lotniczego i przyjęcie polityki „otwartego nieba” spowodowały szereg zmian. Do najbardziej widocznych należał wzrost liczby pasażerów (rys. 4), ekspansja przewoźników niskokosztowych oraz wzrost znaczenia portów regionalnych (Jankiewicz, Huderek-Głapska, 2016; Pijet-Migoń, 2012). Okres 15 lat od przystąpienia Polski do UE nie był czasem równomiernego rozwoju portów regionalnych. Można w nim wyróżnić trzy fazy (rys. 5) (Pijet-Migoń, 2019). Pierwsza faza, przypadająca na lata 2004–2008, charakteryzowała się ekspansją przewoźników niskokosztowych, bardzo silną konkurencją na rynku, a nawet wojnami cenowymi. Druga faza, na którą nałożył się kryzys gospodarczy, była okresem konsolidacji rynku. Doszło do licznych bankructw linii lotniczych, wiele połączeń zostało zlikwidowanych lub zawieszonych i nastąpił wyraźny podział rynku wśród przewoźników niskokosztowych. W Polsce największe znaczenie w tym segmencie zyskały linie lotnicze Ryanair i Wizzair. W 2012 r. rozpoczęła się trzecia faza, ponownie można było obserwować dużą dynamikę wzrostu ruchu pasażerskiego, proces ten został jednak dramatycznie przerwany przez pandemię wirusa SARS-CoV-2 w 2020 r. Faza trzecia charakteryzowała się



Rysunek 4. Wielkości ruchu pasażerskiego w polskich portach w 2004 i 2019 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z Urzędu Lotnictwa Cywilnego i portów lotniczych



Rysunek 5. Trzy fazy rozwoju portów regionalnych po akcesie Polski do Unii Europejskiej

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z Urzędu Lotnictwa Cywilnego

poszukiwaniem nisz rynkowych oraz wzrostem liczby przewoźników tradycyjnych w portach regionalnych.

W pierwszej fazie tempo wzrostu liczby pasażerów, liczone w stosunku do roku poprzedniego, było na poziomie 24–34% (w 2004 r. wynosiło 24%, w 2005 r. 30%, w 2006 r. 33,6%, a w 2007 r. 24,4%). Szczególnie szybko wzrastała liczba pasażerów w portach regionalnych. Działo się tak głównie za sprawą przewoźników niskokosztowych, którzy zgodnie ze swoją strategią wybierali znacznie tańsze i mniej zatłoczone porty

regionalne, równocześnie licząc na bezpośrednie i pośrednie wsparcie finansowe ze strony zarządów portów i władz samorządowych – zainteresowanych pozyskaniem nowych, bezpośrednich połączeń lotniczych. W ciągu pierwszych pięciu lat przynależności Polski do Unii Europejskiej liczba pasażerów wzrosła niemal trzykrotnie. W 2003 r. wynosiła 7,1 mln, a w 2008 r., mimo światowego kryzysu gospodarczego, przekroczyła 20,6 mln pasażerów. W przypadku portów regionalnych przyrost liczby pasażerów był jeszcze większy. W 2008 r. w porcie lotniczym w Krakowie obsłużono prawie 2,9 mln pasażerów, w Katowicach 2,4 mln, w Gdańsku 1,9 mln. Ponad milion pasażerów skorzystało także z lotnisk we Wrocławiu (1 mln 480 tys.) i Poznaniu (1 mln 329 tys.). Połączenia międzynarodowe utworzono we wszystkich portach regionalnych, z wyjątkiem Zielonej Góry. Do zwiększenia popularności podróży samolotem przyczynił się niewątpliwie wzrost dostępności cenowej i czasowej transportu lotniczego. Na to nałożyła się większa mobilność polskich obywateli, wynikająca między innymi z otwarcia europejskich rynków pracy, rozwoju gospodarczego i turystyki.

Wzrosła znacząco nie tylko liczba pasażerów, ale również liczba przewoźników i oferowanych kierunków połączeń z poszczególnych portów. Doszło również do zwiększenia częstotliwości połączeń z niektórymi miastami, a tym samym zmieniła się dostępność lotnicza, rozumiana jako oferta podażowa poszczególnych portów. Warto zauważyć, że częstotliwość połączeń ma szczególne znaczenie w ruchu biznesowym. Dla lepszego zobrazowania dostępności lotniczej poszczególnych miast autorka zaproponowała wskaź-

Tabela 1. Zmiana wartości wskaźnika dostępności lotniczej w polskich portach

Port lotniczy	2003	2008	2013	2019
Warszawa	19	21	21	23
Kraków	6	9	8	12
Katowice	3	7	6	7
Gdańsk	4	7	8	9
Wrocław	4	6	6	7
Poznań	3	5	5	5
Łódź	1	3	3	2
Rzeszów	1	3	3	3
Szczecin	2	2	3	3
Bydgoszcz	1	4	3	3
Zielona Góra	1	1	1	1
Modlin	–	–	3	6
Lublin	–	–	2	2
Olsztyn	–	–	–	2

Źródło: opracowanie własne. Wyliczenia wykonane na podstawie rozkładów połączeń.

nik dostępności lotniczej (Pijet-Migoń, 2012), utworzony na wzór wskaźników stosowanych w bibliometrii (tzw. wskaźnik Hirscha). Wskaźnik ten wyrażony jest liczbą całkowitą X , która oznacza, że x miast ma przynajmniej x połączeń do danego portu w ciągu tygodnia. Im wyższa wartość wskaźnika, tym większa siła powiązań między miastami i bardziej rozwinięte funkcje metropolitalne ośrodka. Bardzo istotnie wskaźnik ten zmienił się w przypadku największych portów regionalnych (tab. 1). W przypadku Krakowa wartość wskaźnika zwiększyła się z 6 w 2003 r. do 12 w 2019 r. Oznacza to, że tuż przed przystąpieniem Polski do UE port lotniczy w Krakowie miał połączenia z 6 miastami, realizowane co najmniej 6 razy w tygodniu, natomiast w 2019 r. realizował loty do 12 miast, wykonując 12 lub więcej połączeń w tygodniu. W przypadku Gdańska wskaźnik dostępności lotniczej zwiększył się z 4 do 9, Katowic – z 3 do 7, Wrocławia – z 4 do 7, Poznania – z 3 do 5.

3. ROZBUDOWA INFRASTRUKTURY LOTNISKOWEJ I OKOŁOLOTNISKOWEJ

W celu podniesienia komfortu obsługi zwiększającej się liczby pasażerów i poprawy przepustowości portów niezbędne były inwestycje infrastrukturalne. Najwięcej przeprowadzono ich w latach 2009–2013, a więc w drugiej fazie rozwoju rynku lotniczego, ale decyzje o przedsięwzięciach zapadły już wcześniej – w czasie dynamicznego wzrostu w fazie pierwszej. Inwestycje związane były głównie z infrastrukturą lotniskową i okołolotniskową (tab. 2). Dzięki wsparciu funduszy unijnych rozbudowano lub wybudowano nowe terminale lotnicze. Okazałe terminale powstały m.in. we Wrocławiu, Gdańsku, Szczecinie, Bydgoszczy (fot. 1–4). W większości portów dodatkowo zmodernizowano i rozbudowano pozostałą infrastrukturę lotniskową,

Tabela 2. Zestawienie głównych inwestycji infrastrukturalnych w polskich portach lotniczych w latach 1989–2019

Port lotniczy	1989–2004	2005–2019
Warszawa	1990–1992 – budowa nowego terminalu; 2002 – przebudowa terminalu krajowego	2004–2005 – adaptacja hali przylotów z lat 70. XX w. na terminal linii niskokosztowych; 2005–2009 – budowa nowego terminalu pasażerskiego; 2009–2012 – rozbudowa infrastruktury hotelowej przy lotnisku; 2010–2011 – remonty dróg startowych, rozbudowa płyt postojowych i dróg kołowania; 2012 – uruchomienie połączenia kolejowego z centrum miasta; 2014 – nowa płyta postojowa dla samolotów cargo; 2015 – remont terminalu z lat 90. i integracja z nowym
Kraków	1993 – oddanie do użytku pierwszej części nowego terminalu pasażerskiego; 1995 – generalny remont i wydłużenie drogi startowej, instalacja nowego systemu oświetlenia; 2000 – nowy terminal cargo; 2001 – nowy terminal międzynarodowy	2006 – połączenie kolejowe z centrum miasta; 2007 – otwarcie nowej części terminalu międzynarodowego T1; 2010 – otwarcie parkingu wielopoziomowego; 2011 – modernizacja wewnętrznego układu drogowego portu; 2015 – oddanie do użytku nowej części terminalu pasażerskiego; 2018 – uruchomienie nowej wieży kontroli lotów (45 m wysokości)
Katowice	1994 – nowy terminal pasażerski; 1999 – nowe budynki terminalu cargo; 2000 – rozbudowa płyt postojowych i drogi startowej	2006 – ulepszenie dróg dojazdowych do portu lotniczego; 2007 – otwarcie terminalu B; 2008 – nowy system ILS kat. I; 2011 – modernizacja hangaru technicznego i remont terminalu A; 2013 – modernizacja bazy cargo; 2015 – oddanie do użytku terminalu C i nowej drogi startowej o długości 3200 m, rozbudowa płyt postojowych i modernizacja dróg kołowania; 2016 – dalsza rozbudowa części lotniska służącej do obsługi towarowej
Gdańsk	1997 – oddanie do użytku nowego terminalu pasażerskiego; 1999 – budowa nowej wieży kontroli lotów	2009–2012 – budowa nowej drogi kołowania, płyty postojowej, dróg szybkiego zjazdu, płyty odladania i terminalu pasażerskiego T2; 2015 – uruchomienie dojazdu na lotnisko Pomorską Koleją Metropolitalną; 2018 – oddanie do użytku terminalu cargo; 2019 – rozpoczęcie budowy biurowców Airport City Gdańsk
Wrocław	1997 – rozbudowa terminalu pasażerskiego i cargo; 2001 – nowa wieża kontroli lotów	2012 – otwarcie nowego terminalu pasażerskiego (w innym miejscu), budowa nowych płyt postojowych, dróg kołowania i parkingów oraz poszerzenie ulicy dojazdowej

Tabela 2. (cd.)

Port lotniczy	1989–2004	2005–2019
Poznań	1997 – rozbudowa terminalu lotniczego, nowy parking; 2000 – budowa nowego terminalu, rozbudowa płyty postojowej; 2003 – oddanie do użytku zmodernizowanego terminalu General Aviation; 2004 – nowa droga kołowania	2012 – otwarcie terminalu przylotów T3, budowa nowej drogi kołowania oraz rozbudowa płyty postojowej; 2013 – otwarcie terminalu pasażerskiego po rozbudowie i modernizacji; 2014 – nowa wieża kontroli rejsów
Łódź	1996 – wydłużenie drogi startowej z 1220 m do 1440 m i przebudowanie drogi kołowania, otwarcie nowego terminalu pasażerskiego	2005 – wydłużenie drogi startowej do 2100 m; 2007 – powiększenie płyty postojowej; 2009 – nowy terminal cargo; 2012 – nowy terminal pasażerski
Rzeszów	Początek lat 90. – budowa nowej hali przylotów-odlotów	2004–2005 – wydłużenie drogi startowej do 3200 m; 2005 – oddanie do użytku drugiej płyty postojowej; 2010–2011 – przebudowa płyt postojowych, dróg kołowania, nowe hangary; 2013 – oddanie do użytku nowego terminalu pasażerskiego; 2014 – budowa Ośrodka Kontroli Ruchu Lotniczego
Szczecin	1998 – remont drogi startowej; 2001 – otwarcie nowego terminalu odlotów	2005 – rozbudowa terminalu pasażerskiego; 2010 – modernizacja płyty postojowej, dróg kołowania i drogi startowej; 2013 – uruchomienie przystanku kolejowego Port Lotniczy, obsługującego połączenia ze Szczecinem Głównym i Kołobrzegiem; 2015 – kolejna modernizacja drogi startowej
Bydgoszcz	1996 – przywrócenie lotów cywilnych (połączenia do Warszawy)	2004 – oddanie do użytku nowego terminalu pasażerskiego; 2012 – remont drogi startowej; 2013 – remont płyty postojowej i budowa nowej radiolatarni
Zielona Góra	1989 – modernizacja drogi startowej; 2001 – modernizacja terminalu i wznowienie połączeń z Warszawą	2014 – wyposażenie lotniska w system wspomaganie lądowania ILS kat. I; 2015 – budowa nowej hali przylotów
Modlin	lotnisko pełniło wyłącznie funkcje wojskowe	2010 – zmiana funkcji z wojskowej na cywilną i początek modernizacji lotniska; 2012 – rozpoczęcie obsługi lotów pasażerskich (zawieszonych od 22.12.2012 r. do 30.09.2013 r. ze względu na konieczność remontu wadliwie wykonanego pasa startowego)
Lublin		2008 – rozpoczęcie prac związanych z budową lotniska (wycięcie ok. 100 ha lasu, splantowanie terenu); 2010 – początek budowy; 2012 (grudzień) – rozpoczęcie działalności
Olsztyn	W latach 1996–2003 lotnisko łączyło funkcję wojskową z cywilną	2007–2015 – modernizacja i rozbudowa lotniska, w tym budowa nowego terminalu oraz przystanku kolejowego Szymany Lotnisko; 2016 – rozpoczęcie działalności jako port cywilny

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych ze stron internetowych portów lotniczych oraz Sipiński, Cybulak, Plachta (2016).



Fotografia 1. Budowa nowego terminalu we Wrocławiu
Źródło: fotografia własna



Fotografia 2. Terminal w Bydgoszczy
Źródło: fotografia własna



Fotografia 3. Terminal w Lublinie
Źródło: fotografia własna



Fotografia 4. Terminal w Modlinie
Źródło: fotografia własna

obejmującą m.in. drogi kołowania, płyty postojowe, systemy nawigacyjne i oświetlenia.

Wraz z szybkim wzrostem liczby pasażerów podjęto również decyzje o budowie nowych lotnisk lub zmianie funkcji z dotychczasowej wojskowej na cywilną. Nowe lotnisko dla wschodniej Polski zostało oddane do użytku w 2012 r. w Świdniku pod Lublinem (Hawlena, 2016). W tym samym roku do ruchu cywilnego zaadaptowano dawne lotnisko wojskowe w Modlinie. Port ten stał się lotniskiem uzupełniającym dla Warszawy, specjalizującym się w obsłudze ruchu niskokosztowego, czarterowego i towarowego. W 2016 r., po modernizacji i przebudowie, działalność wznowiło lotnisko Szymany, które zmieniło nazwę marketingową na Olsztyn-Mazury, chcąc w ten sposób podkreślić swoje znaczenie w obsłudze głównego miasta regionu i rozpoznawalnego, także poza Polską, popularnego obszaru turystycznego. Funkcję wojskową na cywilną zmieniły po przebudowie także lotniska w Gdyni Kosakowie i Radomiu. Nie były to jednak udane inwestycje. Lotnisko w Kosakowie, które miało uzupełniać port lotniczy w Gdańsku, nie mogło rozpocząć działalności, ponieważ Komisja Europejska podważyła legalność przyznanej pomocy publicznej na jego rozbudowę (Rydzkowski, 2014). Inwestycja nie została ukończona i spółka Port Lotniczy Gdynia-Kosakowo ogłosiła upadłość. Port lotniczy w Radomiu został otwarty dla ruchu cywilnego w 2012 r., jednak ze względu na bardzo małe zainteresowanie przewoźników i pasażerów jego działalność została zawieszona w 2014 r.

4. ZMIANY W UKŁADZIE TRANSPORTOWYM W SĄSIEDZTWIE PORTÓW LOTNICZYCH I POWIĄZANE PRZEOBRAŻENIA W ZAGOSPODAROWANIU PRZESTRZENNYM

Ze względu na lokalizację portów lotniczych, często w dość dużym oddaleniu od centrów miast, bardzo istotne jest włączanie lotnisk do całościowego systemu transportowego. Intermodalność w odniesieniu do portu lotniczego rozpatrywana jest w dwóch płaszczyznach: dostępności oraz integracji z innymi gałęziami transportu (Huderek-Glapska, 2010). Dostępność do portu lotniczego jest jednym z instrumentów wspierania konkurencyjności portu i wpływa na wielkość obszaru jego ciężenia (Bednarczyk, Grabińska, 2015; Rosik, Komornicki, Goliszek, Stępnia, Pomianowski, 2017; Tłoczyński, 2016). Istotnym elementem intermodalności podróży lotniczych jest możliwość skorzystania z dojazdu do portu transportem publicznym, skoordynowanym z ofertą przelotów (Koloś, Taczanowski, Trzepacz, 2012).

W celu poprawienia czasu i komfortu dojazdu do portów lotniczych rozpoczęto przebudowę dróg dojazdowych oraz wprowadzono zmiany w układzie dróg i parkingów w najbliższym sąsiedztwie nowych terminali. Tak było m.in. w przypadku poszerzenia i budowy dróg dojazdowych do nowych terminali pasażerskich we Wrocławiu (fot. 5) i Gdańsku (fot. 6). W Gdańsku do portu lotniczego doprowadzona została również linia kolejowa.

W sześciu miastach uruchomiono połączenia kolejowe umożliwiające dogodnie dotarcie do lotnisk, wykorzystujące rozbudowaną lub odtworzoną starszą infrastrukturę (tab. 3). W wielu miastach (m.in. w Modlinie, Wrocławiu, Krakowie) dodano nowe połączenia autobusowe, umożliwiające podróż z centrum bezpośrednio na lotnisko lub wydłużono trasy istniejących już wcześniej linii komunikacji miejskiej (Pomykała, Raczyński, Graff, Bużalek, 2019).

Doprowadzenie linii kolejowej do lotniska, poprawa rozwiązań w komunikacji drogowej i dogodne włączenie drogi dojazdowej na lotnisko do systemu dróg szybkiego ruchu sprawiły, że w przypadku kilku portów (np. Krakowa i Gdańska) można mówić o początkach tworzenia węzłów multimodalnych, a to z kolei sprzyja lokalizowaniu w ich pobliżu baz firm o charakterze spedycyjnym i logistycznym (Stangel, 2013). Poprawa integracji portu lotniczego z siecią kolejową, poprzez rozbudowę kolei aglomeracyjnej, planowana jest również w Rzeszowie (Gierczak-Korzeniowska, 2020).

W sąsiedztwie portów lotniczych zaczęto budować nowe hotele, pensjonaty, obiekty konferencyjne, a nawet kompleksy biurowe i handlowe, co daje początek



Fotografia 5. Widok na infrastrukturę lotniskową i okołolotniskową oraz układ dróg dojazdowych we Wrocławiu w 2006 r. (A) i w 2018 r. (B)

Objaśnienia: T – dawny budynek terminalu, obecnie terminal General Aviation; 1 – budynek nowego dworca lotniczego; 2 – nowa płyta postojowa; 3 – nowe parkingi; 4 – poszerzona i wydłużona ulica Graniczna.

Źródło: opracowanie własne na podstawie zasobów Google Earth (2020)



Fotografia 6. Widok na infrastrukturę lotniskową i okołolotniskową oraz układ komunikacyjny w Gdańsku w 2006 r. (A) i w 2019 r. (B)

Objaśnienia: 1 – nowy terminal; 2 – nowy układ dróg kołowania; 3 – BCB Business Park; 4 – nowy odcinek ulicy Słowackiego; 5 – Pomorska Kolej Metropolitalna.

Źródło: opracowanie własne na podstawie zasobów Google Earth (2020)

Tabela 3. Połączenia kolejowe do portów lotniczych

Port lotniczy	Odległość od centrum w km	Data uruchomienia połączenia kolejowego	Czas dojazdu z centrum miasta do lotniska w minutach
Warszawa Okęcie	12,5	2012	23
Kraków Balice	10,8	2006	19
Gdańsk	16,0	2015	30
Lublin	13,0	2012	15
Szczecin Goleniów	42,0	2013	30
Olsztyn-Mazury	55,0	2016	56

Źródło: Pomykała, Raczyński, Graff, Bużalek (2019).

tworzeniu *airport cities* (Rucińska, Ruciński, 2017; Stangel, 2014; Wróbel, 2012). Proces ten najbardziej widoczny jest w pobliżu portu lotniczego Warszawa Okęcie, ale również w innych miastach, np. w pobliżu terminalu T2 portu lotniczego w Gdańsku rozpoczęto inwestycję nazwaną Airport City Gdańsk (Wach-Kloskowska, 2020). Ponadto początki rozwoju dodatkowych funkcji usługowych w pobliżu lotnisk można obserwować we Wrocławiu, Poznaniu (Nowak, Huderek-Glaska, 2019) i Rzeszowie (Gierczak-Korzeniowska, 2016).

5. ROZWÓJ TURYSTYKI PRZYJAZDOWEJ I DALSZE ZMIANY FUNKCJONALNE I SPOŁECZNE MIAST

Wraz ze zwiększeniem oferty połączeń oraz wzrostem dostępności, także cenowej, transportu lotniczego nastąpił gwałtowny rozwój turystyki wyjazdowej oraz przyjazdowej, mającej większe znaczenie dla miast i regionów turystycznych. Upowszechnienie się turystyki,

zwłaszcza krótkoterminowej typu *City Breaks* i biznesowej, obejmującej udział w kongresach, konferencjach i różnego typu wydarzeniach, nastąpiło wraz z ekspansją przewoźników niskokosztowych (Awedyk, Markiewicz, Weltrowska, 2013; Hawlena, 2012b; Pijet-Migoń, 2014). Wzrost liczby turystów oraz prognozy dotyczące rozwoju turystyki miały dalsze konsekwencje w postaci rozbudowy infrastruktury konferencyjnej (Borodako i in., 2019; Celuch, 2018), hotelowej i nowych form zakwaterowania, w tym wynajmu krótkoterminowego mieszkań. Turystyka przyjazdowa zaczęła zyskiwać na znaczeniu prawie we wszystkich miastach, w których działają porty lotnicze. Do jej rozwoju przyczyniały się zintensyfikowane kampanie promocyjne prowadzone przez miasta, organizacje turystyczne oraz przedsiębiorstwa lotnicze. Wyraźny wzrost liczby turystów widoczny był w Warszawie, Krakowie, Gdańsku, Wrocławiu i Poznaniu. W latach 2016–2019 ruch turystyczny był tak duży, że zaczęto obserwować zjawisko nazwane turystyfikacją zabytkowych centrów, prowadzące do zmian funkcjonalnych i społecznych (Kowalczyk-Anioł, 2019a; Kubicki, 2017), a w przypadku Warszawy i Krakowa nawet zjawisko *overtourismu*, przyczyniające się do powstawania konfliktów społecznych pomiędzy stałymi mieszkańcami miast a turystami (Fedyk, Sołtysik, Olearnik, Barwicka, Mucha, 2020; Szromek, Kruczek, Walas, 2020; Zmysłony, Pilarczyk, 2020). Nadmierny rozwój turystyki w ścisłych centrach miast przyczyniał się do niekorzystnych, z punktu widzenia mieszkańców, zmian. Powodowały one obniżenie komfortu życia, wynikające z zatłoczenia, nadmiernego hałasu, zaśmiecenia (zwłaszcza gdy organizowane były duże wydarzenia), wzrostu cen, wyparcia niektórych tradycyjnych usług z centrum oraz nadmiernej komercjalizacji, która prowadzi do utraty autentyczności i uroku niektórych dzielnic (Kubicki, 2017; Kowalczyk-Anioł, 2019b; Walas, 2019).

6. WPŁYW PORTU LOTNICZEGO NA GOSPODARKĘ MIAST I REGIONÓW

Transport lotniczy jest uważany za istotny czynnik dynamizujący procesy rynkowe (Button, Taylor, 2000; Graham, 2008; Pancer-Cybulska, Olipra, 2016; Tłoczyński, 2016). Pomiędzy rozwojem gospodarczym i społecznym a transportem lotniczym istnieją silne zależności (Halpern, Brathen, 2011; Sonnenburg, Braun, 2017). Przeprowadzone w ostatnich latach liczne badania na temat funkcjonowania polskich portów regionalnych (Bednarczyk, Grabińska, 2015; Huderek-Glapska, 2019; Pancer-Cybulska, Olipra, Cybulski, Surówka, 2014; Rekowski, 2011; Tłoczyński, 2016; Trzepacz, 2014) potwierdziły istotny wpływ portów lotniczych na gospodarkę miast i regionu. Jednakże należy brać pod uwagę, że

inwestycje lotniskowe wymagają wniesienia bardzo dużego kapitału, a funkcjonowanie portów jest kosztowne, w związku z tym trzeba pamiętać o problemie ich rentowności (Augustyniak, 2017). Nie wszystkie, przeprowadzone w omawianym okresie, inwestycje infrastrukturalne związane z lotniczym transportem pasażerskim okazały się trafne. Niektóre porty (np. lotnisko w Radomiu) generują jedynie wydatki. Kilka mniejszych portów regionalnych (np. lotniska w Zielonej Górze i Bydgoszczy) ma problemy z rentownością i ich utrzymanie wymaga dofinansowania z budżetu regionów (Augustyniak, 2017).

W literaturze przedmiotu wpływ portu lotniczego na gospodarkę miasta i regionu dzieli się na: bezpośredni, pośredni, indukowany i stymulowany, zwany również katalitycznym (ACI Europe, 2004; Huderek-Glapska, 2011; Pancer-Cybulska, Olipra, Cybulski, Surówka, 2014). Wpływ bezpośredni obejmuje zatrudnienie oraz przychody w przedsiębiorstwach ściśle powiązanych z działalnością lotniczą. Wpływ pośredni dotyczy wielkości zatrudnienia oraz przychodów generowanych w obrębie łańcucha dostaw towarów i usług dla portu lotniczego, czyli np. placówek handlowych, firm porządkowych. Wpływ indukowany obejmuje przychody w obrębie gospodarki danego obszaru w wyniku wydatków ponoszonych przez przedsiębiorstwa i ich pracowników, związanych bezpośrednio lub pośrednio z branżą lotniczą. Wpływ stymulowany (katalityczny) jest najtrudniejszy do oszacowania, dotyczy zatrudnienia oraz przychodów generowanych w obrębie gospodarki danego miasta i regionu w związku z wpływem portu lotniczego na wzrost aktywności gospodarczej miejsca. Aktywność ta związana jest z inwestycjami, które zostały zrealizowane w danej lokalizacji ze względu na obecność portu lotniczego i jego dostępność oraz rozwijającą się turystykę. Dostępność komunikacyjna, w tym dogodne połączenia lotnicze, wpłynęły na ostateczną decyzję o lokalizacji wielu międzynarodowych przedsiębiorstw oraz na wybór niektórych polskich miast jako miejsc organizacji dużych międzynarodowych imprez o charakterze sportowym (np. Euro 2012, World Games we Wrocławiu w 2017 r.), kulturalnym (np. Europejska Stolica Kultury we Wrocławiu w 2016 r.), naukowym (np. Kongres Międzynarodowej Unii Geograficznej w Krakowie w 2014 r.) i politycznym (np. Konferencja ONZ w Sprawie Zmian Klimatu w Katowicach w 2018 r.) (Borodako i in., 2019; Celuch, 2018; Cieślowski, 2020; Olipra, 2015).

7. PODSUMOWANIE

W ciągu trzech dekad od przemian ustrojowych w Polsce rynek transportu lotniczego znacząco się zmienił. Wzrosła przede wszystkim popularność podróży

samolotowych po akcesie Polski do Unii Europejskiej i liberalizacji rynku w wyniku zmiany prawa lotniczego. Po 2004 r. dynamicznie zaczęły rozwijać się porty regionalne, co miało dalszy wpływ na zmiany w miastach, w których są zlokalizowane.

Znacząco rozbudowana została infrastruktura lotniskowa i okołolotniskowa. Powstały także nowe porty lotnicze (Lublin) lub zmieniono funkcje kilku lotnisk z wojskowej na cywilną (Modlin i Radom). Wzrost liczby pasażerów wpłynął na decyzje o zmianach w układzie transportu naziemnego – w wielu przypadkach przebudowano drogi dojazdowe, doprowadzono połączenia kolejowe do portów, zwiększono liczbę połączeń autobusowego transportu publicznego. W pobliżu portów lotniczych można zaobserwować początki tworzenia się węzłów multimodalnych i centrów logistycznych, wpływa to na proces dalszych zmian w zagospodarowaniu przestrzennym. Wokół portów w Warszawie, Gdańsku, Rzeszowie, Wrocławiu rozpoczęto tworzenie stref *airport cities*, w których wybudowano już pierwsze hotele, centra konferencyjne i kompleksy biurowe.

Rozwój portów regionalnych był istotnym czynnikiem wpływającym na decyzję o lokalizacji inwestycji, powstanie nowych podmiotów gospodarczych oraz wybór miejsca organizacji dużych międzynarodowych wydarzeń. Wzrost dostępności usług transportu lotniczego, rozszerzenie oferty kierunków i częstotliwości połączeń oraz zwiększenie dostępności cenowej wpłynęły na rozwój turystyki przyjazdowej, której rezultaty, o charakterze funkcjonalnym i społecznym, można obserwować głównie w centrach największych miast. Wpłynęły na decyzje o rozbudowie infrastruktury hotelowej, ale również na wzrost popularności innych form zakwaterowania, takich jak hostele i wynajem krótkoterminowy mieszkań.

Pomiędzy rozwojem portów lotniczych a rozwojem miast istnieje efekt synergii. Porty lotnicze przyczyniają się do rozwoju funkcji metropolitalnych miast, a równocześnie rozwój gospodarczy miasta, jego ranga i funkcje wpływają na wielkość ruchu lotniczego.

Rok 2020 okazał się szczególnym czasem zarówno dla światowego, jak i polskiego rynku transportu lotniczego. Wprowadzone ograniczenia w przemieszczaniu się ludności z powodu pandemii, czasowe zamknięcie granic, zawieszanie i niestabilność sieci połączeń spowodowały znaczący spadek liczby pasażerów oraz największy kryzys w historii transportu lotniczego. Kryzys ten będzie miał swoje konsekwencje w najbliższych latach i zapewne spowoduje zmiany w funkcjonowaniu polskich portów lotniczych. Ze szczególnymi problemami finansowymi muszą się liczyć zwłaszcza mniejsze porty regionalne, w których ruch pasażerski w ostatnich latach był najmniejszy.


BIBLIOGRAFIA

- ACI (Airport Council International) Europe (2004). *The social and economic impact of airports in Europe*. York: ACI Europe.
- Augustyniak, W. (2017). Analiza progów rentowności polskich regionalnych portów lotniczych. *Przegląd Komunikacyjny*, 12, 16–19. https://doi.org/10.35117/A_ENG_17_12_03
- Awedyk, M., Markiewicz, M., Weltrowska, J. (2013). Indywidualny City Break jako reprezentacyjny trend turystyki europejskiej w XXI w. *Prace Naukowe Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu*, 304, 11–18.
- Bednarczyk, M., Grabińska, E. (2015). *Airport competitiveness. Models and assessment methods*. Kraków: Jagiellonian University Press. <https://doi.org/10.4467/K9380.81/16.16.6979>
- Bondaryk, P., Gruszczński, J., Kłosowski, M., Kopański, T.J., Matusiak, W., Puchała, P., Rusiecki, M., Witkowski, R. (2018). *Historia lotnictwa w Polsce*. Bełchatów: Wydawnictwo Fenix.
- Borodako, K., Seweryn, R., Berbeka, J., Niemczyk, A., Davidson, R., Jakóbiak, K. (2019). Assessment of meetings industry's economic impact on the city of Krakow. *Argumenta Oeconomica*, 43 (2), 191–211. <https://doi.org/10.15611/aoe.2019.2.08>
- Button, K.J., Taylor, S. (2000). International air transportation and economic development. *Journal of Air Transport Management*, 6 (4), 209–222. [https://doi.org/10.1016/S0969-6997\(00\)00015-6](https://doi.org/10.1016/S0969-6997(00)00015-6)
- Celuch, K. (2018). Impact of the events sector on the economy – case study of Poland. *Economic Problems of Tourism*, 44 (4), 69–81. <https://doi.org/10.18276/ept.2018.4.44-07>
- Cieślakowski, K. (2020). *Raport. Rynek turystyki biznesowej w Katowicach w 2019 r. Badanie rynkowe uczestników spotkań konferencyjnych*. Katowice: Convention Bureau.
- Fedyk, W., Sołtysik, M., Olearnik, J., Barwicka, K., Mucha, A. (2020). How overtourism threatens large urban areas: A case study of Wrocław, Poland. *Sustainability*, 12, 1783. <https://doi.org/10.3390/su12051783>
- Gierczak-Korzeniowska, B. (2016). Airport City Rzeszów-Jasionka – nowa przestrzeń miejska o globalnym charakterze. W: M. Osńska, I. Urbanyi-Popiołek (red.), *Problemy logistyki i zrównoważonego rozwoju* (s. 193–206). Bydgoszcz: Wydawnictwo Uczelniane Wyższej Szkoły Gospodarki.
- Gierczak-Korzeniowska, B. (2020). Podmiejska Kolej Aglomeracyjna w województwie podkarpackim jako czynnik stymulujący rozwój regionu. *Przegląd Komunikacyjny*, 2, 97–106.
- Google Earth (2020). Pobrane z: <https://www.google.pl/intl/pl/earth/> (15.05.2019).
- Graham, A. (2008). *Managing airports. An international perspective*. Oxford: Elsevier. <https://doi.org/10.4324/9780080942667>
- Halpern, N., Brathen, S. (2011). Impact of airport on regional accessibility and social development. *Journal of Transport Geography*, 19, 1145–1154. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2010.11.006>
- Hawlena, J. (2012a). *Konkurencja na rynku lotniczych przewozów pasażerskich w warunkach globalizacji*. Katowice: Uniwersytet Ekonomiczny w Katowicach.
- Hawlena, J. (2012b). *Rynek niskokosztowych przewozów lotniczych a rozwój sektora turystyki*. Radom: Instytut Naukowo-Wydawniczy Spatium.
- Hawlena, J. (2016). Znaczenie lotniska Lublin-Świdnik w procesie rozwoju regionu. *Autobusy*, 12, 1574–1578.
- Huderek-Glapska, S. (2010). Port lotniczy w systemie transportu intermodalnego. *LogForum – czasopismo internetowe*, 6 (5), 47–54.
- Huderek-Glapska, S. (2011). Wpływ portu lotniczego na gospodarkę regionu. W: M. Rekowski, *Regionalne porty lotnicze w Polsce – charakterystyka i tendencje rozwojowe* (s. 193–236). Poznań: Wydawnictwo Uniwersytetu Ekonomicznego w Poznaniu.


- Huderek-Glapska, S. (red.) (2019). *Zarządzanie rozwojem portów lotniczych*. Warszawa: Wydawnictwo C.H. Beck.
- Jankiewicz, J., Huderek-Glapska, S. (2016). The air transport market in Central and Eastern Europe after a decade of liberalisation – Different paths of growth. *Journal of Transport Geography*, 50, 45–56. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2015.06.002>
- Kołoś, A., Taczanowski, J., Trzepacz, P. (2012). Connecting airports with cities. Perspective for air-links development in Central Europe. *Prace Geograficzne*, 130, 107–129. <https://doi.org/10.4467/20833113PG.12.023.0664>
- Kowalczyk-Anioł, J. (2019a). Tourismification of the housing resources of historical inner cities. Case of Krakow. *Studia Miejskie*, 35, 9–25. <https://doi.org/10.25167/sm.1014>
- Kowalczyk-Anioł, J. (2019b). Hipertrofia turystyki miejskiej – geneza i istota zjawiska. *Konwersatorium Wiedzy o Mieście*, 4 (32), 7–18. <https://doi.org/10.18778/2543-9421.04.01>
- Koziarski, S. (2007). Transport w Polsce. *Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG*, 12, 61–109.
- Kubicki, P. (2017). Wpływ studentyfikacji i turystyfikacji na społeczno-kulturową przestrzeń miasta. *Miasto. Pamięć i Przyszłość*, 2, 63–73. <https://doi.org/10.26774/mpp.35>
- Lijewski, T. (1986). *Geografia transportu Polski*. Warszawa: Polskie Wydawnictwo Ekonomiczne.
- Liwiński, J. (2006). Polskie porty lotnicze w statystyce. *Przegląd Komunikacyjny*, 6, 8–13.
- Marciszewska, E., Kaliński, D. (2009). Port lotniczy jako czynnik rozwoju regionalnego. W: A. Barski, W. Fabirkiewicz, Cz. Jarosz (red.), *Rozwój lotnictwa w regionach* (s. 11–18). Toruń: Wydawnictwo Adam Marszałek.
- Nowak, H., Huderek-Glapska, S. (2019). Rozwój portu lotniczego. W: S. Huderek-Glapska (red.), *Zarządzanie rozwojem portów lotniczych* (s. 65–123). Warszawa: Wydawnictwo C.H. Beck.
- Olipra, Ł. (2015). Dostępność usług transportu lotniczego jako czynnik lokalizacji inwestycji zagranicznych na Dolnym Śląsku. *Prace Naukowe Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu*, 380, 368–382. <https://doi.org/10.15611/pn.2015.380.34>
- Olipra, Ł. (2016). Wpływ Portu Lotniczego Wrocław na gospodarkę miasta i regionu – szacowanie i analiza wydatków pasażerów. *Studia Oeconomica Posnaniensia*, 4 (7), 171–193. <https://doi.org/10.18559/SOEP.2016.7.9>
- Pancer-Cybulska, E., Olipra, Ł. (2016). Porty lotnicze jako strategiczny czynnik rozwoju regionów w świetle regionalnych dokumentów programowych. *Studia Oeconomica Posnaniensia*, 4 (7), 127–150. <https://doi.org/10.18559/SOEP.2016.7.7>
- Pancer-Cybulska, E., Olipra, Ł., Cybulski, L., Surówka, A. (2014). *Transport lotniczy a regionalne rynki pracy w Polsce*. Wrocław: Wydawnictwo Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu.
- Pijet-Migoń, E. (2012). *Zmiany rynku lotniczych przewozów pasażerskich w Polsce po akcesji do Unii Europejskiej*. Wrocław: Uniwersytet Wrocławski.
- Pijet-Migoń, E. (2014). Dziesięć lat „otwartego nieba” nad Polską – implikacje dla turystyki. *Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego 807, Ekonomiczne Problemy Turystyki*, 27, 83–98.
- Pijet-Migoń, E. (2016). Etapy rozwoju regionalnych portów lotniczych w Polsce i innych państwach Europy Środkowo-Wschodniej po akcesji do Unii Europejskiej. *Studia Oeconomica Posnaniensia*, 4 (7), 30–58. <https://doi.org/10.18559/SOEP.2016.7.2>
- Pijet-Migoń, E. (2019). Regionalne porty lotnicze w Europie Środkowo-Wschodniej po liberalizacji rynku transportu lotniczego. *Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG*, 22 (2), 63–73. <https://doi.org/10.4467/2543859XPKG.19.011.11151>
- Pomykała, A., Raczyński, J., Graff, M., Bużalek, T. (2019). Porty lotnicze w Polsce i ich obsługa transportowa. *Technika Transportu Szynowego*, 26 (4), 16–28.
- Rekowski, M. (red.) (2011). *Regionalne porty lotnicze w Polsce – charakterystyka i tendencje rozwojowe*. Poznań: Wydawnictwo Uniwersytetu Ekonomicznego w Poznaniu.
- Rosik, P., Komornicki, T., Goliszek, S., Stępiak, M., Pomianowski, W. (2017). Trends in potential accessibility to airport in Poland (AAI Indicator). *Europa XXI*, 33, 67–78. <https://doi.org/10.7163/Eu21.2017.33.5>
- Rucińska, D., Ruciński, A. (red.) (2000). *Marketing usług lotniczych*. Gdańsk: Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego.
- Rucińska, D., Ruciński, A. (2017). Współzależności rozwoju portów lotniczych i struktur zagospodarowania przestrzeni z uwzględnieniem stref okołolotniskowych. *Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG*, 20 (2), 57–68. <https://doi.org/10.4467/2543859XPKG.17.011.7393>
- Rucińska, D., Ruciński, A., Tłoczyński, D. (2012). *Transport lotniczy. Ekonomika i organizacja*. Gdańsk: Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego.
- Rydzkowski, W. (2014). Dylematy budowy portu lotniczego Gdynia-Kosakowo – próba oceny decyzji inwestycyjnej. *Zeszyty Naukowe Wydziału Ekonomicznego Uniwersytetu Gdańskiego*, 50, 5–18.
- Sipiński, D., Cybulak, P., Plachta, K. (2016). *Lotniska w Polsce*. Łódź: Wydawnictwo Księży Młyn.
- Sonnenburg, F., Braun, B. (2017). Impact of airports on spatial patterns of metropolitan employment: The case study of Australia. *Erdkunde*, 71 (4), 287–300. <https://doi.org/10.3112/erdkunde.2017.04.02>
- Stangel, M. (2013). Rozwój strefy okołolotniskowej a port lotniczy – efekt synergii. *Przegląd Komunikacyjny*, 7, 18–25.
- Stangel, M. (2014). *Airport City – strefa okołolotniskowa jako zagadnienie urbanistyczne*. Gliwice: Helion.
- Szromek, A.R., Kruczek, Z., Walas, B. (2020). The attitude of tourist destination residents towards the effects of overtourism – Kraków case study. *Sustainability*, 12, 228. <https://doi.org/10.3390/su12010228>
- Tłoczyński, D. (2016). *Konkurencja na polskim rynku usług transportu lotniczego*. Gdańsk: Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego.
- Trzepacz, P. (red.) (2014). *Polish airports in transition 2004–2013*. Kraków: Institute of Urban Development.
- Wach-Kloskowska, M. (2020). Development of airport-related zones (the construction of the airport city) as an element of the interdependent development of airports, agglomerations and regions – Gdańsk airport case study. *Journal of Regional and City Planning*, 31 (2), 199–216. <https://doi.org/10.5614/jpwk.2020.31.2.6>
- Walas, B. (2019). Turystyczny najem krótkoterminowy w ocenie interesariuszy lokalnych. *Biuletyn KPZK*, 275, 49–62.
- Wróbel, P. (2012). Miasto sieciowe. Airport city i aeropolis. *Architektura*, 109 (1), 421–432.
- Zmysłony, P., Pilarczyk, M. (2020). Identification of overtourism in Poznań through the analysis of social conflicts. *Studia Periegetica*, 30 (2), 9–24. <https://doi.org/10.5604/01.3001.0014.3169>

Artykuł wpłynął:
25 czerwca 2020
Zaakceptowano do druku:
3 grudnia 2020


Robert Pawlusiński

 <https://orcid.org/0000-0002-5924-0741>
robert.pawlusinski@uj.edu.pl

Kamil Mróz

 <https://orcid.org/0000-0001-5978-1604>
mrozk123@gmail.com

Marek Grochowicz

 <https://orcid.org/0000-0002-5766-3847>
marek.grochowicz@doctoral.uj.edu.pl

Uniwersytet Jagielloński w Krakowie
Instytut Geografii i Gospodarki Przestrzennej

ROZWÓJ GOSPODARKI NOCNEJ W MIASTACH HISTORYCZNYCH – ASPEKTY PRZESTRZENNE I FUNKCJONALNE PRZYKŁAD KRAKOWSKIEJ DZIELNICY KAZIMIERZ

Abstrakt: Miasta historyczne stanowią szczególną kategorię ośrodków miejskich w Polsce, a z uwagi na potencjał kulturowy ważnym kierunkiem ich rozwoju staje się współcześnie turystyka i sektory z nią powiązane. Jednym z takich sektorów jest tzw. gospodarka nocna (ang. night-time economy, w skrócie NTE) identyfikowana na podstawie kryterium dostępności czasowej (21:00–5:00) i kryterium funkcjonalnego (jako ogół działalności zaspokajających szeroko rozumiane potrzeby wolnoczasowe ludzi poza ich domem w porze nocnej). Celem artykułu jest charakterystyka gospodarki nocnej w historycznej dzielnicy śródmiejskiej Krakowa – Kazimierza. Autorzy, opierając się na przeprowadzonej w 2019 r. inwentaryzacji terenowej oraz wywiadach z przedstawicielami lokalnej społeczności, zobrazowali przestrzenne i funkcjonalne aspekty tego zjawiska.

Słowa kluczowe: miasto historyczne, gospodarka nocna, nocturnal city, Polska.

SPATIAL AND FUNCTIONAL ASPECTS OF THE NIGHT-TIME ECONOMY IN HISTORIC CITIES: A CASE STUDY OF THE KAZIMIERZ DISTRICT (KRAKÓW, POLAND)

Abstract: Historic cities constitute a special category of urban area in Poland. Due to their cultural potential, tourism and related sectors are currently becoming an important development direction. One such sector is their night-time economy, identified on the basis of a time criterion (21:00-5:00), and a functional criterion (understood as all activities that meet people's broad leisure needs outside their home during the night). The aim of the article is to describe the night-time economy in one historical central district of Kraków – Kazimierz. The authors, based on a field inventory conducted in 2019, and interviews with representatives of the local community, have illustrated the spatial and functional aspects of this phenomenon.

Keywords: historic city, night-time economy, nocturnal city, Poland.

1. WPROWADZENIE

W studiach nad rozwojem gospodarki nocnej szczególne miejsce przypada miastom historycznym, które z uwagi na posiadane dziedzictwo kulturowe predysponowane są do rozwoju turystycznego (Ashworth, Turnbridge, 2000, 2004; Cohen-Hattab, 2004; Faracik, 2007). Funkcja turystyczna w powiązaniu z innymi funkcjami tych miast (m.in. akademicką, kulturalną, handlową) stwarza dogodne warunki do rozwoju

życia nocnego oraz jego rynkowej emanacji – tj. gospodarki nocnej (Nofre, Giordano, Eldridge, Martins, 2017; Pawlusiński, Zmysłony, 2018; Shaw, 2014; Zmysłony, Pawlusiński, 2020). Przestrzennym wymiarem tego zjawiska są strefy (kwartały) rozrywki nocnej. Można spotkać różne układy przestrzenne gospodarki nocnej w miastach historycznych – czasami strefa ta nakłada się na tzw. centralną dzielnicę turystyczną, w innych

przypadkach lokalizuje się na obszarach sąsiadujących z centrum – m.in. w dawnych strefach przemysłowych (np. „100cznia” w Gdańsku, „Dolne Młyny” w Krakowie, Nocny Market na terenie dawnego dworca Warszawa Główna), na waterfrontach (Donauinsel w Wiedniu) czy w historycznych dzielnicach miast o dużym potencjale kulturowym (Erzsébetváros w Budapeszcie, Zatybrze w Rzymie). Przykładem takiej strefy jest krakowski Kazimierz – kiedyś odrębne miasto, a obecnie część Dzielnicy I Stare Miasto, który od lat 90. XX w. przeżywa boom turystyczny. Obecnie na terenie tej części miasta – o powierzchni zaledwie 1 kilometra kwadratowego – znajduje się ponad 100 obiektów noclegowych oraz około 350 placówek gastronomicznych i gastronomiczno-rozrywkowych.

Celem artykułu jest charakterystyka funkcjonowania gospodarki nocnej na obszarze Kazimierza, ze szczególnym uwzględnieniem aspektu dostępności czasowej obiektów, ich funkcji, a także wpływu gospodarki nocnej na codzienne życie mieszkańców tej części Krakowa. Do realizacji tego celu wykorzystano wyniki badań terenowych, które objęły inwentaryzację obiektów szeroko rozumianej gospodarki nocnej, obserwację terenową oraz wywiady swobodne z przedstawicielami lokalnej społeczności. Badania przeprowadzono w pierwszej połowie 2019 r. Materiał uzupełniający stanowiły artykuły prasowe, odnoszące się głównie do problematyki życia nocnego prowadzonego na Kazimierzu.

2. GOSPODARKA NOCNA JAKO PRZEDMIOT STUDIÓW MIEJSKICH

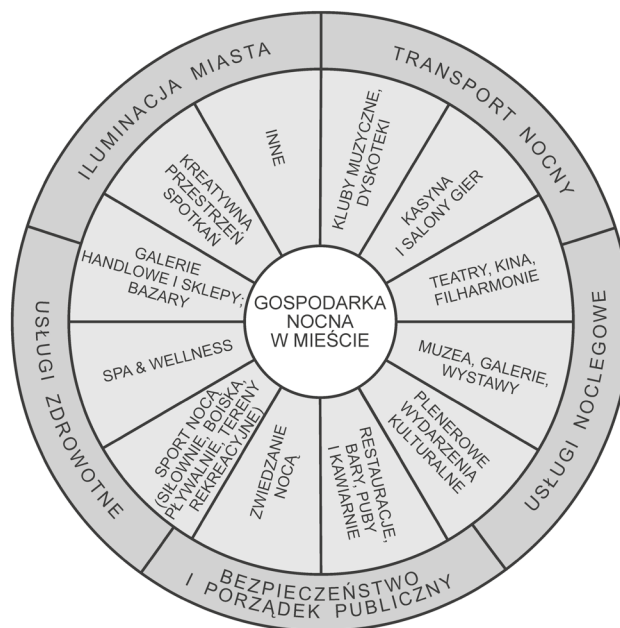
Gospodarka nocna nie stanowi odrębnego elementu gospodarki miejskiej, ale przenika przez jej różne sektory i jest widoczna we wszystkich formach aktywności człowieka (Pawlusiński, Zmysłony, 2018; Roberts, Eldridge, 2009). Podstawowym kryterium wyodrębnienia gospodarki nocnej jest kryterium czasowe. Najczęściej przyjmowane ramy czasowe dla gospodarki nocnej to okres pomiędzy godziną 20:00/21:00/22:00 a 5:00/6:00/7:00, niekiedy, np. w studiach na temat NTE w Londynie, za porę nocną uznaje się przedział pomiędzy 18:00 a 6:00 (*Think Night...*). Nie istnieje również jedna powszechnie akceptowana definicja gospodarki nocnej, dotycząca jej zakresu przedmiotowego. Jak zauważa Shaw (2014), termin ten zrodził się na gruncie badań społecznych nad nocnym przemysłem rozrywkowym i jego silnymi związkami z konsumpcją alkoholu. Niektóre z opracowań ujmują gospodarkę nocną znacznie szerzej, zaliczając do niej wszelkie przejawy aktywności społecznej i gospodarczej w mieście nocą (*London at night...*, 2018).

W zakres przedmiotowy gospodarki nocnej wchodzi przede wszystkim (Pawlusiński, Zmysłony, 2018) (rys. 1):

- usługi rozrywkowe oparte na muzyce popularnej i spotkaniach w klubach muzycznych (kluby muzyczne, dyskoteki, kluby taneczne, klubokawiarnie, muzyka plenerowa);
- usługi hazardowe (kasyna, salony gier i in.);
- usługi kulturalne (teatry, kina, filharmonie, sale koncertowe, muzea, galerie, przestrzenie kreatywne);
- usługi związane z organizacją wydarzeń masowych oraz różnego rodzaju spotkań (amfiteatry i sceny miejskie, plenerowe koncerty muzyczne, wydarzenia jubileuszowe – np. imprezy sylwestrowe, teatry uliczne, gry miejskie, masowe wydarzenia sportowe; organizacja spotkań prywatnych w przestrzeniach publicznych i prywatnych – np. w obiektach muzealnych w nocy);
- usługi gastronomiczne i gastronomiczno-rozrywkowe (restauracje, kawiarnie, puby, pijalnie alkoholi, ogródki piwne, food-cornery z gastronomią mobilną);
- usługi przewodnictwa i organizacji zwiedzania nocą;
- usługi związane z aktywną rekreacją (centra sportowe, siłownie, pływalnie, siłownie plenerowe, boiska sportowe);
- usługi związane z odnową biologiczną (centra spa & wellness i in.);
- usługi handlowe – związane z działalnością sklepów i centrów handlowych, ale także imprezy okazjonalne, jak jarmarki, wystawy itp.

Do usług towarzyszących, istotnie kształtujących możliwości funkcjonowania gospodarki nocnej należą przede wszystkim:

- usługi publicznego transportu nocnego;



Rysunek 1. Gospodarka nocna miasta – elementy składowe
Źródło: opracowanie własne

- usługi związane z zabezpieczeniem porządku publicznego i bezpieczeństwa;
- usługi noclegowe;
- usługi zdrowotne;
- iluminacja zabytków i ciągów komunikacyjnych w mieście.

Problematyka funkcjonowania miast nocą i jego ekonomicznego wymiaru, określanego mianem gospodarki nocnej miasta, stanowi wciąż nowe pole badawcze w studiach miejskich. Van Liempt, van Aalst i Schwanen (2015) wskazują alegorycznie, że szeroko rozumiane studia miejskie wciąż cierpią na „nyktalopię”, bezzasadnie pomijając porę nocną. Za niezbędną uznają odpowiedź na pytanie, jak funkcjonują współczesne miasta nocą (*nocturnal cities*), tzn. jak są „wytwarzane”, „używane”, „doświadczane” i „regulowane” (van Liempt, van Aalst, Schwanen, 2015). Należy podkreślić, że „noc miejska” może być rozpatrywana na różnych płaszczyznach: kulturowej, społecznej, ekonomicznej i przestrzennej (Roberts, Eldrige, 2009).

Pierwsze studia nad rolą nocy i gospodarki nocnej w miastach były związane z rewitalizacją miast. Badania z tego zakresu zostały zapoczątkowane w Wielkiej Brytanii już pod koniec lat 80. XX w. przez zespół badawczy Comedia (Bianchini, 1995; Shaw, 2014). Miały one charakter stricte planistyczny i wiązały się z identyfikacją narzędzi wspierających ożywienie miast nocą. Jak zauważają Roberts i Eldridge (2009), miasta brytyjskie borykały się z problemem deglomeracji ludności z centrów do suburbiów, co w efekcie sprawiało, że były opustoszałe po godzinach pracy. Gospodarka nocna miała być panaceum na przywrócenie życia w centralnych częściach miast. Ideę tę najlepiej obrazuje wypowiedź Bianchiniego, członka Comedii:

[...] istnieje możliwość podwojenia korzyści płynących z funkcjonowania gospodarki miasta w ciągu dnia, poprzez jej rozszerzenie na godziny nocne, poczynając od rozrywki, a następnie uzupełniając ją o inne sektory gospodarki [...]; wielu ludzi pracujących w ciągu dnia może potrzebować dłuższych godzin otwarcia w celu uzyskania dostępu do obiektów miejskich (Bianchini, 1995, s. 125).

Współcześnie dużo uwagi w badaniach nad rozwojem gospodarki nocnej poświęca się analizie stanu jej rozwoju i znaczenia dla systemu lokalnej gospodarki oraz powiązaniom z innymi dziedzinami gospodarki. Punkt wyjścia dla tych badań stanowią raporty na temat „nocy miejskiej”, opracowywane dla niektórych miast w Europie (np. Londyn), Australii (Sydney, Melbourne, Perth) czy Ameryce Północnej (Nowy Jork, Los Angeles, Vancouver). Liczne są także prace o charakterze inwentaryzacyjnym, opisujące skalę gospodarki nocnej w poszczególnych miastach świata. W Polsce studia z tego zakresu podejmowali już Iwanicki i Dłużewska (2018, 2015). Powiązania gospodarki nocnej z innymi

sektorami gospodarki analizowali m.in. Pawlusiński i Zmysłony (2018, 2020) oraz Rowe (2008).

Specyfikę gospodarki nocnej w miastach amerykańskich omówili szeroko Campo i Ryan (2008). Autorzy wyróżnili trzy rodzaje oferty nocnej miasta (*sophisticated entrainment*, „*high end*” *entertainment*, *middlebrow partying*), wskazując główne grupy odbiorców oraz strefy, w których można z nich skorzystać. Na szczególną uwagę zasługuje tzw. prosta rozrywka *middlebrow partying*, która współcześnie zdominowała życie nocne. Jest ona skierowana do klienta masowego i w dużej mierze opiera się na konsumpcji alkoholu. Dla tej grupy konsumentów dedykowane są nowe przestrzenie w miastach, określane przez autorów mianem *new entertainment zones*. W przeciwieństwie do stref, w których zlokalizowane są placówki kulturalne (teatry, muzea, sale koncertowe), miejsca te cechuje niska estetyka przestrzeni i tymczasowość (np. poprzez lokalizację w dawnych kwartałach przemysłowych lub zajmowanie zdegradowanych obszarów, nieatrakcyjnych z punktu widzenia innych form życia miejskiego).

Z rozwojem prostej rozrywki wiąże się nierozzerwalnie kwestia negatywnych następstw gospodarki nocnej, które są odczuwane przede wszystkim przez mieszkańców. Problematyka ta silnie koresponduje z zagadnieniem gentryfikacji turystycznej (por. Kowalczyk-Anioł, 2019; Kowalczyk-Anioł, Zmysłony, 2017). W ramach szerokiego wachlarza zagadnień wymienić należy nie tylko kwestie zakłóceń ciszy nocnej czy wandalizmu dokonywanego zwłaszcza pod wpływem alkoholu i narkotyków, ale i wzrostu cen nieruchomości oraz produktów i usług na lokalnym rynku. Zagadnienia te poruszane były w odniesieniu do wielu miast europejskich, m.in. Barcelony (Nofre, Giordano, Eldridge, Martins, 2017), Lizbony (Nofre i in., 2018), Budapesztu (Pinke-Sziva, Smith, Olt, Berezvai, 2019) oraz miast brytyjskich (Roberts, 2006). Ważnym wątkiem w tym nurcie badawczym jest kwestia upijania się, m.in. młodzieży (*binge drinking*), analizowana stosunkowo często wśród badaczy brytyjskich (m.in.: Hadfield, Lister, Traynor, 2009; Sheard, 2011).

Ostatnio wiele prac koncentruje się na problematyce zarządzania życiem nocnym w miastach. A najczęściej dyskutowanym tematem jest kwestia ustanowienia funkcji burmistrza nocnego (Pawlusiński, Zmysłony, 2018). Jak podają Seijas i Gelders (2020), instytucje takie działają już w ponad 40 miastach na świecie, w tym w Pradze i Budapeszcie. Są one różnie umocowane prawnie, niektóre działają w ramach struktur miejskich (np. w Pradze), inne jako jednostki zewnętrzne (np. Amsterdam), współpracując z władzami miasta. Urząd burmistrza nocnego wciąż nie powstał w żadnym z polskich miast, chociaż w ostatnich miesiącach prowadzone są na ten temat żywe dyskusje w Krakowie oraz w Warszawie (Kursa, 2019; Mikulska, 2018; Radkowski, 2019; Salomon, 2019; Tymczak, 2019).

3. PRZESTRZENNE I FUNKcjONALNE ASPEKTY GOSPODARKI NOCNEJ NA KAZIMIERZU

Badania nad rozkładem czasowo-przestrzennym gospodarki nocnej na obszarze Kazimierza objęły szczegółową inwentaryzację wszystkich obiektów funkcjonujących pomiędzy godziną 20:00 a 5:00 rano. Pierwszym krokiem było stworzenie bazy danych takich obiektów na podstawie zasobów internetowych. Następnie w marcu i kwietniu 2019 r. przeprowadzono kartowanie terenowe, w trakcie którego zweryfikowano tę bazę. W wyniku prac kameralnych oraz badań terenowych pozyskano następujący zakres informacji dotyczących badanych obiektów:

- nazwę obiektu,
- adres,
- godziny otwarcia i zamknięcia we wszystkie dni tygodnia,
- główną funkcję obiektu z uwzględnieniem dziewięciu kategorii szczegółowych (restauracje, bary, puby, dyskoteki i kluby, kawiarnie, sklepy, obiekty kultury, placówki zdrowia i urody oraz inne),
- informację na temat sprzedaży alkoholu.

W badaniach celowo pominięto kategorię obiekty noclegowe (łącznie 109), które zostały wliczone (jeśli prowadziły inną działalność poza udzielaniem noclegu) do poszczególnych kategorii.

Na potrzeby niniejszego opracowania zebrane informacje zaprezentowano w układzie wybranych dwóch dni tygodnia: wtorku (dzień roboczy) oraz soboty (dzień weekendu), a dokładnie nocy z wtorku na środę i nocy z soboty na niedzielę. W dalszej części opracowania (dla uproszczenia) autorzy posłużyli się nazwami dni rozpoczynających daną porę nocną, używając terminów noc wtorkowa i noc sobotnia. Dostępność czasową obiektów przedstawiono w czterech momentach czasowych, o godz.: 20:00, 23:00, 2:00, 5:00, nawiązując do podziału NTE stosowanego w Sydney, w którym wyróżnia się: *evening economy* (20:00/21:00–23:00), *night economy* (23:00–2:00), *late night economy* (2:00–5:00).

Ogółem zidentyfikowano 408 obiektów usługowych, prowadzących działalność na Kazimierzu w godzinach 20:00–5:00. W strukturze rodzajowej gospodarki nocnej największy udział miały obiekty gastronomiczne – łącznie 278 placówek, które stanowiły 68,1% ogółu. Wskazuje to na wyraźną „specjalizację produktową” tej części Krakowa. W tym miejscu należy podkreślić, że w ramach gospodarki nocnej funkcjonuje aż 80% wszystkich obiektów świadczących usługi żywieniowe zlokalizowanych na Kazimierzu. Do grupy obiektów gastronomicznych czynnych w nocy zalicza się: 99 restauracji (24,3% ogółu obiektów), 82 bary i fast foody (20,0% ogółu), 64 puby (do kategorii tej zaliczono wszystkie lokale, w których dominująca działalnością jest sprzedaż alkoholu do konsumpcji na miejscu;

łącznie 15,7% ogółu) oraz 33 kawiarnie i cukiernie (8,1% ogółu).

Pozostałe rodzaje obiektów zaliczonych do gospodarki nocnej na Kazimierzu to: sklepy – 42 (10,3% ogółu obiektów); placówki oferujące usługi z zakresu zdrowia i urody – 29 (7,1% ogółu); kluby muzyczne i dyskoteki – 14 (3,4% ogółu); placówki kulturalne – tylko sześć obiektów (1,5 % ogółu). Do kategorii inne obiekty włączono 39 placówek (9,6% ogółu). Są to m.in. podmioty związane z obsługą ruchu turystycznego, kantory, *escape roomy*, szkoły tańca, zakłady bukmacherskie.

Dostępność poszczególnych grup obiektów jest wyraźnie zróżnicowana, głównie z uwagi na przedział czasowy, w mniejszym zakresie ze względu na dzień tygodnia (zob. tab. 1 i 2). Najwięcej podmiotów funkcjonuje w ramach *evening economy*. W dni robocze o godz. 20:00 dostępne jest 399 obiektów, natomiast w weekendy – już tylko 365. Należy zauważyć, że dysproporcje te zaznaczają się przede wszystkim w przypadku placówek handlowych, placówek służących poprawie stanu zdrowia i urody oraz zaliczonych do kategorii inne. Jest to jak najbardziej prawidłowy rozkład aktywności podmiotów w rytmie tygodniowym i wskazuje na powiązanie tych miejsc z lokalnymi odbiorcami, a nie turystami. Na prawie niezmiennym poziomie utrzymuje się natomiast liczba lokali gastronomicznych (różnica tylko o 3 obiekty).

Pierwsze istotne zmiany w zakresie dostępności placówek obserwuje się o godz. 23:00. Jest to warunkowane w dużej mierze zmianami w komunikacji miejskiej (uruchomienie komunikacji nocnej z ograniczoną siatką połączeń). O tej porze nie funkcjonują już instytucje kulturalne, placówki z kategorii zdrowie i uroda oraz większość obiektów zaliczonych do grupy inne. Zmiany obserwuje się także w odniesieniu do sektora gastronomicznego, ponieważ we wtorki notuje się spadek liczby otwartych placówek o ponad połowę, natomiast w trakcie weekendu – o 1/3. W przypadku sklepów spadek liczby czynnych lokali jest zbliżony i wynosi około 50%. Odwrotne zjawisko – polegające na przyroście liczby otwartych placówek – uwidacznia się jedynie w przypadku klubów muzycznych i dyskotek, z których część zaczyna swoją działalność dopiero pomiędzy godz. 21:00 a 22:00. O godz. 2:00, tj. na początku *late night economy*, liczba aktywnych placówek zmniejsza się. W dni robocze o tej godzinie otwarte są jedynie 52 obiekty, z czego ponad połowę stanowią lokale gastronomiczne, natomiast w weekendy działa 99 podmiotów, z czego 3/4 to obiekty gastronomiczne. O wiele większy spadek aktywności usługodawców pomiędzy godz. 20:00 a 2:00 notuje się w dni robocze (blisko ośmiokrotny) niż w trakcie weekendów (ponad trzykrotny). W rytmie całonocnym (20:00–5:00) działa nie więcej niż 30 obiektów w weekendy oraz ok. 15 w dni robocze. Stanowi to odpowiednio 4,3% ogółu podmiotów NTE we wtorki i 7,9% w soboty. Całonocne

usługi oferują placówki handlowe, dyskoteki i kluby muzyczne, a także obiekty gastronomiczne. W ramach tej ostatniej kategorii obserwuje się wyraźny wzrost liczby całonocnych placówek w porównaniu dni roboczych z weekendami, odpowiednio z 4 do 12.

Szczegółowa analiza dostępności czasowej obiektów gastronomicznych i gastronomiczno-rozrywkowych pozwoliła dostrzec kilka prawidłowości (tab. 3 i 4). Po pierwsze, po godz. 23:00 znacząco zmniejsza się liczba otwartych restauracji na Kazimierzu, co dotyczy

Tabela 1. Dostępność czasowa obiektów gospodarki nocnej na Kazimierzu we wtorki (stan na 2019 r.)

Godzina	Obiekty ogółem	Typ obiektu											
		obiekty gastronomiczne		dyskoteki i kluby		placówki handlowe		zdrowie i uroda		placówki kulturalne		inne	
		liczba	%	liczba	%	liczba	%	liczba	%	liczba	%	liczba	%
20:00	399	274	68,7	9	2,2	42	10,5	29	7,3	6	1,5	39	9,8
23:00	182	150	82,5	11	6,0	18	9,8	0	–	0	–	3	1,7
2:00	52	33	63,5	9	17,3	8	15,4	0	–	0	–	2	3,8
5:00	17	4	23,5	5	29,4	6	35,3	0	–	0	–	2	11,8

Źródło: opracowanie własne.

Tabela 2. Dostępność czasowa obiektów gospodarki nocnej na Kazimierzu w soboty (stan na 2019 r.)

Godzina	Obiekty ogółem	Typ obiektu											
		obiekty gastronomiczne		dyskoteki i kluby		placówki handlowe		zdrowie i uroda		placówki kulturalne		inne	
		liczba	%	liczba	%	liczba	%	liczba	%	liczba	%	liczba	%
20:00	365	277	75,9	10	2,7	37	10,1	10	2,7	6	1,6	25	6,8
23:00	234	196	83,8	14	6,0	20	8,5	0	–	0	–	4	1,7
2:00	99	75	75,8	13	13,1	9	9,1	0	–	0	–	2	2,0
5:00	29	12	41,4	9	31,0	6	20,7	0	–	0	–	2	6,9

Źródło: opracowanie własne.

Tabela 3. Dostępność czasowa obiektów gastronomicznych zaliczanych do gospodarki nocnej na Kazimierzu we wtorki (stan na 2019 r.)

Godzina	Obiekty gastronomiczne ogółem	Typ obiektu							
		restauracje		bary		puby		kawiarnie	
		liczba	%	liczba	%	liczba	%	liczba	%
20:00	274	96	35,0	81	29,6	64	23,4	33	12,0
23:00	150	44	29,3	36	24,0	62	41,3	8	5,3
2:00	33	1	3,0	10	30,3	21	63,6	1	3,0
5:00	4	0	–	0	–	4	100,0	0	–

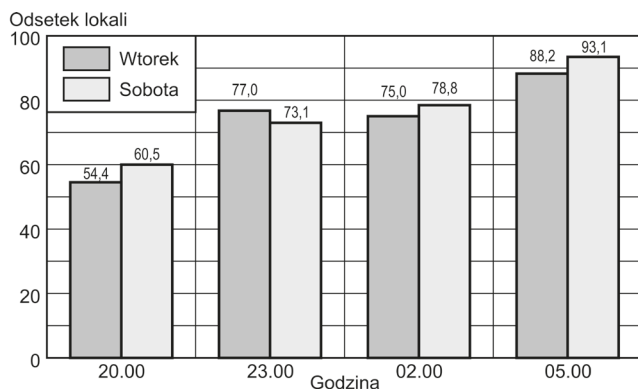
Źródło: opracowanie własne.

Tabela 4. Dostępność czasowa obiektów gastronomicznych zaliczanych do gospodarki nocnej na Kazimierzu w soboty (stan na 2019 r.)

Godzina	Obiekty gastronomiczne ogółem	Typ obiektu							
		restauracje		bary		puby		kawiarnie	
		liczba	%	liczba	%	liczba	%	liczba	%
20:00	277	99	35,7	82	29,6	64	23,1	32	11,6
23:00	196	68	34,7	54	27,6	63	32,1	11	5,6
2:00	75	8	10,7	19	25,3	47	62,7	1	1,3
5:00	12	1	8,3	0	–	11	91,7	0	–

Źródło: opracowanie własne.

zarówno dni roboczych, jak i weekendów. O godz. 2:00 większość lokali jest już niedostępna, co jest typowe także dla innych miast i wiąże się z ograniczeniem czasu pracy kuchni. Po drugie, w ramach klasycznej *night economy* rośnie znaczenie barów, które oferują węższy zakres produktów. Znaczny odsetek w tej grupie stanowią bary typu fast food, a tak zwana uliczna gastronomia (*street food*) ściśle wiąże się z wspomnianą już wcześniej prostą rozrywką (*middlebrow partying*), opartą na konsumpcji alkoholu. Po trzecie, wraz z wkraczaniem w porę nocną w strukturze gospodarki nocnej rośnie udział placówek, dla których podstawą działalności jest sprzedaż alkoholu. Dotyczy to zarówno sklepów monopolowych, jak i pubów (rys. 2). Już o godzinie 20:00 odsetek lokali, w których sprzedaje się alkohol jest wysoki, we wtorek wynosi on 54,4%, natomiast w sobotę – ponad 60%. W przypadku godzin 23:00 i 2:00, kiedy wśród otwartych lokali zaczynają przeważać puby, odsetek ten oscyluje już wokół 75%. Wśród obiektów dostępnych o godzinie 5:00 zarówno w dni robocze, jak i w trakcie weekendu zaznacza się dominacja placówek związanych z dystrybucją alkoholu (odpowiednio 88,2% we wtorek i 93,1% w sobotę). Jedynymi lokalami, w których nie sprzedaje się alkoholu o tej porze, są lombard przy ulicy Dietla 7 oraz salon gier przy Placu Nowym 3.



Rysunek 2. Odsetek lokali sprzedających alkohol w godzinach wieczornych i nocnych na Kazimierzu

Źródło: Mróz (2019)

Oferta gastronomiczna w porze nocnej na Kazimierzu jest zróżnicowana, od typowego *street foodu* do *fine diningu*. Jak zauważa Murzyn (2006), już od lat 90. XX w. w tej części Krakowa panuje prawdziwy gastronomiczny boom. Do tego czasu większość placówek gastronomicznych zlokalizowana była wzdłuż głównych ulic – Krakowskiej, Starowiślniej oraz Dietla (por. Więclaw, 1997). W późniejszym okresie gastronomia wkroczyła w obręb tzw. kwartału żydowskiego (Murzyn, 2006). Wyraźnie zaznaczają się dwie strefy: na ulicy Szerokiej, gdzie zlokalizowane są sztandarowe lokale gastronomiczne Kazimierza, wyspecjalizowane

w kuchni żydowskiej oraz wokół Placu Nowego, gdzie oferta jest bardziej zróżnicowana (Mika, 2011). Ich uzupełnieniem są lokale wzdłuż ulic Mostowej, Bożego Ciała, Józefa i Miodowej. Wiele restauracji funkcjonuje w ramach hoteli, przy czym swoją ofertę kierują także do gości z zewnątrz. W ostatnich latach na Kazimierzu powstały pierwsze ogródki food truckowe, z najbardziej znanym przy ulicy św. Wawrzyńca. Niezwykle popularne są także kawiarnie i cukiernie – w sobotę, jak i we wtorek po godzinie 20:00 otwartych jest ponad 30 lokali tego typu. Wyróżniają się one lokalnym charakterem i często nawiązują do przeszłości dzielnicy, np. Mleczarnia. Co istotne, na Kazimierzu nie działa ani jedna kawiarnia sieciowa typu Starbucks czy Costa Caffee. Takie placówki w Krakowie zlokalizowane są przede wszystkim w obrębie Starego Miasta i jego okolicach oraz w galeriach handlowych. Lokalnym charakterem odznaczają się również puby, z których wiele uznaje się za markowe (np. Alchemia). Ich oferta często jest poszerzana o koncerty muzyczne i inne wydarzenia. Na Kazimierzu działają także puby tematyczne, np. Domówka Cafe, popularny wśród miłośników gier planszowych. Niestety w przestrzeń dzielnicy wkroczyły również sieciowe bary alkoholowe, jak Pijalnia Wódki i Piwa, które stały się wręcz symbolem taniej rozrywki alkoholowej. Działają one na zasadzie franczyzy, a ich strategia marketingowa opiera się na ekonomii skali. Oferta ta jest atrakcyjna głównie dla studentów i młodych turystów z zagranicy, dla których magnesem jest relatywnie niska cena, np. około 1 euro za napój alkoholowy.

Analizując przedstawione na rysunkach 3–10 przestrzenne rozmieszczenie obiektów, dostępnych na Kazimierzu w godzinach wieczornych i nocnych można dostrzec wyraźne tendencje do skupiania się ich w konkretnych strefach. W studiach nad gospodarką nocną miejsca o dużej koncentracji obiektów oraz popularne przestrzenie spotkań uczestników życia nocnego (plac itp.) określa się mianem nocnych *hot spotów*. Na Kazimierzu można wyróżnić co najmniej cztery takie strefy, trzy mają charakter placów, czwarta – ciągu ulicznego. Należy zauważyć, że ze względu na niewielką powierzchnię dzielnicy miejsca te praktycznie sąsiadują ze sobą.

Pierwszą ze stref jest Plac Nowy. Miejsce to funkcjonuje aktywnie zarówno w ciągu dnia, jak i w nocy. Za dnia plac ten pełni funkcje handlowe i gastronomiczne (od południa), wraz z upływem godzin zmienia się jego charakter, aby w porze wieczornej przeobrazić się w zatłoczone miejsce spotkań ludzi. Wokół placu działa kilkanaście pubów i restauracji cieszących się dużą renomą, a w jego centrum znajduje się słynny Okrągłak – budynek dawnej rzeźni, w tej chwili funkcjonuje w nim kilkanaście barów z popularnymi zapiekankami, które urosły do miana symbolu

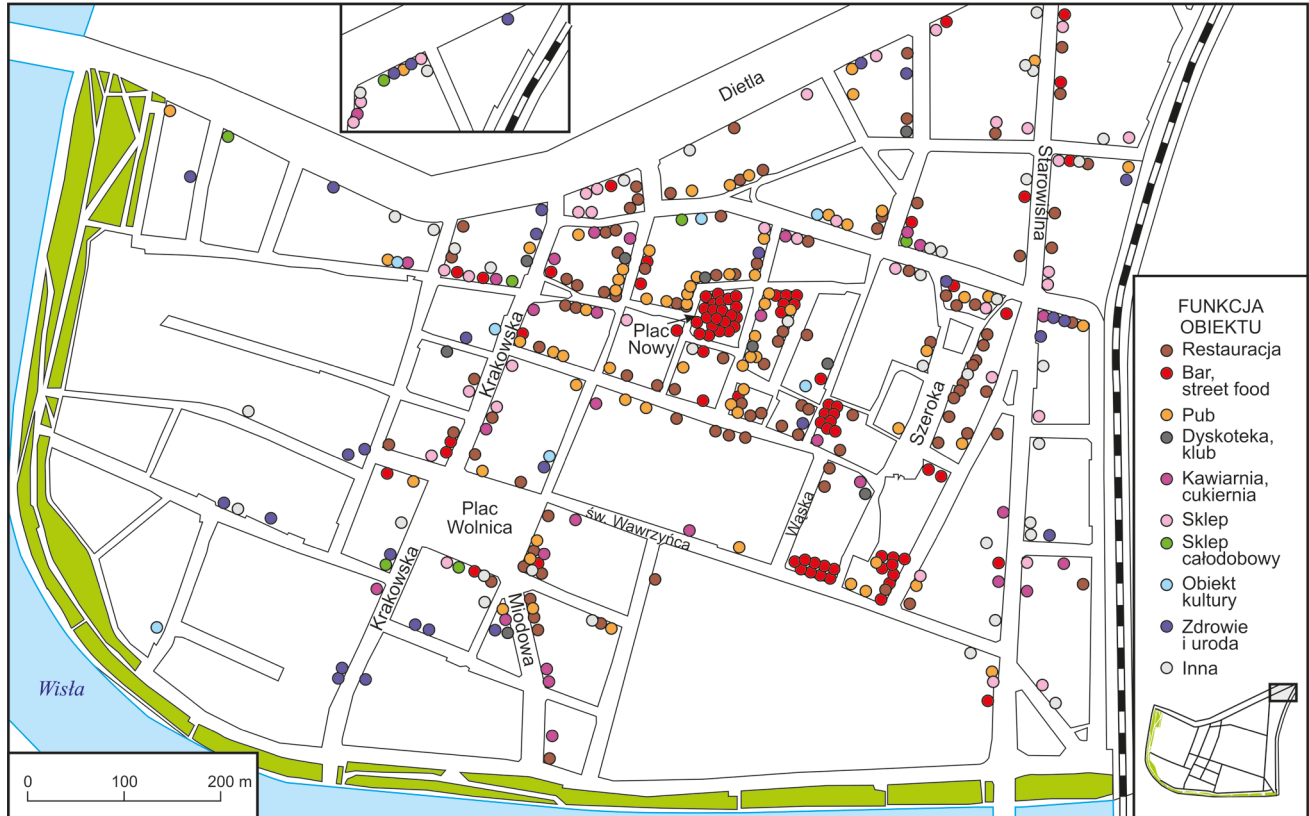
gastronomicznego Kazimierza. Regulamin handlowy Placu Nowego dopuszcza aktywność gospodarczą do godziny 2:00. W ostatnich latach na obszarze tym zaszły znaczące zmiany zarówno w zakresie komunikacji, m.in. znacznie ograniczono ruch pojazdów (miało to swój początek w 2016 r. po happeningu aktywistów, w trakcie którego wyłączono z ruchu dwie pierzeje placu), jak i organizacji handlu (Grochowicz, 2019). Nie wszystkie z przeprowadzonych modernizacji przyniosły zamierzony efekt. Niezależnie od tego, miejsce to cieszy się największą popularnością wśród uczestników życia nocnego na całym Kazimierzu. Na Placu Nowym występuje największe skupisko lokali otwartych do godziny 5:00 zarówno w dni robocze, jak i w trakcie weekendu.

Kolejną strefą jest ulica Szeroka, która swoim układem przestrzennym przypomina bardziej plac niż ciąg komunikacyjny. Jak już wspomniano, znajduje się tutaj wiele restauracji wyspecjalizowanych w kuchni żydowskiej, takich jak Ariel i Szara. Obok nich działa kilka pubów. Specyfiką tej części Kazimierza jest wyraźne ukierunkowanie na obsługę turystów zagranicznych. W lipcu na ulicy Szerokiej odbywa się finałowy koncert w ramach międzynarodowego Festiwalu Kultury Żydowskiej.

Dwie pozostałe strefy obejmują ulicę Mostową – wschodnią pierzeję placu Wolnica, ulicę Bożego Ciała

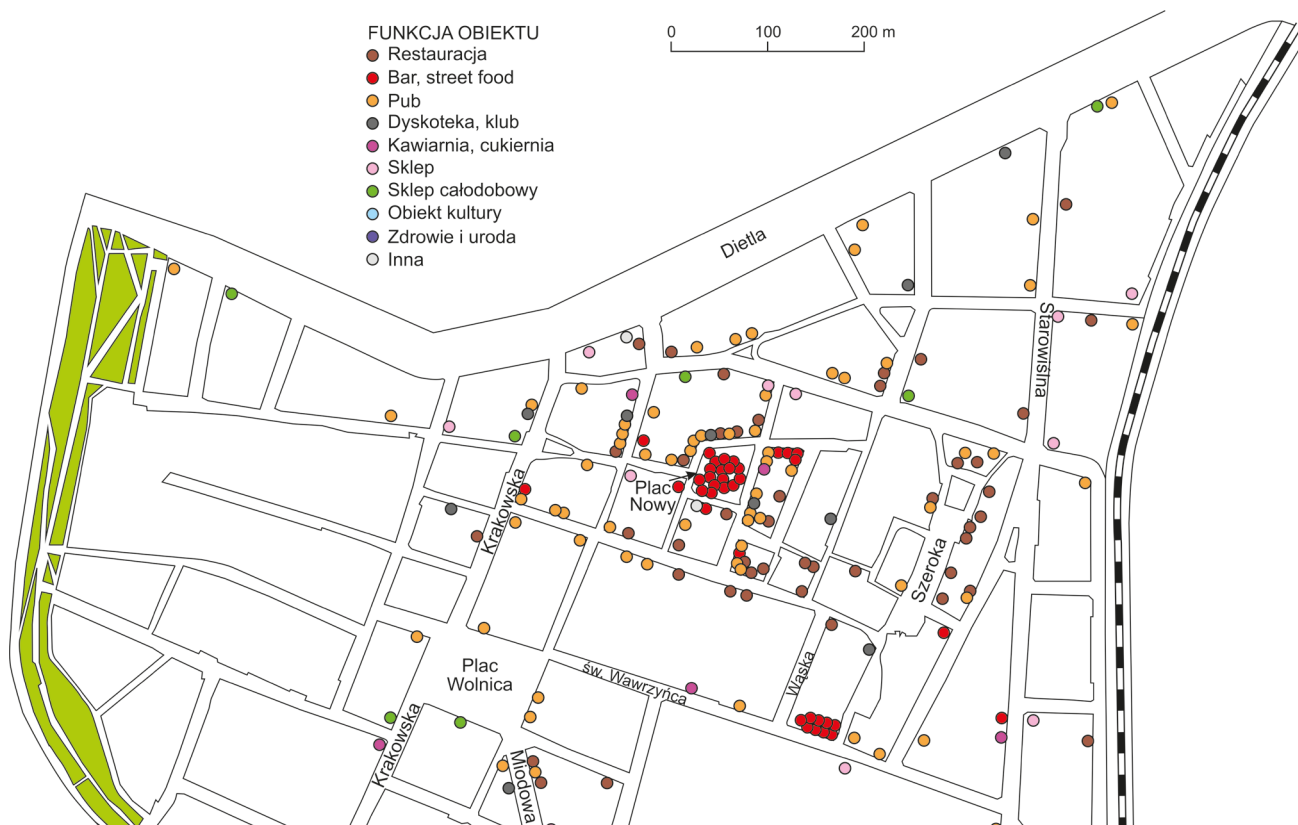
i zachodni fragment ulicy Miodowej (pierwsza strefa) oraz obszar na skrzyżowaniu ulic św. Wawrzyńca i Wąskiej (druga strefa). Pierwsza lokalizacja ma charakter strefy tranzytowej z Kazimierza na Podgórze, przy której zlokalizowanych jest kilkanaście obiektów gastronomicznych, w tym kilka dostępnych do późnych godzin nocnych. Biegnie ona równoległe do głównej arterii Kazimierza – ulicy Krakowskiej. Druga to najpopularniejszy ogródek z food truckami na Kazimierzu – Judah Square Food Truck Park przy ulicy św. Wawrzyńca. W jego bezpośrednim sąsiedztwie znajduje się Stara Zajezdnia – jeden z największych, pod względem liczby miejsc dla gości, obiektów gastronomicznych czynnych nocą na Kazimierzu.

W przestrzeni Kazimierza możemy wyróżnić również strefy bez „życia nocnego” – jest to przede wszystkim zachodnia część dzielnicy (na zachód od ulicy Krakowskiej) oraz wschodnie obrzeża Kazimierza (obszar pomiędzy ulicą Starowiślną a nasypem kolejowym). Stosunkowo słabo zagospodarowane na potrzeby gospodarki nocnej są także bulwary wiślane. Atrakcyjność tego miejsca dla rozrywki nocnej wiąże się z sąsiedztwem Kładki Ojca Bernatka (zrealizowanej w 2010 r.), z przycumowanymi barkami rzeczными oraz sąsiedztwem pubów i restauracji na drugim brzegu Wisły, po stronie Podgórza.



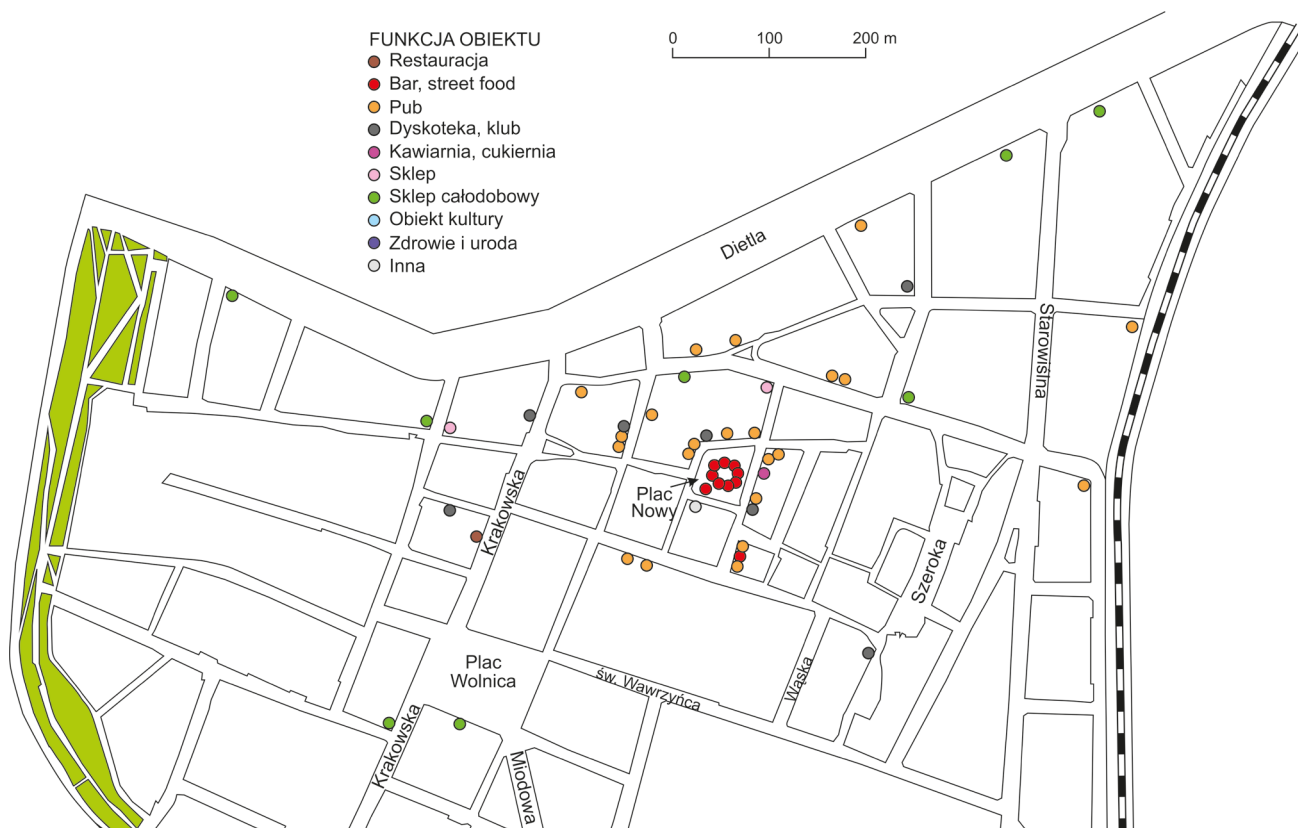
Rysunek 3. Przestrzenne rozmieszczenie obiektów czynnych we wtorek o godzinie 20:00

Źródło: Mróz (2019)



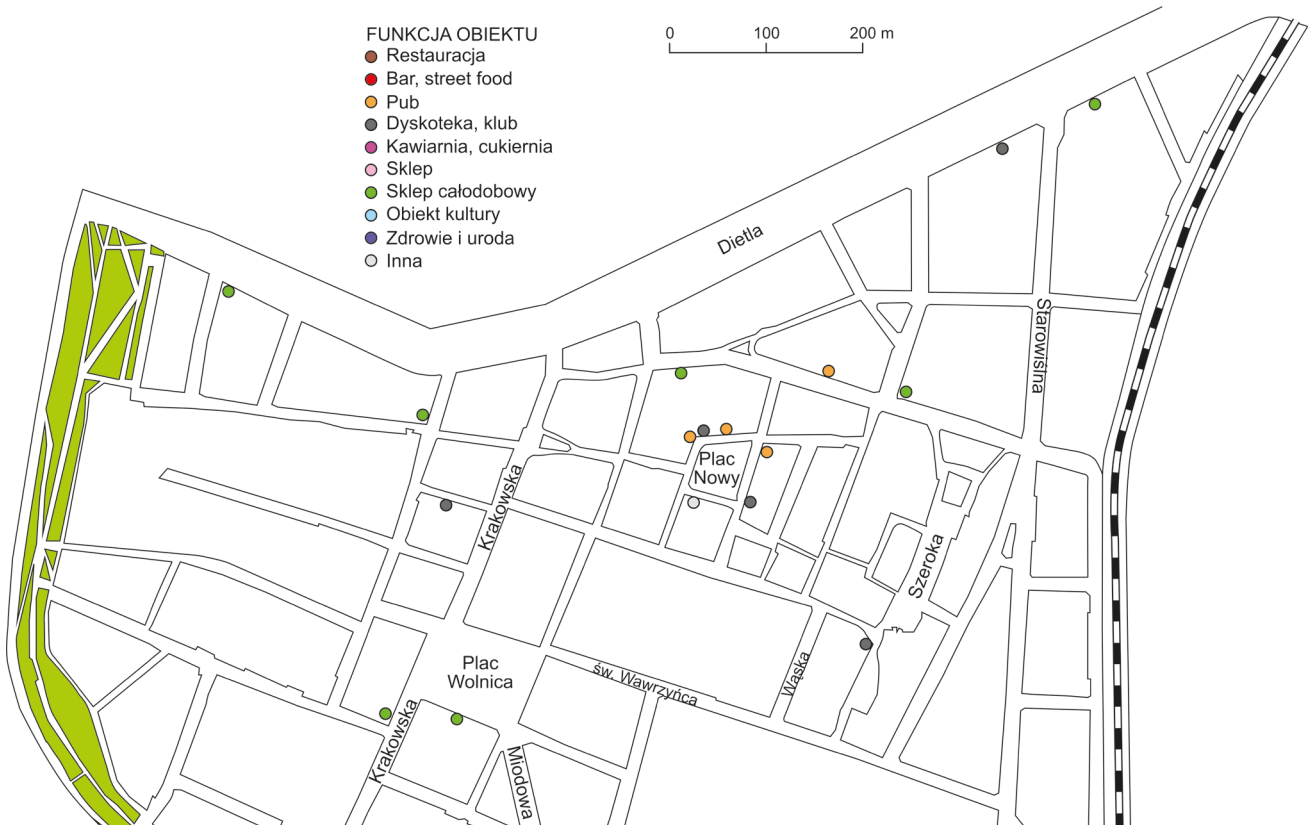
Rysunek 4. Przestrzenne rozmieszczenie obiektów czynnych we wtorek o godzinie 23:00

Źródło: Mróz (2019)

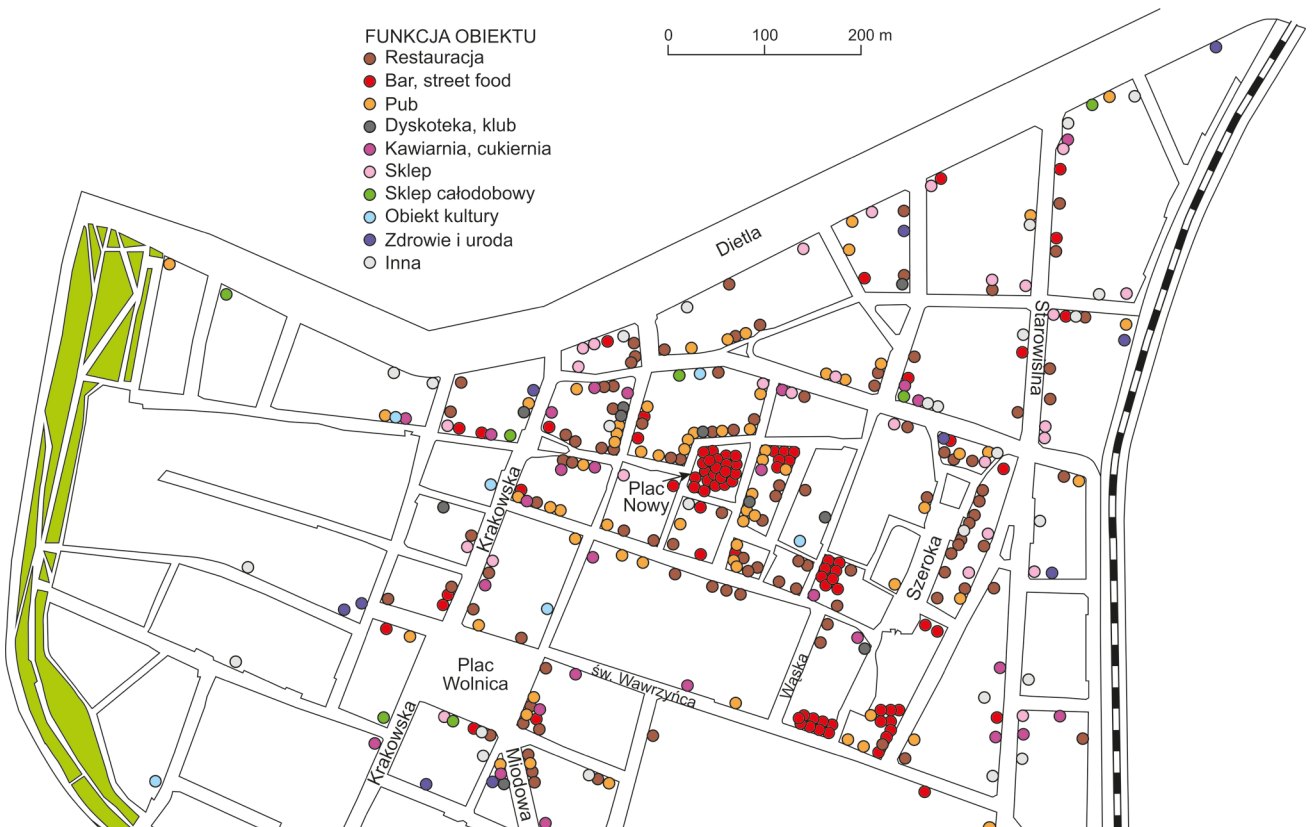


Rysunek 5. Przestrzenne rozmieszczenie obiektów czynnych w środę o godzinie 2:00

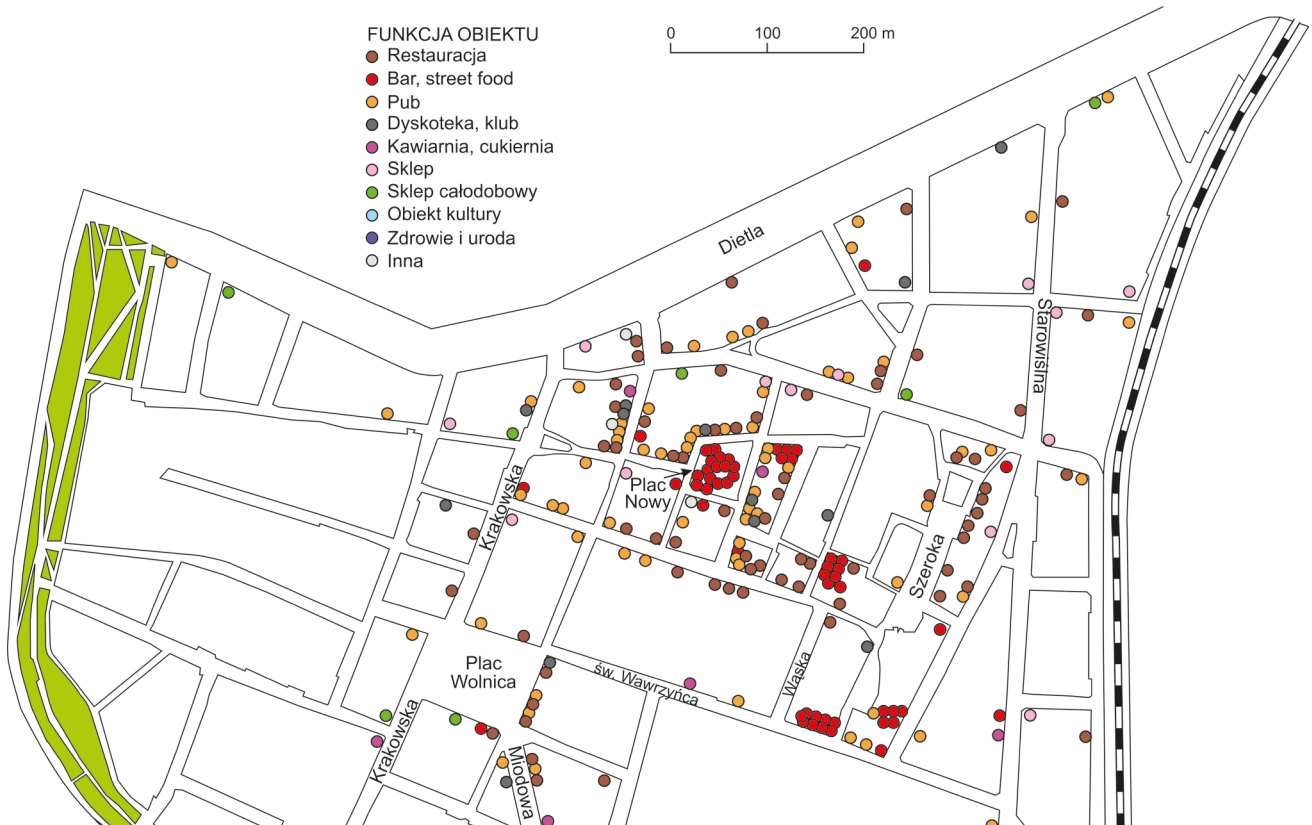
Źródło: Mróz (2019)



Rysunek 6. Przestrzenne rozmieszczenie obiektów czynnych w środę o godzinie 5:00
 Źródło: Mróz (2019)

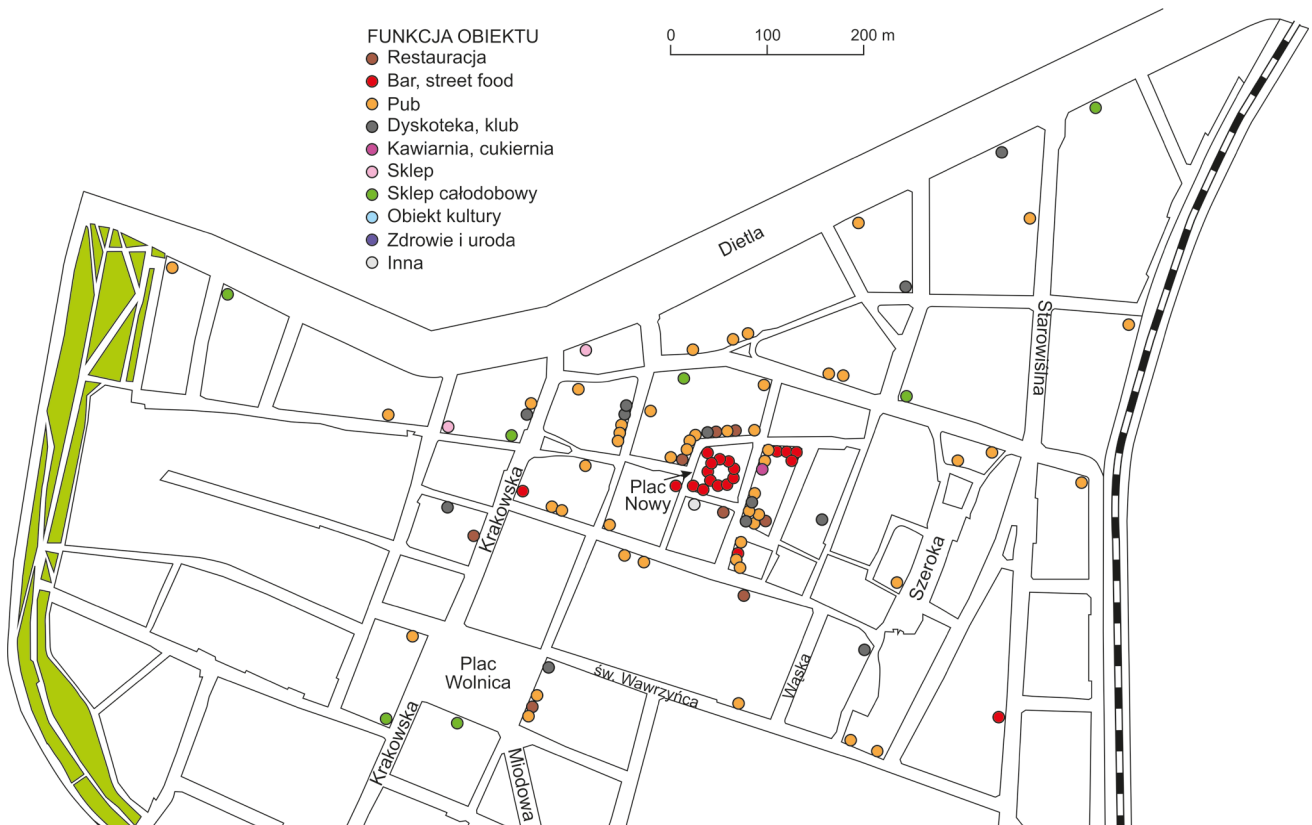


Rysunek 7. Przestrzenne rozmieszczenie obiektów czynnych w sobotę o godzinie 20:00
 Źródło: Mróz (2019)



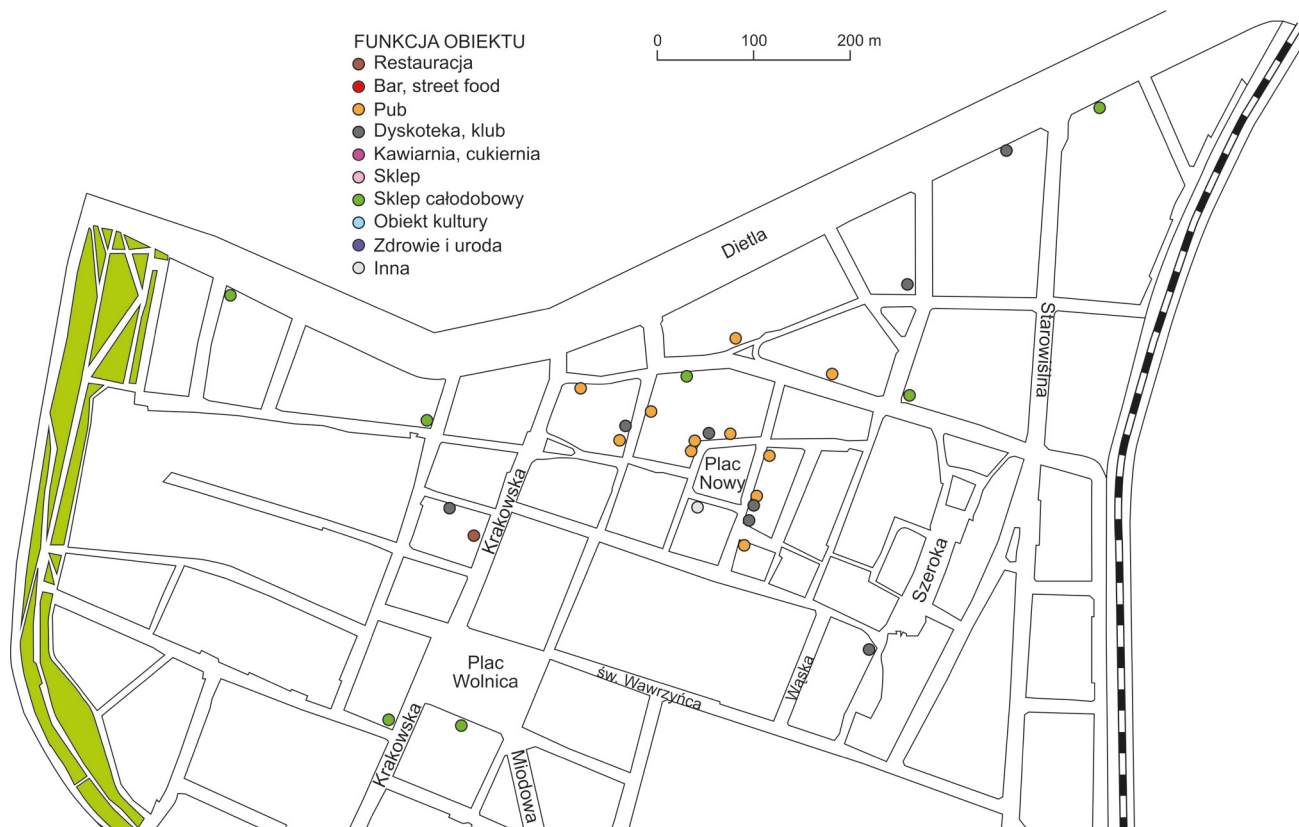
Rysunek 8. Przestrzenne rozmieszczenie obiektów czynnych w sobotę o godzinie 23:00

Źródło: Mróz (2019)



Rysunek 9. Przestrzenne rozmieszczenie obiektów czynnych w niedzielę o godzinie 2:00

Źródło: Mróz (2019)



Rysunek 10. Przestrzenne rozmieszczenie obiektów czynnych w niedzielę o godzinie 5:00
Źródło: Mróz (2019)

4. SPOŁECZNE KONSEKWENCJE ROZWOJU GOSPODARKI NOCNEJ NA KAZIMIERZU

Kazimierz w ciągu ostatnich 30 lat przeszedł wiele intensywnych zmian społecznych i gospodarczych. Przez cały okres powojenny obszar ten był kojarzony z zaniedbaną przestrzenią, opuszczonymi budynkami, przestępczością i niskim standardem życia, a dziedzictwo kultury żydowskiej traktowane było w kategoriach dziedzictwa niechcianego (por. Murzyn-Kupisz, 2008). Dopiero wraz z uruchomieniem procesów transformacji gospodarczej w latach 90. XX w. pojawiły się warunki do odrodzenia Kazimierza. Zapoczątkowano wówczas dyskusję nad rewitalizacją dzielnicy (mimo, że ta część miasta została wpisana wraz ze Starym Miastem na Listę Światowego Dziedzictwa UNESCO już w 1978 r.). Ponadto dostrzeżono wartość znajdującego się tam dziedzictwa kultury żydowskiej, co dało początek Festiwalowi Kultury Żydowskiej (od 1988 r.) (Pawłusiński, Kubal, 2011). Z uwagi na duże niedoinwestowanie i zaniedbaną przestrzeń obszar Kazimierza, w przeciwieństwie do Starego Miasta, dość długo nie cieszył się zainteresowaniem ze strony turystów ani nie przyciągał inwestorów z sektora turystycznego. Dopiero pod koniec lat 90. XX w. krakowscy przedsiębiorcy zwrócili

uwagę na możliwość uruchomienia na Kazimierzu pubów, które stawały się coraz bardziej popularne wśród studentów, turystów i młodych mieszkańców miasta. Jako pierwsze powstały, działające do dzisiaj w sąsiedztwie Placu Nowego, kluby Singer oraz Alchemia, stając się wyznacznikami „kultury nocnej” tej części Krakowa. Jednocześnie przy ulicy Szerokiej powstały restauracje z kuchnią żydowską. Krakowski Kazimierz stał się atrakcyjnym miejscem spędzania wolnego czasu, oferując nowy produkt miejski, bazujący z jednej strony na życiu nocnym, a z drugiej – nawiązujący do dziedzictwa żydowskiego (Pawłusiński, Kubal-Czerwińska, 2018). Podobne procesy w odniesieniu do kwartałów żydowskich obserwowano w Pradze czy Budapeszcie.

Z badań przeprowadzonych przez autorów wynika, że w 2003 r. na Kazimierzu funkcjonowało już 118 obiektów gastronomicznych, a w 2016 r. – blisko 300. Początkowo życie nocne nie przysparzało mieszkańcom większych problemów. Za bardziej dotkliwy uznawano wzrost kosztów życia, związany z reorientacją lokalnej gospodarki na sektor czasu wolnego i obsługę turystów. Proces ten w literaturze szeroko omówiła Kowalczyk-Anioł (2019), pisząc o zjawisku gentryfikacji turystycznej. W efekcie tych zmian Kazimierz zaczął tracić mieszkańców. W 2003 r. dzielnicę zamieszkiwało ok. 13 tys. osób, dziesięć lat później liczba ta skurczyła się do kilku tysięcy. Znacząco zmieniła się także

struktura społeczna mieszkańców. W miejsce dotychczasowej ludności napływały nowe grupy społeczne i zawodowe. Kazimierz stał się popularny zwłaszcza wśród artystów, przedstawicieli świata nauki oraz studentów. Stopniowo zmieniała się tkanka miejska – odnawiano budynki i upiększano przestrzeń publiczną (Murzyn, 2006). W konsekwencji Kazimierz zaczął cieszyć się popularnością wśród jeszcze zamożniejszych grup mieszkańców, wypierając m.in. artystów (por. Działek, Murzyn-Kupisz, 2015), ale także wśród zagranicznych turystów. Wraz z rozwojem *city break* liczba turystów nastawionych na prostą rozrywkę zwielokrotniła się. Młodzi ludzie zarówno z Polski, jak i z zagranicy zaczęli postrzegać Kazimierz jako ważną strefę rozrywki nocnej w Krakowie (obok Starego Miasta). Po 2010 r. wraz z upowszechnieniem najmu krótkoterminowego mieszkań turystom, m.in. za pośrednictwem internetowej platformy Airbnb, życie nocne na Kazimierzu objęło nie tylko partery budynków, gdzie zlokalizowane są puby i inne lokale, ale weszło także na wyższe kondygnacje kamienic. W mediach coraz powszechniejsze stawały się relacje mieszkańców z ekscesów nocnych ich tymczasowych sąsiadów.

Napięcia społeczne na Kazimierzu generowało nie tylko życie nocne, ale także ogólne przesylenie turystyczne oraz nowe koncepcje organizacji przestrzeni w dzielnicy, w tym zmiany dotyczące parkowania i poruszania się samochodem w jej obrębie. Mieszkańcy coraz częściej zaczęli artykułować swój sprzeciw wobec, ich zdaniem, niekontrolowanego rozwoju szeroko rozumianego sektora czasu wolnego. Potwierdzają to wypowiedzi mieszkańców w trakcie wywiadów: „Turycy na początku byli dla nas zbawieniem, mówiło się o Kazimierzu, odnawiano kamienice... Teraz są przekleństwem.”; „Kazimierz przekształca się w jeden wielki hostel/bar z tanim alkoholem.”; „Czujemy się intruzami, którzy tylko i wyłącznie mają płacić tutaj podatki.”; „W weekend większość mieszkańców Kazimierza wyjeżdża poza miasto, tutaj nie da się żyć.”; „Stare Miasto jest już stracone, trochę lepiej jest na Kazimierzu, ale to też tutaj przychodzi i lada dzień tutaj nie będzie wielu mieszkańców”.

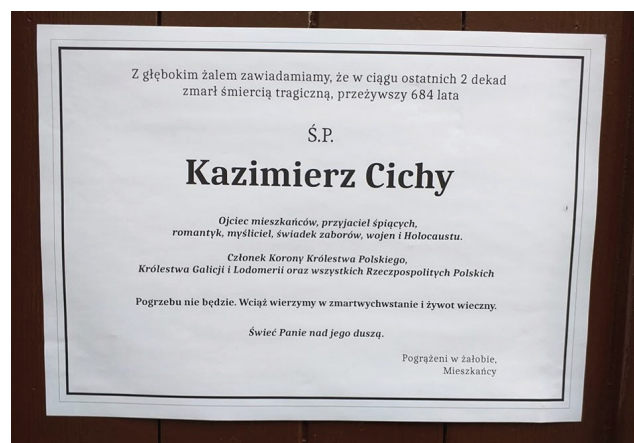
Wśród najważniejszych uciążliwości wskazywano hałas generowany zarówno przez samych uczestników życia nocnego (m.in. głośne rozmowy przed lokalami, hałaśliwe przemarsze grup ludzi; organizowanie prywatnych przyjęć dla kilkudziesięciu osób w mieszkaniach wynajmowanych w ramach Airbnb), jak i związany z funkcjonowaniem pubów (muzyka w lokalu, głośna praca urządzeń klimatyzacyjnych umieszczonych na zewnątrz kamienic). Innymi zgłaszanymi uciążliwościami były: spożywanie alkoholu w niedozwolonych miejscach, załatwianie potrzeb fizjologicznych na klatkach schodowych czy dzwonienie do drzwi sąsiednich lokali w celu identyfikacji miejsca swojej kwatery. Czasami agresywni uczestnicy

życia nocnego dokonywali aktów wandalizmu, często wszczynali także bójkę – z mieszkańcami, innymi turystami, jak i między sobą.

W ostatnich latach dyskusja na temat negatywnych konsekwencji życia nocnego na Kazimierzu oraz na Starym Mieście w Krakowie była nie tylko szeroko opisywana w prasie, ale zdominowała wiele spotkań z radnymi, przedstawicielami władz miasta oraz aktywistami społecznymi. W grudniu 2018 r. aktywiści miejscy zainicjowali w Krakowie debatę, pierwszą z cyklu, na temat turystyfikacji miasta. Impulsem do tego była decyzja o likwidacji staromiejskiego kina Ars mieszczącego się przy ul. św. Jana i przeznaczeniu tego budynku na kolejny hotel. W spotkaniach tych uczestniczyli przedstawiciele Urzędu Miasta Krakowa.

W pierwszych dniach sierpnia 2019 r., jako wyraz protestu przeciwko nadmiernej turystyfikacji i życiu nocnemu, w przestrzeni Kazimierza pojawiły się klepsydry, obwieszczające, że w ciągu ostatnich dwóch dekad Kazimierz Cichy zmarł (fot. 1). Akcja ta poprzedziła podjętą później przez radnych dzielnicowych kampanię informacyjną, skierowaną do turystów. Jej elementem były plakaty, nawołujące do uszanowania ciszy nocnej, które zostały umieszczone w różnych miejscach na Kazimierzu oraz na Starym Mieście (fot. 2 i 3).

Mieszkańcy coraz głośniejszy swój sprzeciw zgłaszali Radzie Miasta Krakowa, a szerokim echem odbiło się m.in. nieuchwalenie w 2018 r. ograniczenia sprzedaży alkoholu w sklepach w porze nocnej. Mimo, że w końcu 2018 r. Rada Miasta Krakowa przyjęła uchwałę na temat zakazu handlu alkoholem w obrębie I dzielnicy (Stare Miasto i Kazimierz) w godz. 22:00–6:00, to jednak również ten akt nie rozwiązał problemu, gdyż został zaskarżony przez jednego z przedsiębiorców. Ograniczenie sprzedaży alkoholu w sklepach nocnych było jednym z ważniejszych postulatów mieszkańców. Wydaje się on w pełni słuszny, ponieważ jedną z przyczyn nadmiernego spożywania przez młodzież



Fotografia 1. Plakaty zawieszono na Kazimierzu w 2019 r. przez mieszkańców
Źródło: R. Pawlusiński



Fotografia 2. Plakaty informacyjne zawieszono w historycznej części Krakowa w 2019 r.
Źródło: R. Pawlusiński



Fotografia 3. Plakaty informacyjne zawieszono w historycznej części Krakowa w 2019 r.
Źródło: R. Pawlusiński

alkoholu jest łatwy dostęp do niego, rozumiany nie tylko w kategoriach przestrzennych, ale także cenowych. Cena alkoholu w placówkach handlowych jest znacznie niższa niż w pubach i innych obiektach gastronomicznych, co pozwala na jego częstszą i znacznie większą konsumpcję. Dopiero w połowie 2019 r. osiągnięto kompromis w tej sprawie, jednak nie został on oparty na decyzji władz miasta, ale stanowił odpowiedź lokalnych przedsiębiorców na oczekiwania mieszkańców. Mowa tutaj o zawartym 2 września 2019 r. porozumieniu „Krakowskie porozumienie – dobre praktyki w zakresie odpowiedzialnej sprzedaży”, wedle którego lokalni przedsiębiorcy mieli wyłączyć sprzedaż alkoholu w sklepach między godziną 24:00 a 5:30. Do porozumienia przystąpiło około 150 placówek, a jego realizację zaplanowano na okres jednego roku.

Mieszkańcy Kazimierza w celu uzyskania większego wpływu na władze miasta założyli w połowie 2019 r.

grupę społecznościową na portalu Facebook pod nazwą „Dobra Noc Kraków”. Jak piszą:

[...] celem grupy jest ustalenie kroków jakie można (należy) podjąć, aby określić poziom hałasu i w dalszym kroku zredukować go do dopuszczalnych norm. [...] aby każdy mieszkaniec Krakowa był świadomy swoich praw i miał możliwość skutecznej ochrony. Dalszym celem jest zmobilizowanie władzy wykonawczej do egzekwowania prawa dotyczącego hałasu bez konieczności udziału mieszkańców („Dobra Noc Kraków”, 2019).

Grupa ta stała się forum wymiany informacji na temat możliwości egzekwowania prawa. Ostatecznie przekształciła się formalnie w Stowarzyszenie Dobra Noc Kraków.

Protesty mieszkańców spotkały się z reakcją ze strony władz miasta. W 2018 r. Kraków był organizatorem ważnej konferencji w ramach projektu Miasta Historyczne 3.0, której temat przewodni brzmiał „Mieszkańcy a odwiedzający – w poszukiwaniu jakości i komfortu”. Jeden z jej paneli dyskusyjnych został poświęcony kwestiom zarządzania gospodarką nocną. W czerwcu 2019 r. na wniosek radnych miejskich przegłosowano uchwałę kierunkową, skierowaną do Prezydenta Miasta Krakowa w sprawie powołania w mieście Komisji Burmistrza Nocnego (unieważniona przez Wojewodę Małopolskiego) (Uchwała, 2019). Od końca 2019 r. w ramach urzędu miejskiego działa nieformalny zespół (tzw. Okrągły Stół), który podejmuje problem zarządzania dziedzictwem kulturowym historycznej części Krakowa w warunkach turystyfikacji. Jednym z widocznych efektów prac tego zespołu była znaczna intensyfikacja aktywności służb miejskich i policji w porze nocnej. Podejmowano także próby ograniczenia bardzo uciążliwego, z punktu widzenia mieszkańców, zjawiska *pub crawlingu*, polegającego na odbywaniu grupowych wycieczek nocnych pomiędzy pubami, połączonych z konsumpcją alkoholu w każdym z nich.

Przedstawione powyżej działania nie wyeliminowały negatywnych następstw nadmiernego rozwoju gospodarki nocnej ani znacząco nie ograniczyły jej uciążliwych skutków. Proces ten jest długofalowy i wymaga konsekwentnych działań przy zaangażowaniu wielu podmiotów lokalnych, w tym władz miasta, służb miejskich, przedstawicieli sektora turystycznego i gastronomicznego, mieszkańców i lokalnych liderów opinii. Pierwsze sygnały postępu w tej kwestii są już obserwowane. Mieszkańcy zgłaszają na forach zmianę nastawienia właścicieli lokali do problemu hałasu. Pojawiają się również sygnały, że efekty przynosi akcja plakatowa, nawołująca turystów do zachowania ciszy nocnej. Szansę na złagodzenie omawianych problemów, przynajmniej w jakiejś części, dają także nowe projekty planowane przez Urząd Miasta Krakowa. Na szczególną uwagę zasługuje uruchomienie projektu (od maja 2020 r.) tzw. *street workersów*, których

zadaniem będzie dążenie do minimalizacji hałasu oraz potencjalnych napięć między uczestnikami życia nocnego w tzw. *hot spotach*. Pomysł ten został skutecznie wdrożony w Amsterdamie.

5. UWAGI KOŃCOWE

W miastach we współczesnym świecie zachodzi wiele zmian o charakterze przestrzennym i funkcjonalnym. Ważne miejsce w tym względzie zajmuje gospodarka nocna i powiązana z nią koncepcja miasta 24 h, czyli dostępnego (aktywnego) przez całą dobę. Jej istotą jest rozszerzanie aktywności społecznej i gospodarczej miasta na porę wieczorną i nocną, głównie w celu zwiększenia siły konkurencyjnej miasta (Lovatt, O'Connor, 1995; Shaw, 2020). Proces ten jest charakterystyczny zarówno dla miast globalnych (np. Londyn, Nowy Jork, Paryż), które funkcjonują jako centra światowego biznesu, jak i mniejszych ośrodków, które dysponują unikatowym dziedzictwem historycznym i/lub których rozwój opiera się na funkcjach kulturalnych, akademickich, turystycznych czy handlowych.

Rozwój gospodarki nocnej, chociaż postrzegany jest głównie w kategoriach korzyści, może rodzić wiele negatywnych następstw. Aktualna polityka miejska w sferze zarządzania nocą powinna uwzględniać złożony charakter tego zjawiska i dążyć do eliminacji niepożądanych skutków, zwłaszcza wobec mieszkańców. Istotne jest jednak pytanie, wpisane w słynne „prawo do miasta”, czy miasto jest tylko dla mieszkańców, czy także dla gości (por. Kotus, 2015; Kowalczyk-Anioł, Zmyślony, 2017). Patrząc z punktu widzenia wszystkich użytkowników miasta celowe jest dążenie jego władarzy, do równoważenia interesów obu tych grup.

Niewątpliwie w przypadku krakowskiego Kazimierza gospodarka nocna odegrała niebagatelny wpływ na rozwój dzielnicy w ciągu ostatnich dwóch dekad. Niestety przeważająca część obiektów NTE na Kazimierzu wciąż ogranicza swoją ofertę do sprzedaży alkoholu. Ten etap rozwoju zagraża obecnie stabilności lokalnego układu społeczno-gospodarczego. Zdaniem autorów poziom krytyczny został już osiągnięty i konieczne jest odejście od modelu prostej rozrywki nocnej na rzecz jej nowych form. W kształtowaniu oferty nocnej Kazimierza powinno się większą uwagę położyć na kwestie kulturowe i na tej podstawie dążyć do rozwoju produktów nocnych, bazujących na kulturze wysokiej. Dalsze podążanie ścieżką prostej rozrywki alkoholowej może prowadzić do konieczności stosowania agresywnej polityki cenowej, w związku z „zagrożeniem” ze strony sąsiednich ośrodków miejskich, np. Lwowa, które przyjęły podobny kierunek rozwoju. W przypadku Krakowa celowe wydaje się ukierunkowanie działań na pozyskanie turysty typu *premium* (Kruczek, Walas,

Chromy, 2019). Instrumentem sprzyjającym dokonaniu tych zmian wydaje się planowane utworzenie na obszarze Kazimierza parku kulturowego.


BIBLIOGRAFIA

- Ashworth, G.J., Tunbridge, J.E. (2000). *The tourist-historic city*. London: Routledge.
- Ashworth, G.J., Tunbridge J.E. (2004). Whose tourist-historic city? Localizing the Global and globalizing the local. W: A. Lew, M. Hall, A. Williams (red.), *A Companion to Tourism*. Malden-Oxford-Carlton: Blackwell Publishing.
- Bianchini, F. (1995). Night cultures, night economies. *Planning Practice & Research*, 10 (2), 121–126.
- Campo, D., Ryan, B.D. (2008). The entertainment zone: Unplanned nightlife and the revitalization of the American downtown. *Journal of Urban Design*, 13 (3), 291–315. <https://doi.org/10.1080/13574800802319543>
- Chatterton, P. (2002). Governing nightlife: Profit, fun and (dis) order in the contemporary City. *Entertainment Law*, 1 (2), 23–49. <https://doi.org/10.1080/14730980210001730411>
- Cohen-Hattab, K. (2004). Historical research and tourism analysis: The case of the tourist-historic city of Jerusalem. *Tourism Geographies*, 6 (3), 279–302. <https://doi.org/10.1080/1461668042000249629>
- „Dobra Noc Kraków” (2019). Pobrane z: <https://www.facebook.com/groups/dobranockrakow> (11.10.2019).
- Działek, J., Murzyn-Kupisz, M. (2015). Zachowania i preferencje przestrzenne młodych artystów w mieście na przykładzie Krakowa i Katowic. W: P. Trzepacz, J. Więclaw-Michniewska, A. Brzosko-Sermak, A. Koloś, *Miasto w badaniach geografów*. T. 1 (s. 91–120). Kraków: Instytut Geografii i Gospodarki Przestrzennej Uniwersytetu Jagiellońskiego w Krakowie.
- Faracik, R. (2017). Sandomierz – miasto historyczne jako ośrodek turystyki. *Turyzm*, 27 (2), 35–44. <https://doi.org/10.18778/0867-5856.27.2.03>
- Grochowicz, M. (2019). Konflikty przestrzenne wokół placu Nowego na krakowskim Kazimierzu. W: Ł. Fiedień, K. Anielska, (red.), *Współczesne problemy i kierunki badań w geografii*. T. 7 (83–102). Kraków: Instytut Geografii i Gospodarki Przestrzennej Uniwersytetu Jagiellońskiego w Krakowie.
- Hadfield, P., Lister, S., Traynor, P. (2009). This town's a different town today. Policing and regulating the night-time economy. *Criminology & Criminal Justice*, 9 (4), 465–485. <https://doi.org/10.1177/1748895809343409>
- Iwanicki, G., Dłużewska, A. (2015). Potential of city break clubbing tourism in Wrocław. *Bulletin of Geography. Socioeconomic Series*, 28, 77–90. <https://doi.org/10.1515/bog-2015-0017>
- Iwanicki, G., Dłużewska, A. (2018). Party space in Cracow and Warsaw: Partying and conflicts. *Economic Problems of Tourism*, 4, 139–145. <https://doi.org/10.18276/ept.2018.4.44-11>
- Kotus, J. (2015). Turyści w strukturze miast: obraz konfliktu czy koegzystencji? – rozważania na podstawie badań city users w dwóch miastach. *Rozwój Regionalny i Polityka Regionalna*, 31, 33–46. <https://doi.org/10.14746/rprp.2015.31.04>
- Kowalczyk-Anioł, J. (2019). Hipertrofia turystyki miejskiej – geneza i istota zjawiska. *Konwersatorium Wiedzy o Mieście*, 32 (4), 7–18. <https://doi.org/10.18778/2543-9421.04.01>
- Kowalczyk-Anioł, J., Zmyślony, P. (2017). Turystyka miejska jako źródło protestów społecznych: przykłady Wenecji i Barcelony. *Turystyka Kulturowa*, 2, 7–36.
- Kruczek, Z., Walas, B., Chromy, J. (2019). Od euforii do irytacji. Analiza postaw mieszkańców Krakowa, hotelarzy i restauratorów wobec dalszego rozwoju turystyki. W: M. Zowiosło,

- J. Kosiewicz, *Sport i turystyka w perspektywie nauk społecznych: tradycja i współczesność* (s. 287–298). Kraków: Akademia Wychowania Fizycznego.
- Kursa, M. (2019). *Nadchodzi nocny burmistrz Krakowa. Czym się zajmie?*. Pobrane z: <https://krakow.wyborcza.pl/krakow/7,44425,24824816,nadchodzi-nocny-burmistrz-krakowa-czym-sie-zajmie.html> (11.10.2019).
- van Liempt, I., van Aalst, I., Schwanen, T. (2015). Introduction: Geographies of the urban night. *Urban Studies*, 52 (3), 407–421. <https://doi.org/10.1177/0042098014552933>
- London at night: An evidence base for a 24-hour city* (2018). GLA Economics, London. Pobrane z: <https://www.london.gov.uk/sites/default/files/london-at-night-full-final.pdf> (11.10.2019).
- Lovatt, A., O'Connor, J. (1995). Cities and the night-time economy. *Planning Practice & Research*, 2 (10), 127–134. <https://doi.org/10.1080/02697459550036676>
- Mika, M. (red.) (2011). *Kraków jako ośrodek turystyczny*. Kraków: Instytut Geografii i Gospodarki Przestrzennej Uniwersytetu Jagiellońskiego w Krakowie.
- Mikulska, P. (2018). *Nowy pomysł Trzaskowskiego. „Nocny burmistrz”, który kontroluje Warszawę*. Pobrane z: <https://wiadomosci.wp.pl/nowy-pomysl-trzaskowskiego-nocny-burmistrz-ktory-kontroluje-warszawe-6283322663995009a> (11.10.2019).
- Mról, K. (2019). *Geograficzne aspekty funkcjonowania gospodarki nocnej w miastach historycznych na przykładzie krakowskiego Kazimierza*. Praca dyplomowa napisana pod kierunkiem dr R. Pawlusińskiego w Instytucie Geografii i Gospodarki Przestrzennej Uniwersytetu Jagiellońskiego w Krakowie.
- Murzyn, M. (2006). *Kazimierz. Środkowoeuropejskie doświadczenie rewitalizacji*. Kraków: Międzynarodowe Centrum Kultury.
- Murzyn-Kupisz, M. (2008). *Przywracanie pamięci czy masowa konsumpcja? Dylematy odkrywania żydowskiego dziedzictwa kulturowego krakowskiego Kazimierza*. W: M. Murzyn-Kupisz, J. Purchla (red.), *Przywracanie pamięci. Rewitalizacja zabytkowych dzielnic żydowskich w miastach Europy Środkowej* (s. 363–398). Kraków: Międzynarodowe Centrum Kultury.
- Nofre, J., Giordano, E., Eldridge, E., Martins, J.C. (2017). Tourism, nightlife and planning: Challenges and opportunities for community liveability in La Barceloneta. *Tourism Geographies*, 3 (20), 377–396. <https://doi.org/10.1080/14616688.2017.1375972>
- Nofre, J., Martins, J.C., Vaz, D., Fina, R., Sequera, J., Vale, P. (2018). The “Pink Street” in Cais do Sodré: Urban change and liminal governance in a nightlife district of Lisbon. *Urban Research & Practice*, 12 (4), 1–19. <https://doi.org/10.1080/17535069.2018.1449010>
- Pawlusiński, R., Kubal, M. (2011). *Tradycje turystyczne Krakowa*. W: M. Mika (red.), *Kraków jako ośrodek turystyczny* (s. 35–56). Kraków: Instytut Geografii i Gospodarki Przestrzennej Uniwersytetu Jagiellońskiego w Krakowie.
- Pawlusiński, R., Kubal-Czerwińska, M. (2018). A new take on an old structure? Creative and slow tourism in Krakow (Poland). *Journal of Tourism and Cultural Change*, 16 (3), 265–285. <https://doi.org/10.1080/14766825.2017.1330338>
- Pawlusiński, R., Zmysłony, P. (2018). *Gospodarka nocna a oferta kulturowa miast. Turystyka Kulturowa*, 7, 7–22.
- Pinke-Sziva, I., Smith, M., Olt, G., Berezvai Z. (2019). Overtourism and the night-time economy: A case study of Budapest. *International Journal of Tourism Cities*, 5 (1), 1–16. <https://doi.org/10.1108/IJTC-04-2018-0028>
- Radkowski, M. (2019). *Ma go Paryż i Amsterdam. Warszawa czeka na nocnego burmistrza. Co będzie robił?* Pobrane z: <https://warszawa.wyborcza.pl/warszawa/7,54420,25482441,ma-go-paryz-i-amsterdam-warszawa-czeka-na-nocnego-burmistrza.html> (11.10.2019).
- Roberts, M. (2006). From „creative city” to „no-go areas”: The expansion of the night-time economy in British town and city centres. *Cities*, 23 (5), 331–338. <https://doi.org/10.1016/j.cities.2006.05.001>
- Roberts, M., Eldridge, A. (2009). *Planning the night-time city*. New York: Routledge.
- Rowe, D. (2008). Culture, sport and night-time economy. *International Journal of Cultural Policy*, 14 (4), 399–415. <https://doi.org/10.1080/10286630802445864>
- Salamon, P. (2019). *W Krakowie będzie nocny burmistrz*. Pobrane z: https://lovekrakow.pl/aktualnosci/w-krakowie-bedzie-nocny-burmistrz_31081.html (11.10.2019).
- Seijas, A., Gelders, M.M. (2020). Governing the night time city: The rise of night mayor as a new form of urban governance after dark. *Urban Studies*, 58 (2), 1–19. <https://doi.org/10.1177/0042098019895224>
- Shaw, R. (2014). Beyond night-time economy: Affective atmospheres of the urban night. *Geoforum*, 51 (1), 87–95. <https://doi.org/10.1016/j.geoforum.2013.10.005>
- Shaw, R. (2020). Geographies of the night. *International Encyclopedia of Human Geography, Second Edition*, 6, 83–87. <https://doi.org/10.1016/B978-0-08-102295-5.10187-8>
- Sheard, L. (2011). Anything could have happened: Women, the night-time economy, alcohol and drink spiking. *Sociology*, 45 (4), 619–633. <https://doi.org/10.1177/0038038511406596>
- Think night: London’s neighbourhoods 6PM to 6AM. London night time commission. Pobrane z: https://www.london.gov.uk/sites/default/files/think_night_-_londons_neighbourhoods_from_6pm_to_6am.pdf (11.10.2019).
- Tymczak, P. (2019). *Kraków. Prezydentowi ma pomagać nocny burmistrz. Zobacz, jak wygląda nocne życie w mieście*. Pobrane z: <https://dziennikpolski24.pl/krakow-prezydentowi-ma-pomagac-nocny-burmistrz-zobacz-jak-wyglada-nocne-zycie-w-miescie-zdjecia/ar/c1-14144189> (11.10.2019).
- Uchwała Rady Miasta Krakowa z 26 czerwca 2019 r. w sprawie ustalenia kierunków działania dla Prezydenta Miasta Krakowa w zakresie powołania Komisji Nocnego Burmistrza*. Nr XIX/389/19.
- Więclaw, J. (1997). Zmiany funkcji dzielnicy Kazimierz w Krakowie w świetle współczesnych przekształceń społeczno-gospodarczych. *Folia Geographica. Series Geographica Oeconomica*, XXIX–XXX, 125–147.
- Zmysłony, P., Pawlusiński, R. (2020). Tourism and the night-time economy: The perspective article. *Tourism Review*, 75 (1), 194–197. <https://doi.org/10.1108/TR-05-2019-0158>

Artykuł wpłynął:
12 czerwca 2020
Zaakceptowano do druku:
21 grudnia 2020

Jolanta Jakóbczyk-Gryszkiewicz

 <https://orcid.org/0000-0001-6250-6873>

Uniwersytet Łódzki

Wydział Nauk Geograficznych

Instytut Geografii Miast, Turyzmu i Geoinformacji

jolanta.gryszkiewicz@geo.uni.lodz.pl

IMIGRANCY W POLSKICH MIASTACH PRZYKŁAD PABIANIC W REGIONIE ŁÓDZKIM

Abstrakt: Celem pracy jest prezentacja ruchów migracyjnych w Pabianicach, które są jednym z miast regionu łódzkiego. W związku z rozwojem przemysłu cudzoziemcy przybywali tam od początków XIX w. Dzięki nim miasto rozwinęło się jako znaczący ośrodek przemysłu włókienniczego, a oni sami oraz ich potomkowie stali się jego obywatelami. Drugim okresem intensywnego napływu cudzoziemców był początek XXI w., zwłaszcza czas po wstąpieniu Polski do Unii Europejskiej (UE). W poszukiwaniu pracy do Pabianic przybyli najliczniej cudzoziemcy spoza UE, głównie z Ukrainy i z Indii. Hindusi pracują we własnych hurtowniach tkanin oraz osiedlają się na dłużej, zaś Ukraińcy i inne nacje znajdują zatrudnienie w handlu, gastronomii, przemyśle i na budowach w systemie rotacyjnym – pracują w Polsce, wracają do własnego kraju i ponownie przyjeżdżają do Polski. Mieszkańcy Pabianic dostrzegają zarówno spuściznę cudzoziemców dziewiętnastowiecznych, jak i działalność obecnych imigrantów. Ich stosunek do cudzoziemców jest na ogół pozytywny.

Słowa kluczowe: imigracja, imigranci, cudzoziemcy, mniejszości narodowe, mniejszości etniczne, spuścizna, kierunki migracji, Pabianice, region łódzki.

IMMIGRANTS IN POLISH CITIES: THE CASE OF PABIANICE IN THE ŁÓDŹ REGION

Abstract: The aim of this work is to present immigration processes in Pabianice, one of the towns in the Łódź region. Foreigners, mostly Germans, were arriving here from the beginning of the 19th century in connection with industrial development. They contributed to the growth of this city when it was becoming a major centre of the textile industry and later they and their descendants became its citizens. The second period of intensive immigration is the beginning of the 21st century after Poland's accession to the EU. The majority of present-day immigrants are arriving from outside the EU, mainly from Ukraine and India. Those from India, who settle for a longer time, work in their wholesale clothing outlets, while Ukrainians and representatives of other nations find work in trade, catering, manufacturing and construction on a temporary basis – returning home and coming back again. Today, the residents of Pabianice appreciate the effects of the activity of both 19th century and present-day immigrants. Generally, their attitude to foreigners has been positive.

Keywords: immigration, immigrants, foreigners, national minorities, ethnic minorities, heritage, immigration directions, Pabianice, Łódź region.

1. WPROWADZENIE

Celem pracy jest przedstawienie procesów migracji na ziemiach polskich, począwszy od XIX w., ze szczególnym uwzględnieniem XXI w., na przykładzie Pabianic – miasta wchodzącego w skład aglomeracji łódzkiej. Ze względu na intensywny rozwój przemysłu w XIX w. miasta polskie zaludniali imigranci z lepiej rozwiniętych gospodarczo krajów europejskich. Wykształcenie i umiejętności techniczne cudzoziemców umożliwiały rozwój gospodarczy. Zagraniczni specjaliści sprowadzani byli często celowo, osiedlali się na stałe i z czasem stawali się obywatelami miasta w grupie mniejszości

narodowych. Pozostawili po sobie bogatą spuściznę. Pabianice dobrze odzwierciedlają procesy migracyjne, przebiegające zarówno w miastach regionu łódzkiego, jak i całego Królestwa Polskiego.

Współcześnie również jesteśmy świadkami intensywnej migracji do Polski. Zmieniły się jednak jej kierunki i charakter. Najliczniejsze grupy imigrantów pochodzą spoza UE – głównie z Ukrainy, ale coraz częściej też, np. z Dalekiego Wschodu. Imigranci szukają na ogół prac sezonowych, zwykle na gorzej płatnych stanowiskach. Ponadto przyjeżdżają najczęściej na krótko,

często kilkakrotnie w systemie rotacyjnym, bez zamiaru osiedlenia się na stałe. Nawet jeśli mają wyższe wykształcenie, rzadko znajdują odpowiadającą mu pracę.

Problematyką imigracji i imigrantów przebywających i pracujących w różnych okresach historycznych w Polsce zajmowało się wielu autorów, jak np.: Barwiński (2016), Górny, Grabowska-Lusińska, Lesińska, Okólski (2010), Jakóbczyk-Gryszkiewicz (2018), Konieczna-Sałamatin (2015), Lesińska, Okólski (2013). W niektórych pracach omawiano problem migracji w ujęciu regionalnym, np. Jakóbczyk-Gryszkiewicz (2016), Marszał (2020), Pędziwiatr (2015). Wiele publikacji poświęcono najliczniejszej grupie imigrantów w Polsce, a więc Ukraińcom, np. Brunarska i in. (2012), Chmielewska, Dobraczek, Purynkiewicz (2016), Górny, Kołodziejczyk, Madej, Kaczmarczyk (2019), Kloc-Nowak (2007), Klimek (2015), Lubicz-Miszewski (2018), Paszkowicz, Hrynenko (2019).

Spośród publikacji poświęconych Pabianicom warto przywołać te, które opisują bogatą historię miasta, zwłaszcza w okresie jego szczególnie intensywnego wzrostu w XIX i na początku XX w. (Adamek, Nowak, 2005; Baruch, 1903; Missalowa, 1968; Puś, 1992; Warnerńska, 1963). Nie można zapomnieć o pracach poruszających problematykę współczesnych migracji do miasta. O Pabianicach w kontekście mniejszości narodowych i etnicznych pisali: Gmaj (2015), Klimek (2012), Kowarska (2005), Kruś (2016), Patzer (2015), Rykała (2013), Szyszlak (2011).

Materiały źródłowe pozyskano z publikacji Urzędu ds. Cudzoziemców, ze strony internetowej migracje.gov.pl, z Biuletynów Migracyjnych, raportów PwC¹ czy Personnel Service².

Szczegółowych danych na temat współczesnych Pabianic dostarczyły badania ankietowe, przeprowadzone w 2018 r. i 2019 r. z ich 250 polskimi mieszkańcami oraz z 70 pracującymi i mieszkającymi w mieście cudzoziemcami (Krzykowski, 2019).

2. POLSKA JAKO KRAJ DOCELOWY IMIGRANTÓW W XXI W.

W XXI w. w Polsce nasiliły się ruchy migracyjne, dotyczy to zarówno emigracji, jak i imigracji. Po wejściu Polski do UE w 2004 r. młodzi Polacy zaczęli szukać pracy na terenie Unii. W pierwszej kolejności wyjeżdżali do Wielkiej Brytanii i Irlandii, ponieważ te kraje już w pierwszym roku otworzyły swoje rynki pracy przed Polakami, a ponadto decyzję ułatwiała powszechna w młodym pokoleniu znajomość języka angielskiego. Brytyjski urząd statystyczny ONS opublikował w 2018 r. szacunkowe dane, z których wynika, że pod koniec 2017 r. w Wielkiej Brytanii mieszkała rekordowa liczba Polaków – 1,021 mln osób – stanowiąc najliczniejszą

mniejszość narodową w tym kraju. W związku z brexitem sytuacja części z nich jest stopniowo regulowana, ale kolejni imigranci, którzy będą chcieli pracować na Wyspach, spotkają się z utrudnieniami i ograniczeniami (ONS, 2020).

Do Polski zaczęli napływać imigranci – przede wszystkim spoza UE. Od lat najliczniejszą grupę cudzoziemców stanowili nasi sąsiedzi zza wschodniej granicy, w tym głównie z Ukrainy (Jakóbczyk-Gryszkiewicz, 2018). Byli to imigranci zarobkowi, którzy w znacznej mierze uzupełnili braki kadrowe na polskim rynku pracy, spowodowane emigracją Polaków.

Imigracja z Ukrainy cały czas się nasilała. W 2010 r. w Polsce wydano zaledwie 180 tys. oświadczeń o zamiarze powierzenia pracy Ukraińcom. W 2017 r. takich oświadczeń było już ponad 1,7 mln – nastąpił wzrost o prawie 800%. W 2017 r. w Polsce pracowało nawet milion obywateli Ukrainy (Personnel Service, 2018).

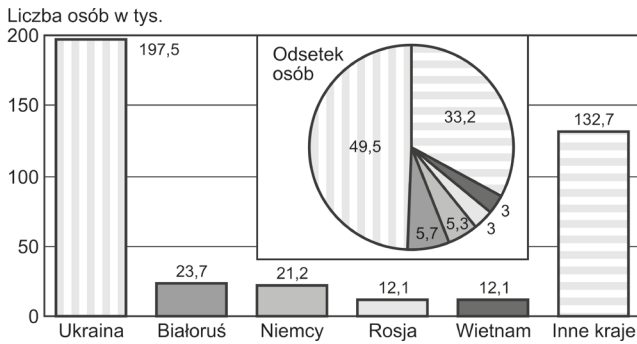
W 2017 r. został wprowadzony ruch bezwizowy pomiędzy państwami obszaru Schengen a Ukrainą. Od tego czasu obywatele Ukrainy mogą podróżować do krajów UE (z wyjątkiem Wielkiej Brytanii i Irlandii) oraz do Islandii, Liechtensteinu, Norwegii i Szwajcarii bez konieczności posiadania wizy. Ruch bezwizowy ma swoje ograniczenia: Ukraińcy muszą przestrzegać zasady 90 dni (pobyt w strefie Schengen nie dłużej niż 90 dni w ciągu 180 dni), a także nie mogą pracować bez wizy. Tylko w Polsce obywatele Ukrainy mają prawo do pracy bez wizy w przypadku posiadania paszportu biometrycznego. Konieczne jest posiadanie dokumentu uprawniającego do legalnej pracy.

Gdyby nie napływ pracowników z Ukrainy, w 2018 r. w Polsce byłoby nawet milion nieobsadzonych stanowisk pracy, a ponad 5 miliardów złotych nie wchodziłoby do obrotu detalicznego. Mniejszy byłby wzrost PKB, który również jest stymulowany przez Ukraińców.

W raporcie PwC (2019), pt. *Rosnąca luka na rynku pracy w Polsce. Jak ją zniwelować?*, stwierdzono, że jeśli wzrost gospodarczy w Polsce utrzyma się w tempie zgodnym z prognozami, w perspektywie kilku lat na rynku pracy zabraknie 1,5 mln osób. Około 300–400 tys. osób co roku opuszcza polski rynek pracy. Tworzy się luka generacyjna i w związku z tym pracodawcom będzie brakowało 200–300 tys. pracowników rocznie.

Z raportu Personnel Service (2018), pt. *Barometr Imigracji Zarobkowej w I półroczu 2018 r.*, wynika, że tylko 11% Ukraińców chciało się osiedlić w Polsce na stałe. Dla zdecydowanej większości emigracja miała charakter zarobkowy, powtarzalny i krótkotrwały. Na ogół pracują oni w Polsce, po czym wracają z zarobionymi pieniędzmi na Ukrainę, a po jakimś czasie przyjeżdżają ponownie. W 2020 r. pandemia spowodowała znaczne ograniczenia tej aktywności.

Według danych Urzędu ds. Cudzoziemców z 2019 r. cudzoziemcy przebywający w Polsce pochodzili przede wszystkim z: Ukrainy (49,5%), Białorusi (5,7%), Niemiec



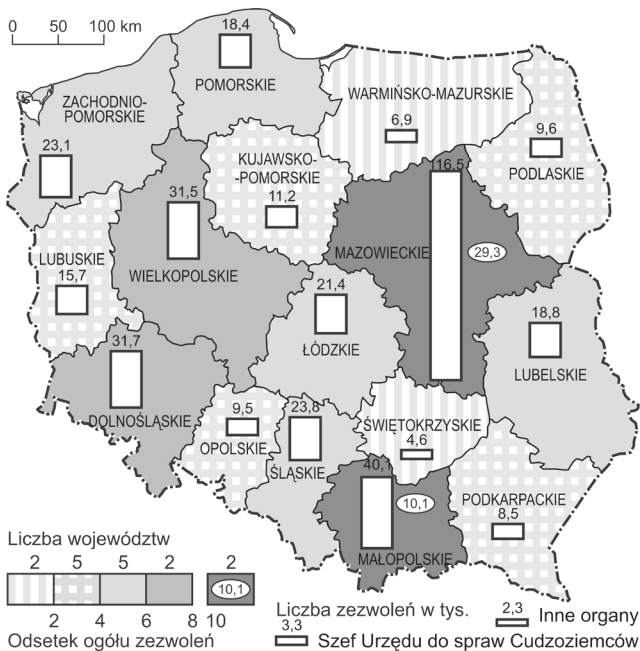
Rysunek 1. Pochodzenie cudzoziemców pracujących w Polsce wg krajów w 2019 r.

Źródło: Urząd ds. Cudzoziemców (2020)

(5,3%), Rosji (3%) i Wietnamu (3%). Te pięć krajów dostarczało prawie 67% ogółu imigrantów do Polski. Mniej licznie migrowali do Polski Rosjanie i Wietnamczycy (rys. 1).

Około 58% cudzoziemców posiadających ważne zezwolenia na pobyt w Polsce, to osoby poniżej 35 roku życia. Nieco ponad 38% stanowią osoby w przedziale wiekowym od 35 do 59 lat, a jedynie 4% to osoby po 60 roku życia. Powyżej 93% cudzoziemców w Polsce funkcjonowało w ramach pobytu czasowego, a jedynie 6,8% miało pobyt stały. Imigranci z UE rejestrowani jako rezydenci długoterminowi stanowili 1% (Urząd ds. Cudzoziemców, 2020).

Obcokrajowcy najchętniej osiedlają się w regionach z dużymi ośrodkami miejskimi, oferującymi możliwości pracy i nauki. Najbardziej popularne są województwa: mazowieckie, małopolskie, dolnośląskie, wielkopolskie, śląskie, zachodniopomorskie oraz łódzkie (rys. 2).



Rysunek 2. Wydane zezwolenia na pobyt cudzoziemców w Polsce wg województw w 2019 r.

Źródło: Urząd ds. Cudzoziemców (2020)

Zezwolenia na pracę w ponad 99% wydawane są przez wojewodów, a w sporadycznych wypadkach przez Szeffa Urzędu ds. Cudzoziemców lub inne organy (0,13%). Prawie 30% ogółu pozwoleń pochodzi z województwa mazowieckiego, a ponad 10% z województwa małopolskiego (tab. 1).

Tabela 1. Zezwolenia na prace wydawane przez wojewodów w 2019 r.

Organ	Liczba zezwoleń	Udział %
Wojewoda mazowiecki	116 454	29,3
Wojewoda małopolski	40 114	10,1
Wojewoda dolnośląski	31 714	7,9
Wojewoda wielkopolski	31 514	7,9
Wojewoda śląski	23 784	5,9
Wojewoda zachodniopomorski	23 118	5,8
Wojewoda łódzki	21 353	5,3
Wojewoda lubelski	18 783	4,7
Wojewoda pomorski	18 433	4,6
Wojewoda lubuski	15 743	3,9
Wojewoda kujawsko-pomorski	11 205	2,8
Wojewoda podlaski	9 580	2,4
Wojewoda opolski	9 504	2,4
Wojewoda podkarpacki	8 524	2,1
Wojewoda warmińsko-mazurski	6 889	1,7
Wojewoda świętokrzyski	4 620	1,1
Ogółem	396 908	100,0

Źródło: Urząd ds. Cudzoziemców (2020).

Według raportów Personnel Service (2018) Ukraińcy są zatrudniani w co dziesiątej polskiej firmie (11%). Im większe przedsiębiorstwo, tym większy udział pracowników z Ukrainy. Zatrudnia ich 39% dużych firm, 21% średnich i zaledwie 6% małych. Najwięcej Ukraińców pracuje w produkcji (18%) oraz usługach (15%). Poszukiwanie kadry ze wschodu w przyszłości deklaruje co siódma firma (14%). Najwięcej takich deklaracji składają duże zakłady pracy.

Ważnym problemem dotyczącym obcokrajowców w Polsce jest to, iż nawet wybitnych specjalistów w swoich dziedzinach zatrudnia się na słabiej opłacanych stanowiskach, na których nie wykorzystują oni swoich umiejętności. Tak dzieje się na przykład z lekarzami z Ukrainy, jednak wobec trudnej sytuacji na rynku pracy w służbie zdrowia (wywołanej przez epidemię) dostęp do zawodu lekarskiego, jak deklarują władze, będzie ułatwiony.

Emigracja zarobkowa osób z Ukrainy do Polski ma głównie charakter ekonomiczny. Płaca minimalna w Polsce to w przeliczeniu 465 euro na miesiąc, a na Ukrainie zaledwie 100 euro przy średniej pensji rzędu

230 euro. Imigranci chcą w krótkim czasie, zarobić jak najwięcej, żeby móc utrzymać swoją rodzinę, która zostaje na Ukrainie. Ukraińcy wydają bardzo niewielkie kwoty w naszym kraju, aż 66% z nich żyje za mniej niż 500 zł miesięcznie. Taki model życia nazywany jest modelem przetrwaniowym. Niskie zarobki Ukraińców są przeszkodą w ich osiedlaniu się w Polsce (Personel Service, 2018).

Wybór Polski nie jest przypadkowy. Jak twierdzi V. Voskobojnik (prezes Ukraińskiego Stowarzyszenia Międzynarodowego Zatrudnienia), Ukraińcy łatwo integrują się z Polakami, są postrzegani jako odpowiedzialni i rzetelni pracownicy, co ułatwia im znalezienie pracy, nie mają też problemów z językiem polskim, którego szybko się uczą. Pytani z jakich powodów wybrali Polskę na miejsce emigracji zarobkowej, wskazują na bliskość geograficzną (53,3%), wysokość zarobków (44%), niską barierę językową (33%), obecność rodziny lub znajomych, którzy już pracują w Polsce (Personel Service, 2018).

Kolejną liczną grupę pracowników z zagranicy tworzą Białorusini. W 2017 r. liczba oświadczeń o zamiarze powierzenia pracy obywatelom Białorusi wzrosła dwukrotnie w porównaniu z 2016 r. – z 23 tys. do 58 tys. Ze względu na trudną sytuację polityczną na Białorusi po wyborach prezydenckich w 2020 r. liczba ta ciągle rośnie.

Według danych Eurostatu w 2019 r. w Polsce wydano w sumie 328 tys. pozwoleń na pobyt w celu podjęcia pracy. To 37% wszystkich pozwoleń wydanych z tego powodu w całej Unii Europejskiej. Z danych unijnego urzędu statystycznego wynika również, że w Polsce wydano 635 tys. tak zwanych pierwszych pozwoleń na pobyt – są one udzielane osobom, które przyjeżdżają do danego kraju pierwszy raz. Polska jest liderem pod tym względem.

W 2018 r. aż 5200 imigrantów otrzymało polskie obywatelstwo. To największa liczba od 2012 r., kiedy doszło do zmian przepisów w tym zakresie. Dawniej nadawanie obywatelstwa było prerogatywą prezydenta, a obecnie można zostać uznanym obywatelem, jeśli spełni się odpowiednie kryteria i złoży wniosek, tak jak w innych krajach Unii Europejskiej. Aby otrzymać obywatelstwo polskie, trzeba mieszkać w Polsce na podstawie zezwolenia na pobyt stały przez co najmniej trzy lata. Wcześniej powinno się mieć pobyt czasowy, więc cały proces trwa od siedmiu do ośmiu lat. Pozostałe warunki to posiadanie w Polsce stałego i stabilnego źródła dochodu oraz prawa do lokalu (wystarczy umowa najmu). Trzeba też udokumentować znajomość języka polskiego na poziomie minimum B1. Wniosek składa się w urzędzie wojewódzkim. Skrócony czas starań o polskie obywatelstwo przysługuje osobom ze statusem uchodźcy oraz repatriantom – muszą oni mieszkać w Polsce od co najmniej dwóch lat. Podobny czas dotyczy tych cudzoziemców, którzy od co najmniej

trzech lat pozostają w związku małżeńskim z Polakiem lub Polką (Personel Service, 2018).

W 2020 r. w związku z pandemią wprowadzono zmiany w prawie, przewidujące m.in. szczególne rozwiązania dla cudzoziemców w Polsce. Umożliwiają one legalne pozostawanie w kraju osobom, które „chcą realizować dotychczasowy cel pobytu lub nie mogą opuścić Polski w związku z rozprzestrzenieniem się wirusa SARS-CoV-2” (Urząd ds. Cudzoziemców, 2020).

W 2020 r. liczba cudzoziemców posiadających ważne zezwolenia na pobyt w Polsce przekroczyła 450 tys. osób. W pierwszej połowie 2020 r. grupa ta zwiększyła się o prawie 27 tys. osób. Przeważali obywatele Ukrainy, głównie były to osoby młode, poniżej 35 roku życia. Najwięcej cudzoziemców, prawie 267 tys. osób, posiadało zezwolenia na pobyt czasowy, które mogą być wydane na maksymalnie trzy lata. Natomiast grupa obcokrajowców uprawnionych do pobytu stałego oraz posiadających status rezydenta długoterminowego liczyła 95,8 tys. osób. Zarejestrowany pobyt miało także prawie 82 tys. obywateli państw członkowskich Unii Europejskiej (Urząd ds. Cudzoziemców, 2020).

W pierwszej połowie 2020 r. największy wzrost liczby obcokrajowców osiedlających się w Polsce dotyczył obywateli: Ukrainy – o 21,8 tys. osób; Białorusi – o 2,4 tys. osób; Gruzji – o 1,5 tys. osób; Mołdawii – o 0,7 tys. osób oraz Turcji – o 0,3 tys. osób (Urząd ds. Cudzoziemców, 2020).

3. IMIGRANCY W PABIANICACH

3.1. RUCHY MIGRACYJNE OD XIX W. DO I WOJNY ŚWIATOWEJ

Po Kongresie Wiedeńskim w 1815 r. Pabianice weszły w skład Królestwa Polskiego. Władze Królestwa w 1920 r. wydały dekret, dotyczący wytypowania osad, które miały stać się ośrodkami przemysłu włókienniczego. Wybrana została Łódź, jak i okoliczne miasta. W wyniku zaleceń dekretu rozpoczęto regulację Pabianic, w tym budowę przemysłowej dzielnicy na zachód od rzeki Dobrzyńki. Do Pabianic zaczęli przybywać cudzoziemscy sukiennicy, głównie ze Śląska, z Saksonii i Czech. Zgodnie z prawem Królestwa Polskiego potencjalni osadnicy mieli zapewnione: działki budowlane, grunty pod uprawy poza miastem, zwolnienia z wielu opłat, możliwość skorzystania z pożyczek państwowych na rozbudowę przedsiębiorstw oraz usprawnioną politykę celną dotyczącą sprzedaży towaru w granicach Imperium Rosyjskiego (Missalowa, 1968).

W latach 20. i 30. XIX w. osadnicy niemieccy uruchomili pierwsze farbiarnie i drukarnie tkanin, współpracując z chałupnikami tkackimi najczęściej żydowskiego

Tabela 2. Ludność Pabianic według narodowości w 1865 i 1913 r.

Rok	Narodowość								Ogółem liczba osób
	Polacy		Niemcy		Żydzi		Rosjanie		
	liczba osób	udział %	liczba osób	udział %	liczba osób	udział %	liczba osób	udział %	
1865	3 422	57,7	1 634	23,9	1 088	18,4	–	–	6 144
1913	32 696	67,5	5 918	12,2	9 558	19,8	242	0,5	48 414

Źródło: Krzykowski (2019).

pochodzenia. Dzięki tym dwóm grupom narodowościowym powstawały prywatne manufaktury, a w II połowie XIX w. fabryki – między innymi braci Baruch, O. Kindlera, S. Arkusza, K. Lewickiego., L. Schweikerta, W. Kruschego czy E. Saengera (Missalowa, 1968; Warneńska, 1963). W 1874 r. pabianicka fabryka niemieckich współników „Krusche & Ender” stała się jednym z największych producentów wyrobów bawełnianych w Królestwie Polskim. Skupiała 83% produkcji włókienniczej miasta (Puś, 1992).

Polacy stanowili ponad połowę ludności Pabianic. W XIX w. drugą najliczniejszą grupą narodowościową byli Niemcy, a trzecią Żydzi. Na początku XX w. udział Żydów się zwiększył, natomiast Niemców zmniejszył. Rosjanie, przedstawiciele władz, stanowili zaledwie 0,5% mniejszość narodową (tab. 2).

Intensywny rozwój gospodarczy miasta spowodował wzrost liczby ludności, która w ciągu 50 lat powiększyła się ponad sześciokrotnie z 3,9 tys. osób w 1846 r. do 25,4 tys. w 1896 r. (Baruch, 1903). W latach 1865–1913 wzrost ten był jeszcze większy, bo przeszło dziewięćipółkrotny (tab. 2).

Cudzoziemcy przyczynili się do wzrostu gospodarczego Pabianic, przede wszystkim do rozwoju przemysłu włókienniczego. Dzięki obcokrajowcom powstały w przestrzeni miasta nie tylko fabryki, lecz także świątynie (ewangelicka, baptyistów, rzymskokatolicka, synagoga), szkoły, szpitale, wille i pałace fabrykantów, osiedla domów robotniczych oraz straż pożarna. Budowle te w części zachowały się do czasów współczesnych (Barwiński, 2016; Rykała, 2013).

W pierwszej połowie XIX w. relacje między Polakami a cudzoziemskimi osadnikami były bardzo dobre. Utworzenie nowych miejsc pracy umożliwiło podniesienie poziomu życia, a poprawa sytuacji ekonomicznej miasta, głównie z inicjatywy Niemców i Żydów,

sprawiła, że Polacy byli pozytywnie nastawieni do nowych mieszkańców (Missalowa, 1968).

Imigranci dziewiętnastowieczni najczęściej osiedlali się w Pabianicach na stałe, a ich potomkowie czuli się pabianiczanie. Stali się przedstawicielami mniejszości narodowych w mieście. Wielu pabianiczanie obecnie żyjących w mieście posiada, często spolszczone, nazwiska – niemieckie np. Hildebrandt, Hajnce, Fątnier, Flajszer, Friedenberger, żydowskie np. Baruch, Lewicki, rosyjskie np. Pobielaiew, Seliwiorstow, czy czeskie np. Stanek, Morawiec. Jest to skutek zawierania przez polskich mieszkańców związków małżeńskich z cudzoziemcami (Krzykowski, 2019).

3.2. ZAHAMOWANIE RUCHÓW MIGRACYJNYCH W XX W.

Po I wojnie światowej Pabianice zamieszkiwali przedstawiciele 11 narodowości, z czego Polacy, Żydzi i Niemcy nadal stanowili większość (tab. 3). Udział Polaków w 1921 i 1931 r. przekraczał 72%, zwiększała się liczba Niemców, a zmniejszała Żydów, którzy wciąż stanowili najliczniejszą, po Polakach, grupę narodowościową. W 1921 r. w mieście mieszkało zaledwie dziewięciu Rosjan, a 10 lat później nie było już żadnego przedstawiciela tej mniejszości narodowej (tab. 3). Tę strukturę narodowościową całkowicie zburzyła II wojna światowa.

Po wojnie w Pabianicach można było odnaleźć tylko niewielkie grupy Żydów i Niemców. W 1946 r. w pabianickim Komitecie żydowskim zarejestrowanych było ok. 100 osób, natomiast w 1947 roku ok. 130 osób (Rykała, 2013). Populacja Niemców w owym czasie liczyła ok. 1000 osób (Kruś, 2016). W 1950 r. i 1960 r. narodowości te zniknęły z miasta w wyniku dobrowolnej

Tabela 3. Ludność Pabianic według narodowości w 1921 i 1931 r.

Rok	Narodowość								Ogółem liczba osób
	Polacy		Niemcy		Żydzi		Rosjanie		
	liczba osób	udział %	liczba osób	udział %	liczba osób	udział %	liczba osób	udział %	
1921	21 469	72,4	1 634	5,5	6 539	22,07	9	0,03	29 651
1931	33 005	72,3	4 494	9,8	8 117	17,8	–	–	45 616

Źródło: Krzykowski (2019).

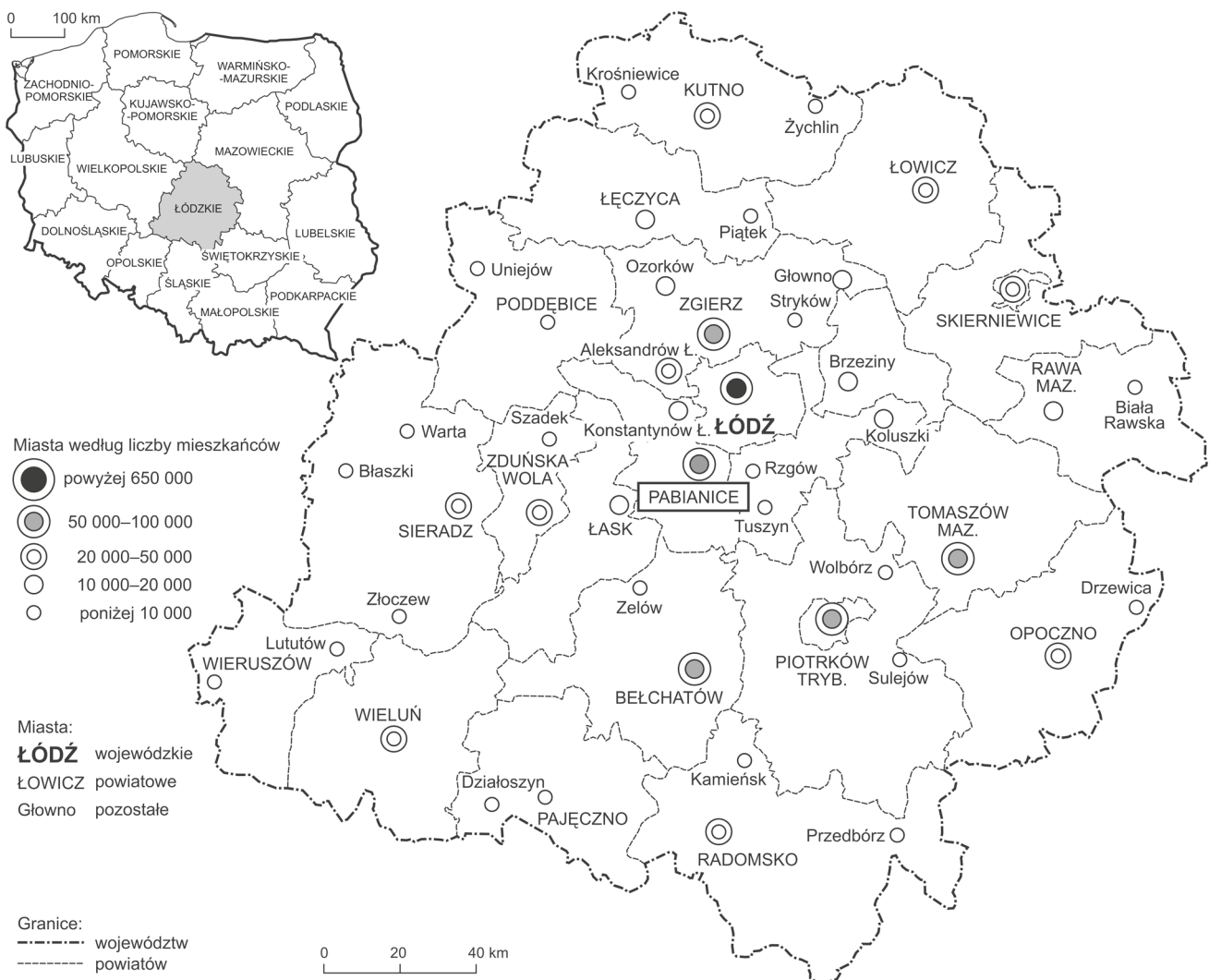
emigracji lub przymusowego wysiedlenia. Polityka narodowościowa Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej dyskryminowała mniejszości narodowe. W latach 1950–1989 w Pabianicach mieszkała bardzo mała grupa cudzoziemców – 5 osób w 1950 r. i 25 osób w 1985 r. (Urząd Miasta w Pabianicach).

Grupą o obcym pochodzeniu, już nie narodowym a etnicznym, która przybyła w tamtym czasie do Pabianic, byli Romowie. Pierwsi przedstawiciele tej mniejszości pojawili się w mieście na przełomie lat 70. i 80. XX w. Populacja romska w następnych latach szybko rosła, gdyż zaczęli sprowadzać się kolejni członkowie rodzin (Kowarska, 2005). Ich dokładna liczba nie jest znana, gdyż w tamtym czasie nie było możliwości zatwierdzenia romskiego pochodzenia w wydziałach ewidencji ludności. Romów uznawano za Polaków, co było przykładem asymilacyjnej polityki narodowościowej ówczesnej Polski. Reprezentowali oni najliczniej występującą w Polsce grupę klanowo-plemienną, czyli tak zwaną Polską Romę (Szyszlak, 2011).

3.3. INTENSYWNA IMIGRACJA NA POCZĄTKU XXI W.

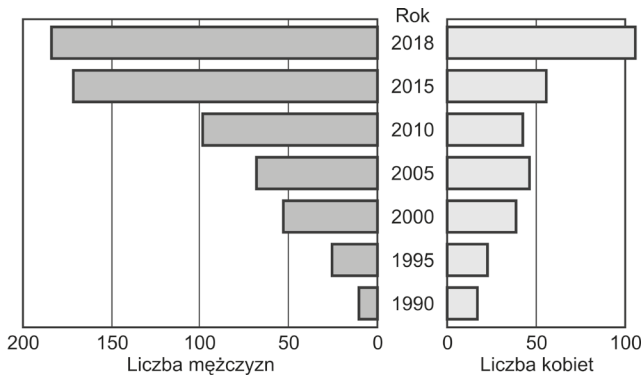
Współczesne Pabianice, położone w bezpośrednim sąsiedztwie Łodzi, są trzecim miastem pod względem liczby ludności w województwie łódzkim, po Łodzi i Piotrkowie Trybunalskim, o zaludnieniu rzędu 65 tys. osób. Liczba ludności miasta sukcesywnie maleje, o ok. 500 osób rocznie (rys. 3).

Wejście Polski do UE (2004 r.) i strefy Schengen (2007 r.) oraz wprowadzenie możliwości zatrudniania imigrantów na podstawie oświadczenia pracodawcy składanego w powiatowym urzędzie pracy (od 2007 r.) spowodowało napływ obcokrajowców do naszego kraju. W kolejnych latach odnotowano znaczny wzrost liczby imigrantów, największy w 2015 r. Przyjeżdżali głównie Ukraińcy, co było spowodowane gwałtownym pogorszeniem się sytuacji politycznej i gospodarczej na Ukrainie na przełomie 2013 i 2014 r.



Rysunek 3. Położenie Pabianic w województwie łódzkim
 Źródło: opracowanie własne

W samych Pabianicach liczba cudzoziemców wzrosła przeszło 10-krotnie – od 27 osób w 1990 r. do 290 osób w 2018 r. Wśród osób tych przeważali mężczyźni. Trzeba jednak podkreślić, iż oficjalne statystyki nie odzwierciedlają prawdziwej liczby cudzoziemców, gdyż część z nich pracuje w szarej strefie (rys. 4) (Krzykowski, 2019).



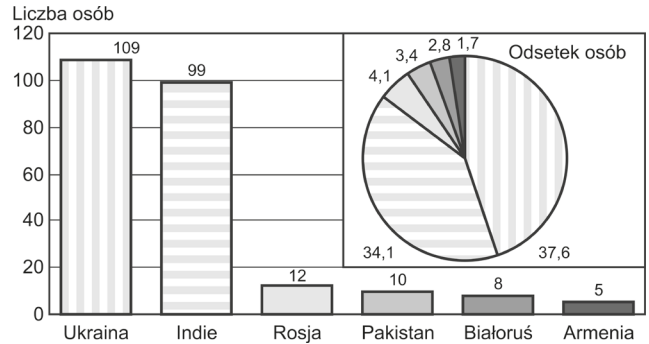
Rysunek 4. Liczba cudzoziemców w Pabianicach w latach 1990–2018

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych pozyskanych z Urzędu Miasta w Pabianicach

W latach 1990–2018 w Pabianicach pojawiło się 68 przedstawicieli różnych narodów. Pochodzili oni głównie z byłych republik ZSRR – Ukrainy, Białorusi i Armenii, krajów Azji Południowej – z Indii i Pakistanu oraz z państw Europy Zachodniej – Holandii, Belgii, Włoch, Niemiec (rys. 5). Mniejsza grupa obcokrajowców, przeważnie pojedyncze osoby, przyjechała z: Afryki – z Algierii, Nigerii, Republiki Południowej Afryki; Ameryki

Południowej – z Brazylii, Ameryki Północnej – ze Stanów Zjednoczonych (Krzykowski, 2019).

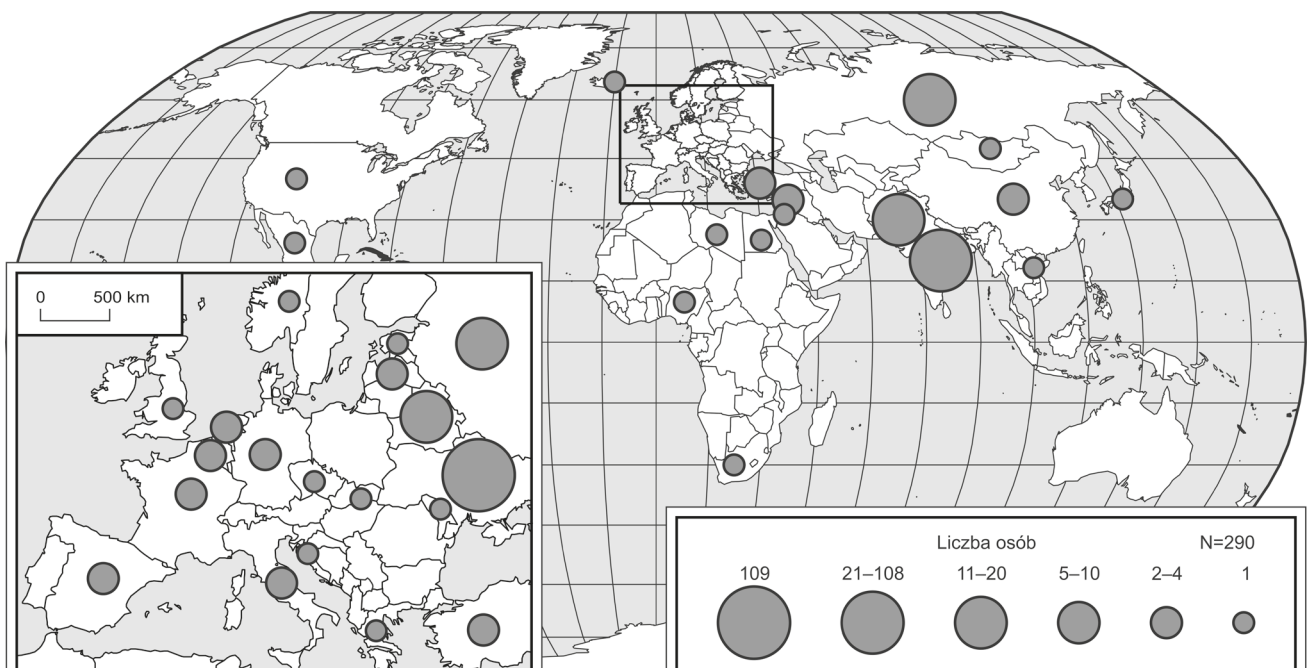
Najliczniej reprezentowani byli obywatele Ukrainy i Indii, których udział w ogólnej liczbie imigrantów w 2018 r. przekraczał w sumie 71% (rys. 6).



Rysunek 6. Kraje pochodzenia najliczniejszych grup imigrantów w Pabianicach w 2018 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych pozyskanych z Urzędu Miasta w Pabianicach

Aby scharakteryzować imigrantów funkcjonujących w Pabianicach, przeprowadzono w 2018 i 2019 r. badania ankietowe zarówno wśród cudzoziemców, jak i mieszkańców. W pierwszej grupie respondentów, w doborze 70-osobowej próby użyto metody celowej, docierając z ankietą do miejsc, w których pracowali cudzoziemcy (były to: sklepy z zagranicznymi produktami, restauracje serwujące hinduskie, chińskie i tureckie potrawy, supermarkety i zakłady przemysłowe na terenie Pabianic oraz hurtownie tkanin zlokalizowane wzdłuż drogi krajowej nr 71 na odcinku Pabianice–



Rysunek 5. Pochodzenie cudzoziemców przybywających do Pabianic w latach 1990–2018

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych pozyskanych z Urzędu Miasta w Pabianicach

Rzgów). Ankieta skierowana do cudzoziemców napisana była w językach: polskim, ukraińskim i angielskim (Krzykowski, 2019).

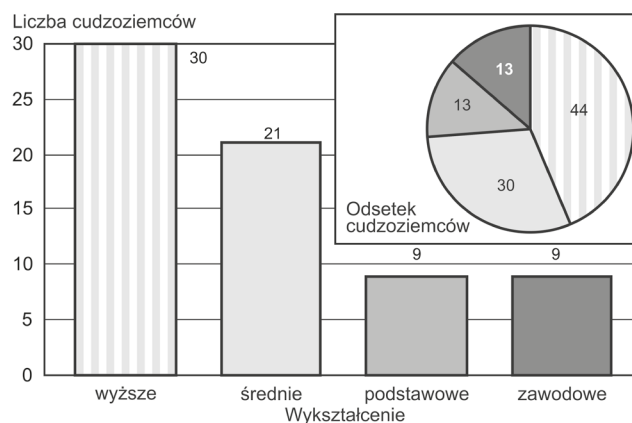
Badanie przeprowadzono również wśród 250 mieszkańców Pabianic, aby dowiedzieć się, jak postrzegają działalność cudzoziemców, którzy pracowali w mieście w przeszłości i współcześnie. Zdecydowana większość respondentów (76%) mieszkała w Pabianicach od urodzenia. Prezentowali oni przede wszystkim dwie grupy wiekowe – powyżej 60 roku życia (26%) oraz ok. 20–30 roku życia (23,6%), deklarowali wykształcenie średnie i wyższe (76,4%), a pracowali w usługach (71,3%) oraz w przemyśle (26,3%). Swój stosunek do polityki migracyjnej UE 2/3 badanych określiło jako bardzo dobry, dobry i średni.

Mieszkańcy posiadali podstawowe informacje o pabianickich cudzoziemcach, żyjących kiedyś i obecnie w mieście, o krajach ich pochodzenia, wyznaniach, wpływie na rozwój miasta. Ankietowani wymienili 32 różne obiekty i miejsca, związane z działalnością cudzoziemców w XIX w. i okresie międzywojennym. Najczęściej wskazywano największą fabrykę włókienniczą dawnej spółki „Krusche & Ender”, oraz inne fabryki (M. Barucha, R. Kindlera), pałace fabrykantów (T. Endera, R. Kindlera, B. Kruschego), kościoły (ewangelicki pw. św. Mateusza i katolicki pw. Najświętszej Maryi Panny) oraz cmentarze – ewangelicki i żydowski (Krzykowski, 2019).

Ponad połowa badanych mieszkańców (52%) wskazała, iż Pabianice współcześnie także są miastem wielokulturowym. Większość ankietowanych (71%) dostrzegła ślady działalności cudzoziemców w Pabianicach – restauracje (hinduskie i chińskie) i bary (tureckie), hinduskie hurtownie tkanin, sklepy z chińskimi i hinduskimi towarami, rromskie domy o specyficznej ozdobnej architekturze. Najczęściej wymieniano w ankiecie cudzoziemców o narodowości ukraińskiej i hinduskiej. Niektórzy respondenci znali obcokrajowców osobiście jako współpracowników z zakładów przemysłowych. Pabianiczanie widzieli ich pozytywnie, ale znacznie słabszy niż w XIX w. wpływ na życie gospodarcze miasta. Jedynie o rromskiej mniejszości etnicznej mieli negatywną, często stereotypową, opinię – wskazywano na działalność przestępczą Romów (Krzykowski, 2019).

W przebadanej grupie 70 cudzoziemców mieszkających i pracujących w Pabianicach większość stanowiły osoby młode, w wieku od 20 do 40 lat (63%), deklarujące średnie i wyższe wykształcenie (53%) (rys. 7)

Najliczniejszą grupę narodową tworzyli Ukraińcy (37%), którzy przybyli głównie z zachodniej Ukrainy (okolice Lwowa i Zakarpacia). Podobnie liczną grupę stanowili Hindusi (34%), którzy w ostatniej dekadzie zaczęli przyjeżdżać do Pabianic. Pochodzili oni głównie z części północno-zachodniej Indii, znanej z wytwarzania tkanin i handlu nimi, a konkretnie z miast, które

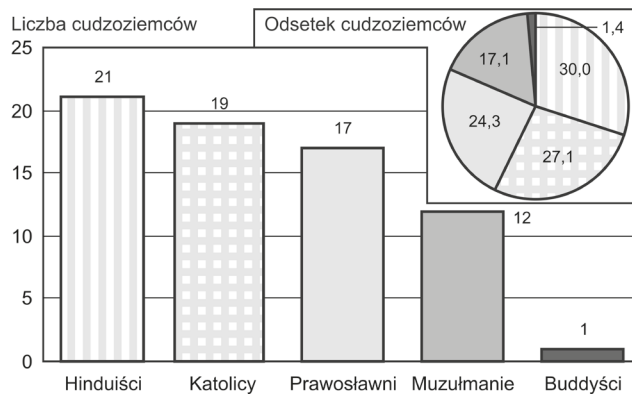


Rysunek 7. Struktura wykształcenia respondentów-cudzoziemców

Źródło: opracowanie własne na podstawie Krzykowski (2019)

posiadają tradycje włókiennicze – Czandigarh, Jodhpur, Ajmer i Konya.

Respondenci byli zróżnicowani pod względem wyznania, katolicyzm deklarowały osoby pochodzące z zachodniej Ukrainy, a przynależność do prawosławia pozostali Ukraińcy, Rosjanie oraz Białorusini. Hindusi przyznawali, że są wyznawcami hinduizmu, a pochodzący z Bangladeszu i Pakistanu to muzułmanie. Budyzm reprezentował ankietowany Chińczyk (rys. 8.) (Krzykowski, 2019).

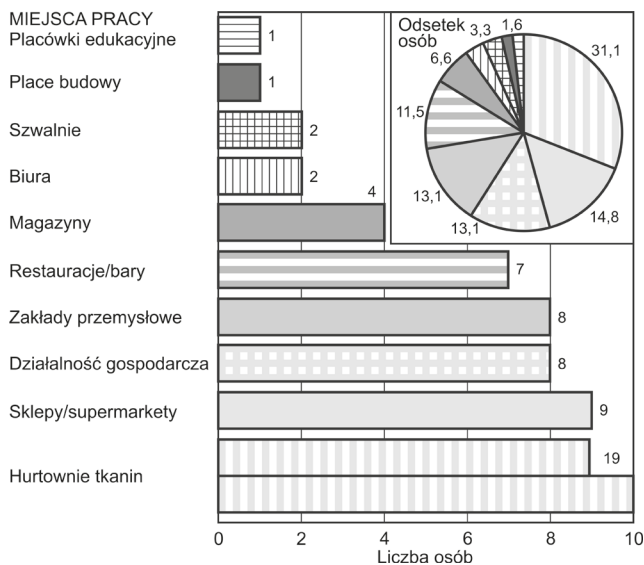


Rysunek 8. Struktura respondentów-cudzoziemców według wyznania

Źródło: opracowanie własne na podstawie Krzykowski (2019)

Ankietowani pracowali głównie w usługach. Przeważnie byli to właściciele hurtowni tkanin (31%), sprzedawcy w hinduskich i chińskich sklepach (15%), a także pracownicy zakładów przemysłowych (13%), kucharze (11%), robotnicy magazynowi (7%), kasjerki w supermarketach (3%) oraz pracujący na budowach (najczęściej w szarej strefie). Romowie deklarowali prowadzenie działalności gospodarczej (13%) (rys. 9) (Krzykowski, 2019).

Z ankiety wynika, że duża część imigrantów nie zamierzała zostać w Pabianicach na stałe. Ukraińcy mieszkali najczęściej krócej niż rok – zwykle pracują



Rysunek 9. Miejsca pracy badanych cudzoziemców
Źródło: opracowanie własne na podstawie Krzykowski (2019)

oni w okresie letnim i wracają do domów na zimę. Ponad 10 lat przebywały w mieście osoby, które zawarły związek małżeński z Polakiem/Polką i założyły tutaj rodzinę. Najwięcej badanych osób mieszkało z żoną/mężem, którzy najczęściej byli tej samej narodowości (31%), oraz z dziećmi (21%).

Większość Hindusów wynajmowała lub kupowała domy, często od Romów. Ukraińcy i Białorusini najczęściej wynajmowali, rzadko kupowali mieszkanie w bloku lub kamienicy. Z kolei obcokrajowcy z Bliskiego i Dalekiego Wschodu (np. Syryjczycy, Chińczycy) wynajmowali mieszkanie lub tylko pokój w bloku bądź kamienicy. Zdecydowana większość respondentów (82% ogółu) oceniła warunki swojego mieszkania jako dobre lub bardzo dobre (Krzykowski, 1969).

Większość obcokrajowców biorących udział w badaniu (82%) deklarowała, że Polacy wykazują dobry lub średni stosunek do ich narodowości. Kilka osób, w tym Ormianie i Hindusi, określiło stosunek pabianiczian polskiego pochodzenia do ich narodowości jako bardzo dobry. Z kolei Romowie odczuwali dużą niechęć i wrogość wobec swojej kultury.

4. PODSUMOWANIE

Pabianice, podobnie jak inne miasta Królestwa Polskiego, wytypowane do rozwoju przemysłu włókienniczego w XIX w. zaludniali, oprócz Polaków, cudzoziemcy – przede wszystkim Niemcy i Żydzi. Pozostawili po sobie bogatą spuściznę – liczne, zabytkowe już obiekty, począwszy od fabryk – głównie włókienniczych, przez pałace i wille, po kościoły, cmentarze, szkoły, szpitale. Druga wojna światowa i okres PRL-u spowodowały, że

wszystkie mniejszości narodowe zniknęły z przestrzeni miasta. Jediną mniejszością etniczną, która stale pozostawała w Pabianicach od 1970 r., byli Romowie.

Drugim okresem intensywnej imigracji do Pabianic stał się początek XXI w. Po wejściu Polski do UE zaczęli napływać do naszego kraju imigranci, przede wszystkim spoza UE. Była to typowa migracja ekonomiczna. W 2019 r. w Polsce wydano najwięcej zezwoleń na pracę w porównaniu do całej UE.

Ukraińcy i Hindusi to dwie najliczniejsze grupy zamieszkujące Pabianice, które stanowią dziś ponad 71% ogółu mniejszości narodowych pracujących w mieście. Hindusi założyli hurtownie tkanin oraz restauracje, kupili domy lub mieszkania i osiedlili się w mieście. Inne nacje również pracują głównie w usługach, ale także na placach budowy i w zakładach przemysłowych. Poza Hindusami i nielicznymi przedstawicielami cudzoziemców z UE, pozostali przyjeżdżają do miasta w celach zarobkowych i po półrocznym pobycie wracają do swojego kraju, by po jakimś czasie znowu przyjechać do pracy. Na ogół nie zamierzają oni osiedlać się w naszym kraju na stałe.

Badani pabianiczanie wykazali podstawową wiedzę o cudzoziemcach żyjących dawniej i obecnie w mieście, o krajach ich pochodzenia, wyznaniach, wpływie na rozwój miasta. Potrafili wskazać dziewiętnastowieczną spuściznę, która pozostała po dawnych nacjach. O współczesnych imigrantach wypowiedzieli się na ogół pozytywnie.

PRZYPISY

¹ PwC – globalna sieć przedsiębiorstw świadczących usługi księgowe, audytorskie i doradcze, utworzona w 1998 r. w wyniku połączenia Price Waterhouse oraz Coopers & Lybrand.

² Personnel Service – firma zajmująca się rekrutacją i zatrudnianiem pracowników z Ukrainy w Polsce.


BIBLIOGRAFIA

- Adamek, R., Nowak, T. (2005). *650 lat Pabianic: studia i szkice*. Łódź: Wydawnictwo Literatura.
- Baruch, M. (1903). *Pabianice, Rzgów i wsie okoliczne. Monografia historyczna dawnych dóbr kapituły krakowskiej w sieradzkim i łączyckiem*. Warszawa: Skład Główny w Księgarni E. Wende i S-ka.
- Barwiński, M. (2016). Mniejszości narodowe i etniczne w polskiej przestrzeni publicznej. W: A. Rykała (red.), *Mniejszości narodowe i etniczne w interpretacjach przestrzennych. Studia z Geografii Politycznej i Historycznej*. T. 5 (s. 93–94). Łódź: Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego.
- Brunarska, Z., Gotte, M., Lesińska, M. (2012). Migracje obywateli Ukrainy do Polski w kontekście rozwoju społeczno-gospodarczego: stan obecny, polityka, transfery pieniężne. *CMR Working Papers*, 60 (118), 1–90.
- Chmielewska, J., Dobraczek, G., Puryńkiewicz, J. (2016). *Obywatele Ukrainy pracujący w Polsce – raport z badania*. Warszawa: Departament Statystyki NBP.

- Eurostat (2020). Pobrane z: <https://ec.europa.eu/> (11.10.2020).
- Gmaj, K. (2015). Dlaczego Polska? W: I. Bąbiak, K. Gmaj (red.), *Namaste Polsko! Sytuacja i potrzeby imigrantów z Indii w Polsce* (s. 24–26). Warszawa: Wydawnictwo Scholar.
- Górny, A., Grabowska-Lusińska, I., Lesińska, M., Okólski, M. (red.) (2010). *Transformacja nieoczywista. Polska jako kraj imigracji*. Warszawa: Wydawnictwa Uniwersytetu Warszawskiego.
- Górny, A., Kołodziejczyk, K., Madej, K., Kaczmarczyk, P. (2019). *Nowe obszary docelowe w migracji z Ukrainy do Polski. Przypadek Bydgoszczy i Wrocławia na tle innych miast*. Warszawa: Ośrodek Badań nad Migracjami.
- Jakóbczyk-Gryszkiewicz, J. (2016). Imigranci spoza UE w Polsce, Łodzi i regionie łódzkim. *Acta Universitatis Lodzianis. Folia Geographica Socio-Oeconomica, Studia regionalne*, 26, 146–151. <https://doi.org/10.18778/1508-1117.26.08>
- Jakóbczyk-Gryszkiewicz, J. (2018). Czy imigracja jest szansą dla wyludniających się polskich miast? Wybrane rodzaje ruchów migracyjnych, *Przegląd Geograficzny*, 2, 291–308. <https://doi.org/10.7163/PrzG.2018.2.5>
- Klimek, A. (2012). *Aktywność społeczna oraz relikty dziedzictwa materialnego ewangelików augsburskich w Pabianicach*. W: A. Rykała (red.), *Studia z Geografii Politycznej i Historycznej. Granice, mniejszości narodowe, dziedzictwo*. T. 1 (s. 196–197). Łódź: Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego.
- Klimek, D. (2015). *Funkcja ekonomiczna migracji zarobkowej z Ukrainy do Polski*. Łódź: Wydawnictwo Politechniki Łódzkiej.
- Kloc-Nowak, W. (2007). *Funkcjonowanie imigrantek z Ukrainy na polskim rynku pracy – sytuacja obecna i rekomendacje dla społeczeństwa przyjmującego*. Warszawa: Stowarzyszenie Interwencji Prawnych.
- Konieczna-Salamatin, J. (2015). *Imigracja do Polski w świetle danych urzędowych*. Warszawa: Centrum Obsługi Projektów Europejskich Ministerstwa Spraw Wewnętrznych.
- Kowarska, A.J. (2005). *Polska Roma: tradycja i nowoczesność*. Warszawa: Wydawnictwo DiG.
- Kruś, A. (2016). Społeczno-religijna rola luteranów w dziejach Pabianic i Zgierza oraz relikty ich dziedzictwa materialnego. *Acta Universitatis Lodzianis. Folia Geographica Socio-Oeconomica. Geografia Historyczna. Wybrane współczesne problemy badawcze*, 25, 159–163. <https://doi.org/10.18778/1508-1117.25.08>
- Krzykowski, D. (2019). *Cudzoziemcy w Pabianicach. Wielokulturowość miasta – prawda czy fałsz?*, praca magisterska napisana pod kierunkiem prof. dr hab. J. Jakóbczyk-Gryszkiewicz, Instytut Geografii Miast, Turyzmu i Geoinformacji, Wydział Nauk Geograficznych, Uniwersytet Łódzki.
- Lesińska, M., Okólski, M. (red.) (2013). *Współczesne polskie migracje: strategie – skutki społeczne – reakcja państwa*. Warszawa: Wydawnictwo Uniwersytetu Warszawskiego. <https://doi.org/10.31338/uw.9788323519300>
- Lubicz-Miszewski, M. (red.) (2018). *Imigranci z Ukrainy w Polsce. Potrzeby i oczekiwania, relacje społeczne, wyzwania dla bezpieczeństwa*. Warszawa: Wydawnictwo Akademii Wojsk Lądowych.
- Marszał, T. (2020). *Mniejszość niemiecka w Polsce Środkowej. Geneza, rozmieszczenie i struktura od końca XVIII w. do II wojny światowej*. Łódź: Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego.
- Missalowa, G. (red.) (1968). *Dzieje Pabianic*. Łódź: Wydawnictwo Łódzkie.
- ONS (2020). Pobrane z: <https://www.ons.gov.uk/> (11.10.2020).
- Paszkowicz, M.A., Hrynenko, A. (2019). Przyczyny i skutki migracji zarobkowych z Ukrainy do Polski. *Studia Oeconomica Posnaniensia*, 7 (4), 7–26. <https://doi.org/10.18559/SOEP.2019.4.1>
- Patzer, H. (2015). Diaspora hinduska w Polsce. Utrzymywanie więzi transnarodowych, tworzenie stowarzyszeń. W: I. Bąbiak, K. Gmaj (red.), *Namaste Polsko! Sytuacja i potrzeby imigrantów z Indii w Polsce* (s. 60–62). Warszawa: Wydawnictwo Scholar.
- Pędziwiatr, K. (2015). Imigracja w Polsce i wyzwania integracyjne, *Infos BAS*, 1 (184), 1–4.
- Personnel Service (2018). *Barometr Imigracji Zarobkowej w I półroczu 2018 r.* Pobrane z: https://personnel-service.pl/wp-content/uploads/2020/07/BarometrImigracjiZarobkowej_raport.pdf (15.09.2020).
- Puś, W. (1992). Przemysł Pabianic w latach 1865–1914. *Pabianiciana*, 1, 75–84.
- PwC (2019). *Rosnąca luka na rynku pracy w Polsce. Jak ją zniwelować?* Pobrane z: <https://www.slideshare.net/PwCPolska/rosnca-luka-na-ryнку-pracy-w-polsce> (15.10.2020).
- Rykała, A. (2013). Działalność społeczno-kulturalna mniejszości narodowych i religijnych w przestrzeni miejskiej Pabianic do drugiej wojny światowej. *Studia z Geografii Politycznej i Historycznej. Przestrzenny wymiar wielokulturowego dziedzictwa*, 2, 263–302.
- Szyszlak, T. (2011). *Kwestia romska w polityce państw Europy Środkowej i Wschodniej*, Wrocław: Fundacja Integracji Społecznej Prom.
- Urząd ds. Cudzoziemców (2020). *Epidemia koronawirusa – specjalne rozwiązania dla cudzoziemców*. Pobrane z: <https://udsc.gov.pl/epidemia-koronawirusa-specjalne-rozwiazania-dla-cudzoziemcow/> (1.10.2020).
- Urząd ds. Cudzoziemców (2020). Pobrane z: <https://udsc.gov.pl/> (1.10.2020).
- Warneńska, M. (1963). *Fortuna rodu Krusche*. Łódź: Wydawnictwo Łódzkie.

Artykuł wpłynął:
3 listopada 2020
Zaakceptowano do druku:
17 grudnia 2020

Robert Faracik

 <https://orcid.org/0000-0001-6795-7374>

Uniwersytet Pedagogiczny im. KEN w Krakowie
Instytut Geografii
robert.faracik@up.krakow.pl

ASPEKTY WIEJSKOŚCI W KRAJOBRAZIE KULTUROWYM DUŻEGO MIASTA NA PRZYKŁADZIE KRAKOWA

Abstrakt: Celem artykułu jest charakterystyka wybranych aspektów wiejskości uwidaczniających się we współczesnym krajobrazie kulturowym Krakowa. Analizie poddano cztery aspekty tradycyjnie związane z krajobrazem wsi: wiejskie układy osadnicze, toponimie, użytkowanie gruntów i rolnictwo oraz wybrane elementy kultury ludowej. Zwrócono uwagę zarówno na przejawy wiejskości uwidaczniające się w formie materialnej, jak i stanowiące elementy dziedzictwa niematerialnego. W artykule podniesiono kwestię wielowymiarowości tego zjawiska i potrzebę interdyscyplinarnych badań w tej dziedzinie.

Słowa kluczowe: wiejskość, wieś, miejski krajobraz kulturowy, miasto, Kraków.

ASPECTS OF RURALITY IN THE CULTURAL LANDSCAPE OF A LARGE CITY: A CASE STUDY OF KRAKÓW

Abstract: The aim of the article is to describe selected aspects of rurality in the contemporary cultural landscape of Kraków. Four aspects traditionally associated with the rural landscape were analyzed: rural settlement systems, toponyms, land use and agriculture, and selected elements of folk culture. Attention was given both to manifestations of rurality visible in material forms and elements constituting intangible heritage. The article raises the issue of the multidimensional character of this phenomenon and the need for interdisciplinary research in this field

Keywords: rurality, countryside, urban cultural landscape, city, Kraków.

1. WPROWADZENIE

Termin „wiejskość”, pochodzący bezpośrednio od przymiotnika „wiejski”, w języku polskim charakteryzuje te cechy, które związane są bezpośrednio z wsią, rozumianą zarówno jako jednostka osadnicza, jak i swoiste przeciwieństwo miasta (w tym także w znaczeniu przenośnym, często o konotacjach pejoratywnych). Zgodnie z definicją słownikową „wiejskość” można rozumieć jako „zespół cech charakterystycznych dla wsi i jej mieszkańców” (*Wielki słownik języka polskiego*, 2020b). Cechy te mogą zatem m.in. określać: przynależność do wsi, właściwości charakterystyczne dla wsi i jej mieszkańców czy też wykonywanych przez nich czynności zawodowych, sprawowanych obowiązków rodzinnych i spełnianych funkcji społecznych.

Wiejskość jako antyteza miejskości była wyznacznikiem trwającego znaczną część XX w. modernistycznego podejścia do problemów osadniczych, społecznych i gospodarczych. Wykroczyła poza swoje konotacje geograficzne, nawiązujące do wzajemnych relacji przestrzennych wieś – miasto i traktujących wieś jako

obiekt leżący poza miastem. Wiejskość zaczęła nabierać stopniowo cech konstruktów myślowych, pozbawionych odniesienia terytorialnego (Podedworna, 2013). Dlatego też często zaczęła być ona rozumiana jako synonim zacofania oraz uwstecznienia i ukazywana w kontraście do miasta i wszystkich pożytków wynikających z życia miejskiego. Słowo „wieśniak”, czyli pierwotnie mieszkaniec wsi/rolnik (*Słownik języka polskiego*, 2020), stało się pogardliwym określeniem człowieka pochodzącego ze wsi lub mieszkającego na wsi, który nie potrafi odpowiednio się zachować (*Wielki słownik języka polskiego*, 2020a). Zmianie uległo także znaczenie pojęcia chłopa, nierozzerwalnie związanego z tradycyjną wsią.

Badania geograficzne nad wiejskością odnoszą się głównie do wsi i obszarów wiejskich jako struktur o charakterze terytorialnym, w których zachodzą określone zjawiska i procesy uwidaczniające się w aspekcie przestrzennym tak w ujęciu statycznym, jak i dynamicznym. Analizie poddawane są m.in.: aspekty funkcji pełnionych przez te obszary, osadnictwo, demografia

i zjawiska społeczne oraz gospodarcze. Uwidacznia się to w cechach, które przypisać można obszarom wiejskim (w odróżnieniu od cech miejskich), takich jak (Bański, 2012):

- specyficzny otwarty krajobraz,
- stosunkowo niska gęstość zaludnienia,
- przewaga ludności związanej z rolnictwem i leśnictwem,
- tradycyjny styl życia i zwyczaje,
- ekstensywne użytkowanie ziemi,
- rozproszone osadnictwo i rzadka zabudowa,
- przekonanie ludności, iż mieszka na wsi.

Geograficzne ujęcie wsi i obszarów wiejskich w sposób kompleksowy zawarte jest m.in. w pracach Bańskiego (2006, 2007, 2017) i Wójcika (2012, 2013).

Oddzielnym zagadnieniem jest kwestia stref podmiejskich, czyli obszarów leżących w sąsiedztwie dużych miast i powiązanych z nimi funkcjonalnie. Administracyjnie są to tereny przyległe do granic miasta, ale funkcjonalnie granice te są umowne. Miejscowości formalnie wiejskie poddawane są presji „rozlewającego się” miasta (*urban sprawl*), w tym zmianom w strukturze użytkowania gruntów oraz przemianom demograficznym i społecznym (Szymańska, Biegańska, 2011). Ta swoista przejściowa forma, w zależności od sposobu i celu jej analizy, określana jest także jako kontinuum miejsko-wiejskie. Oddaje to bardziej jej charakter jako zjawiska, w którym obecność granicy administracyjnej miasta nie odgrywa większego znaczenia, a przejście z obszaru o charakterze miejskim do obszaru wiejskiego następuje stopniowo – tereny o charakterze wiejskim mogą znajdować się w granicach administracyjnych miasta, a wsie podmiejskie mogą być już zurbanizowane (Bański, 2008, 2012).

Silna urbanizacja Polski i innych krajów tzw. bloku wschodniego po II wojnie światowej, związana z postępującą industrializacją, przyczyniła się do intensywnego ruchu migracyjnego ze wsi do miast, szczególnie do dużych i średnich ośrodków miejskich, w których silnie rozwijał się przemysł. Do dzisiaj znaczna część mieszkańców dużych miast pochodzi ze wsi lub jest kolejną generacją potomków tych migrantów (Nowakowski, 1963; Wasilewski, 1986). Drugim aspektem jest rozwój przestrzenny miast, wiążący się ze stałym poszerzaniem jego granic i stopniowym wchłanianiem obszarów podmiejskich tak w znaczeniu funkcjonalnym (pełnienie określonych funkcji dla miasta), jak i formalno-administracyjnym. Rozszerzanie się granic miasta jest zjawiskiem naturalnym, przy czym od drugiej połowy XIX w. proces ten znacząco się nasilił, co miało związek m.in. z modernizacją (sanacją) historycznych miast i podążaniem zgodnie z duchem nowoczesności, a także z potrzebą zagwarantowania odpowiedniej przestrzeni dla ich dalszego rozwoju (Szpakowska, 2011; Tkaczewski, 2016).

Faktem jest, że dawne wsie, które stały się częścią dużego miasta, wraz z upływem czasu nabierały cech miejskości, a ich zamknięte społeczności lokalne zostały poddane bezpośrednim wpływom innych centrów decyzyjnych. Stopniowe wyrównywanie dysproporcji w infrastrukturze technicznej oraz konsolidacja całej sfery życia społecznego i gospodarczego coraz mocniej wiązała je z ośrodkiem miejskim. Procesy te w poszczególnych przypadkach przebiegały w różnym tempie, a współczesny obraz dawnych obszarów wiejskich w dużej mierze wynika z czasu, który upłynął od chwili poszerzenia granicy miasta oraz odległości od jego centrum (peryferyjne położenie tych terenów). Urbanizacja przyczyniła się m.in. do przeobrażeń w samej przestrzeni i jej użytkowaniu, co uwidacznia się w zmianach fizjonomicznych na linii kontinuum miejsko-wiejskiego, oraz przekształcenia układów osadniczych miejscowości inkorporowanych w granice miasta. Analizą zachowania wiejskich historycznych układów osadniczych, które współcześnie znajdują się w obrębie dużych miast, zajmowali się m.in.: Cepil (2018); Chachaj (2014); Figlus (2020a, 2020b); Gajdek, Cieśla (2017); Gałka (2018); Miszewska, Szmytkie (2017); Szmytkie (2011, 2014); Wilkaniec (2018).

Jedną z podstawowych cech wyróżniających obszary wiejskie jest rolnictwo, będące tradycyjną formą aktywności zawodowej ich mieszkańców. Stan rolnictwa oraz tendencje w zakresie jego rozwoju w polskich miastach były w ostatnich latach przedmiotem wielu analiz naukowych. Wymienić tu należy m.in. prace, takie jak: Grochulska-Salak (2017, 2018, 2019); Jeziorska-Biel, Wójcik (2017); Krzyk, Tokarczuk, Heczko-Hyłowa, Ziobrowski (2013); Sroka (2013, 2014a, 2014b, 2015, 2016a, 2016b); Sroka, Musiał (2016). Opracowania te dotyczyły zarówno rolnictwa w ujęciu tradycyjnym (rolnicze wykorzystanie użytków rolnych), jak i współczesnych form agrokultury, w tym nowatorskich rozwiązań w skali dzielnicowej, osiedlowej czy nawet indywidualnych działek-ogrodów oraz mieszkań w nowo powstających obiektach budownictwa wielorodzinnego (np. uprawy balkonowe, tarasowe). Ważnym zagadnieniem jest również funkcjonowanie na obszarze miast rodzinnych ogródków działkowych (Duś, 2011; Szkup, 2013; Szkup, Pytel, 2016).

„Wiejskość” jest terminem szerszym niż „wieś” i „obszar wiejski” i ma charakter wielowymiarowy, a badaniem tego zjawiska zajmują się przedstawiciele wielu dyscyplin naukowych, w tym: socjologii, antropologii, etnografii, kulturoznawstwa, geografii (Bański, 2012; Jeziorska-Biel, Wójcik, 2017). W badaniach naukowych problem wiejskości¹ rozpatrywany jest zazwyczaj z punktu widzenia socjologicznego, mimo że jak zaznaczono wcześniej, pierwotnie odnosił się do konkretnych cech o charakterze przestrzennym (Górka, 2015; Halamska, 2009, 2011; Podedworna, 2010, 2013).

Podobnie wielowymiarowy charakter ma pojęcie krajobrazu, w tym coraz powszechniej analizowana kwestia krajobrazu kulturowego. Temat ten jako przedmiot badań różnych dyscyplin naukowych może być nieco odmiennie pojmowany – przyjmując raz węższy, raz szerszy zakres znaczeniowy – od tradycyjnego ujęcia fizjonomicznego, po szeroko rozumiane zagadnienia kultury niematerialnej, stanowiącej uzupełnienie i dopełnienie kwestii uwidaczniających się w wizualnej jego odsłonie. Na krajobraz jako przedmiot badań różnych dyscyplin naukowych zwracają uwagę m.in.: Frydryczak (2011); Myga-Piątek (2001, 2005a, 2005b, 2012); Plit (2011, 2016).

Niezmiernie ważną kwestią jest relacja między człowiekiem a otaczającym go krajobrazem, co stanowi swoistą kwintesencję krajobrazu kulturowego, rozumianego jako „postrzegana przez ludzi przestrzeń, zawierająca elementy przyrodnicze i wytwory cywilizacji, historycznie ukształtowaną w wyniku działania czynników naturalnych i działalności człowieka” (Ustawa, 2015). Na takie doświadczanie krajobrazu wpływ ma m.in. określone *genius loci*. Ten „duch miejsca” wynika z wielowiekowej historii, na którą składają się wydarzenia, ludzie oraz kształtowany pod ich wpływem świat wierzeń, przekonań i innych narracji kulturowych, decydujących o indywidualnym charakterze danego miejsca. Jak zauważa Michałowski (2001, s. 5)

w krajobrazie jest wyrażona jakość życia zamieszkującej go ludności, regionu, a w końcu całego kraju, jego poziomu cywilizacyjnego i kulturowego; w krajobrazie odciskają się procesy historyczne, które go kształtowały, stąd jest on świadectwem dorobku tej społeczności, a więc dziedzictwem, które winniśmy przekazywać następnym pokoleniom.

Charakterystyczną cechą krajobrazu kulturowego jest jego stratygrafia (Myga-Piątek, 2012), przejawiająca się w następujących po sobie fazach krajobrazu, zmieniających się pod wpływem czynników naturalnych, ale przede wszystkim historyczno-kulturowych. Jak podkreśla Bogdanowski (2001) krajobraz kulturowy stanowi wyraz gospodarczej działalności człowieka. Wszystkie niemal zjawiska związane z daną cywilizacją, stosunkami społecznymi, gospodarczymi itp. znajdują z reguły ważne odbicie w jego formach. Zauważa on również, że zachodzi także relacja odwrotna, zakładająca, że z krajobrazu odczytać można z zasady wszystkie wymienione właściwości. Zaznacza, że każdy fragment krajobrazu kulturowego powstał w wyniku długotrwałych przemian, przechodząc od typu krajobrazu pierwotnego, poprzez kolejne fazy krajobrazów historycznych, po współczesny krajobraz kulturowy. Dlatego też, w każdym krajobrazie kulturowym zachowały się – w różnym stanie i w różnej formie – ślady, a także konkretne pozostałości po kolejnych fazach jego przekształceń, które przynajmniej

w fragmentach są możliwe do odczytania i oddziałują na właściwości oraz formę krajobrazu. Ten zespół właściwości Bogdanowski (2001) określił mianem „tradycji miejsca”. W całej sekwencji nawarstwień (stratygrafii) można wyróżnić na danym obszarze fazy krajobrazu: pierwotnego, naturalnego oraz kulturowego (tak historycznego, jak i współczesnego).

Wiejskość krajobrazu można rozumieć dwojako. Z jednej strony przejawiać się będzie jako dominujący wyznacznik krajobrazu, co w konsekwencji prowadzić będzie do wydzielenia krajobrazu charakterystycznego dla wsi, określanego mianem krajobrazu rolniczego (ze względu na dominującą formę gospodarowania, funkcję obszaru) (m.in. Myga-Piątek, 2012) lub krajobrazu wiejskiego (ze względu na określone cechy fizjonomiczne, np. cechy środowiska naturalnego, osadnictwo, budownictwo, formy użytkowania ziemi) (m.in. Jędrysiak, 2010; Wieczorkiewicz, 1995). Z drugiej strony, przyjmując założenia Bogdanowskiego (1996, 2001), poszczególnych śladów wiejskości można dostrzekać się we współczesnym krajobrazie kulturowym różnych jednostek przestrzennych traktowanym ogólnie, lub w poszczególnych typach krajobrazów kulturowych wydzielanych na podstawie przyjętych kryteriów funkcjonalnych (np. w obrębie krajobrazu: rolniczego i pasterskiego, osadniczego, gospodarki leśnej, górniczego, przemysłowego, poeksploatacyjnego, turystycznego i rekreacyjnego, religijnego i sakralnego) (Myga-Piątek, 2012). Tyczy się to także dużych miast i aglomeracji miejskich, w historii można wyróżnić okresy związane z ich rozwojem jako wsi (zazwyczaj w fazie inicjalnej) lub wiejskich jednostek osadniczych, które z upływem czasu znalazły się w ich granicach. Także funkcje charakterystyczne dla obszarów wiejskich, jak rolnictwo, leśnictwo czy myślistwo i łowiectwo stanowiły w przeszłości ważny aspekt życia gospodarczego tych jednostek, co sprawia, że we współczesnym krajobrazie kulturowym miast dostrzec można różne aspekty związane z wiejskością. Dodatkowo miasta pełniły i pełnią dla ludności wiejskiej określone funkcje, z czym także wiążą się specyficzne akcenty w całościowo rozumianym krajobrazie kulturowym (np. place targowe, giełdy rolno-spożywcze). Istotna jest także rola i znaczenie miasta w pełnieniu określonych funkcji (np. nauka i edukacja w zakresie wsi i rolnictwa; miasto jako ośrodek ruchu ludowego; miasto jako ośrodek życia społecznego i aktywności gospodarczej społeczności wiejskich; działy administracji w zakresie wsi i rolnictwa i in.). Tym sposobem aspekty wiejskości krajobrazu kulturowego miasta mogą mieć charakter endogeniczny i wiązać się z tradycjami wiejskimi ukształtowanymi w obrębie samego miasta oraz egzogeniczny, związany z funkcjami, jakie miasto pełni w strukturach przestrzennych na szczeblu lokalnym, regionalnym, krajowym, a także międzynarodowym,

Tabela 1. Podejścia badawcze w zakresie wiejskości jako czynnika kształtującego krajobraz i jako składowej krajobrazu kulturowego miasta

Podejście	Główny zakres badań
Podejście geograficzne	Badania i analizy przestrzenne związane m.in. z aspektami przyrodniczymi, zagospodarowaniem i użytkowaniem gruntów, fizjonomią krajobrazu, zmianami przestrzennymi w czasie
Podejście historyczne	Wiejskość i jej przemiany w czasie: geneza, przebieg zjawisk w czasie, wzajemne relacje przyczynowo-skutkowe zjawisk i ich reprezentacja w krajobrazie kulturowym
Podejście humanistyczne	Zagadnienie wiejskości i krajobrazu kulturowego w ujęciu filozoficznym (np. estetycznym, aksjologicznym), językoznawczym (np. onomastyka), literaturoznawczym, sztuk plastycznych, muzyki itp. Aspekty psychologiczne
Podejście ekonomiczne	Wiejskość i jej związki z funkcją gospodarczą. Znaczenie rolnictwa i innych form gospodarowania związanych z wsią w gospodarce miasta. Relacje między gospodarką a krajobrazem kulturowym
Podejście socjologiczne	Badania i analizy zjawiska wiejskości w odniesieniu do kwestii społecznych, m.in.: zachowanie tradycji i zwyczajów, tożsamość lokalna, relacje swoi-obcy, postrzeganie krajobrazu
Podejście instytucjonalne	Poznanie i analiza celów i sposobów działania różnych instytucji odpowiedzialnych za sprawy wsi i rolnictwa oraz krajobrazu (w tym krajobrazu kulturowego)
Podejście kulturowe	Analiza kwestii wiejskości w szeroko rozumianej kulturze, wpływu współczesnej kultury na jej przemiany oraz relacji między aspektami kulturowymi a krajobrazem. Kultura ludowa i jej przejawy
Podejście organizacyjne	Koncentracja na zagadnieniach organizacji i zarządzania w obrębie problemów wsi i rolnictwa oraz kształtowania krajobrazu (w tym krajobrazu kulturowego)
Podejście systemowe	Łączenie różnych podejść w jedną złożoną metodę oceny zjawiska wiejskości jako systemu lub podsystemu w szerszym ujęciu (np. całego miasta, regionu). Traktowanie wiejskości i krajobrazu kulturowego jako systemu wzajemnie połączonych i wpływających na siebie elementów
Podejście prognostyczne	Wpływ tempa zmian zjawisk związanych z wiejskością na aspekty przyrodnicze, społeczne, ekonomiczne i kulturowe w przyszłości
Podejście interdyscyplinarne	Próba odpowiedzi na stawiane pytania i problemy badawcze z zakresu wiejskości i krajobrazu kulturowego z punktu widzenia różnych dyscyplin naukowych
Podejście transdyscyplinarne	Poszukiwanie rozwiązań problemów badawczych w zakresie wiejskości i krajobrazu kulturowego nie tylko w obrębie pola badawczego konkretnej dyscypliny, ale również wykraczanie poza przyjęte jej centrum zainteresowań w celu interakcji z peryferiami innych dyscyplin naukowych

Źródło: opracowanie własne.

a które łączą się z szeroko pojmowaną problematyką wsi i rolnictwa.

Na poszczególne aspekty wiejskości można spojrzeć przez pryzmat różnych dziedzin i dyscyplin nauki, w obrębie których wypracowano właściwy im aparat pojęciowy i metodologiczny. Pozwala to na wyróżnienie zasadniczych podejść badawczych do zjawiska wiejskości jako czynnika kształtującego krajobraz i jako elementu składowego krajobrazu kulturowego miasta (tab. 1).

Współcześnie wiejskość zaczęła być postrzegana jako zjawisko będące przeciwieństwem mankamentów życia miejskiego, na nowo podkreślać zaczęto idylliczność i sielskość krajobrazu, możliwość bezpośredniego kontaktu z przyrodą, zwraca się również uwagę na znaczenie więzi społecznych w kontekście anonimowości życia miejskiego. Ma to istotny wpływ nie tylko na rewizję dotychczasowych poglądów na wiejskość, ale także staje się przyczynkiem zmian w środowisku miejskim, które przyjmuje coraz częściej rozwiązania rodem ze wsi.

Celem artykułu jest charakterystyka wybranych aspektów wiejskości we współczesnym krajobrazie

kulturowym dużego miasta w ujęciu interdyscyplinarnym. Analizie poddano cztery aspekty tradycyjnie związane z krajobrazem kulturowym wsi: wiejskie układy osadnicze, toponimie, użytkowanie gruntów i rolnictwo oraz wybrane elementy kultury ludowej. Zwrócono uwagę zarówno na przejawy wiejskości uwiadaczające się w formie materialnej, jak i stanowiące elementy dziedzictwa niematerialnego. Poszczególne kwestie omówiono na przykładzie Krakowa. Praca opiera się na analizie materiałów źródłowych, takich jak: mapy katastralne archiwalne (kataster austriacki) i aktualne², mapy topograficzne archiwalne i aktualne oraz ortofotomapy³, dokumenty planistyczne i inne dokumenty z zasobów archiwum Urzędu Miasta Krakowa (m.in. obowiązujące *Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta Krakowa*, *Opracowanie Ekofizjograficzne Miasta Krakowa*), Rejestr Urzędowy Podziału Terytorialnego Kraju (TERYT), Państwowy Rejestr Nazw Geograficznych (w ramach Głównego Urzędu Geodezji i Kartografii), opracowania kartograficzne w ramach Małopolskiej Infrastruktury Informacji Przestrzennej MIIP (Małopolski Urząd Marszałkowski), akty prawne oraz literatura przedmiotu

uzyskane w wyniku przeprowadzonej kwerendy bibliotecznej. Materiał źródłowy został dodatkowo uzupełniony wynikami badań terenowych.

2. HISTORYCZNE UKŁADY OSADNICZE (RURALISTYCZNE) W GRANICACH ADMINISTRACYJNYCH KRAKOWA JAKO ŚWIADECTWO WIEJSKIEJ PRZESZŁOŚCI

Historyczne układy osadnicze należą do najbardziej trwałych i czytelnych elementów pierwotnego układu przestrzennego i funkcjonalnego wsi i innych jednostek (np. jurydyk), które weszły w granice większego miasta. Ich znaczenie dla krajobrazu kulturowego potwierdza fakt, że zostały uwzględnione w *Ustawie o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami (Ustawa, 2003)*, definiującej je jako „przestrzenne założenie miejskie lub wiejskie, zawierające zespoły budowlane, pojedyncze budynki i formy zaprojektowanej zieleni, rozmieszczone w układzie historycznych podziałów własnościowych i funkcjonalnych, w tym ulic lub sieci dróg”. Jak zaznaczono wcześniej, stopniowe rozciąganie granic miasta wraz z upływem czasu powoduje, że najlepiej zachowane i najbardziej czytelne układy ruralistyczne znajdują się współcześnie na jego peryferiach.

Poszerzanie granic Krakowa rozpoczęło się w 1792 r., kiedy to do miasta znajdującego się w obrębie murów miejskich (granice średniowiecznego lokacyjnego Krakowa) formalnie włączono rozwijające się w sąsiedztwie jurydyki. Zabieg ten był wynikiem regulacji Sejmu Czteroletniego. Jurydyki jako specyficzne formy osadnicze i funkcjonalne nie posiadały statusu miast. Dzisiaj zaś stanowią centralnie położone fragmenty Krakowa, w których doszukać się można zarysu rozwijającego się przed wiekami układu funkcjonalnego, o którym świadczą np.: główne kierunki ulic (dawnych dróg) i placów (place targowe), świątynie (często późniejsze, w miejscu pierwotnie usytuowanych obiektów kultu) oraz kapliczki przydrożne czy kamienie graniczne. Główną jednak pozostałością są toponimy, odnoszące się bezpośrednio do nazwy dawnej jurydyki bądź do jej części, pełniących określone funkcje. W granice Krakowa weszły wówczas także dwa ośrodki miejskie, rozwijające się dotąd niezależnie: Kleparz i Kazimierz (*Poczet Krakowski, 2020a*).

Zmiany, jakie nastąpiły w Europie w drugiej połowie XIX w., zmusiły władze państwowe i miejskie do poszukiwania rozwiązań, pozwalających na sprostanie wymaganiom wynikającym z dynamicznego rozwoju miast, które weszły na drogę rozwoju zgodnego z paradygmatem nowoczesności. Najczęściej wprowadzane

rozwiązania polegały na przebudowach centrów miast (np. tzw. wielka przebudowa Paryża w latach 1852–1870 lub asanacja praska na przełomie XIX i XX w.) oraz na poszerzaniu ich granic. W 1915 r. weszły w życie przepisy wynikające z realizacji „Planu regulacyjnego Wielkiego Krakowa” – do którego przyłączono kilkanaście sąsiadujących z nim miejscowości, w tym miasto Podgórze. Obecnie dawne układy ruralistyczne tych miejscowości zachowały się w sposób szczątkowy, choć w niektórych przypadkach nadal są dobrze widoczne w obrębie swoistych enklaw, leżących nawet w centrum miasta (np. Ludwinów z ostatnimi drewnianymi domami położonymi w centrum Krakowa) (fot. 1).



Fotografia 1. Drewniane domy w Ludwinowie przy ul. Tureckiej
Źródło: R. Faracik (22.03.2019)

Kolejny etap rozszerzania granic miał miejsce w 1941 r. Wówczas okupacyjne władze niemieckie przyłączyły do miasta 30 miejscowości, które stały się odpowiednio kolejnymi dzielnicami katastralnymi. W 1948 r. władze polskie, w drodze rozporządzenia Rady Ministrów o zmianie granic miasta Krakowa, potwierdziły dokonane wcześniej przez władze niemieckie powiększenie powierzchni miasta, jednocześnie nadając rozporządzeniu wsteczną moc obowiązującą od 18 stycznia 1945 r. W przypadku tych dzielnic dawny układ ruralistyczny w znacznej części przetrwał w formie reliktywnej, do czego przyczyniło się szybko rozwijające się na tym obszarze budownictwo mieszkaniowe. W niektórych przypadkach (dzielnicie położone skrajnie peryferyjnie) układy te zachowały się w sposób czytelny (np. stara część Borku Fałęckiego, Bronowice Małe, część Witkowic, Tonie) (tab. 2, rys. 1).

W 1951 r. nastąpiło zwiększenie powierzchni Krakowa w wyniku realizacji projektu Nowej Huty. Wówczas wcielonych do miasta zostało kilkanaście wsi, leżących bezpośrednio na wschód od dotychczasowego miasta. Stopniowa rozbudowa Nowej Huty wraz z kombinatem metalurgicznym przyczyniła się do urbanizacji i industrializacji tej części miasta, a co za tym idzie również

Tabela 2. Etapy przyłączania kolejnych miejscowości w granice miasta Krakowa

Etap	Rok	Powierzchnia miasta (km ²)	Liczba ludności (tys.)	Miejscowości i ich części przyłączone do Krakowa
I	do 1792	0,9	11,6*	Kraków lokacyjny (w obrębie murów obronnych), Wawel
II	1792	46,9	183,0	Smoleńsk, Retoryka, Garbary-Piasek, Biskupie, Wesoła-Piaski, Stradom, byłe miasto Kazimierz, byłe miasto Kleparz
III	1915	49,5	207,0	Ludwinów, Zakrzówek, Dębniki, Półwieś Zwierzynieckie, Zwierzyniec, Czarna Wieś, Nowa Wieś Narodowa, Łobzów, Krowodrza, Warszawskie (z części gmin Prądnik Czerwony i Olsza), Grzegórzki, Dąbie, Płaszów, Podgórze
IV	1941	165,3	285,0	Łągiewniki, Jugowice, Borek Fałęcki, Kobierzyn, Skotniki, Pychowice, Bodzów, Kostrze, Przegorzały, Bielany, Wola Justowska, Chełm, Bronowice Małe, Bronowice Wielkie, Tonie, Prądnik Biały, Witkowice, Górka Narodowa, Prądnik Czerwony, Olsza, Rakowice, Czyżyny, Łęg, Rybitwy, Rząka, Prokocim, Wola Duchacka, Piaski Wielkie, Kurdwanów, część Bieżanowa i Bieńczyce
V	1951	229,9	355,0	Mogiła z Kopańcem i Kępą Przewozu, pozostała część Bieńczyce, Mistrzejowice, Zesławice z Dłubnią, Kantorowice, Krzesławice, Grębałów, Lubocza, Wadów, Pleszów z Kujawami, Ruszcza, Branice z Chałupkami, Holendrami i Wolą Rusiecką
VI	1973	322,3	657,3	Kosocice z Baryczą, Soboniewice, Rajsco, Wróblowice, Swoszowice, Opatkowice, Sidzina, Tyniec z Podgórkami, Olszanica, Mydlniki, Łuczanowice, Kościelniki, Wolica z Rogowem, Przylasek Wyciąski, Wyciąże, Przylasek Rusiecki, Przewóz, pozostała część Bieżanowa, północna część Zbydniowic, części Batowic, część Libertowa, część Lusiny
VII	1986	326,8	743,7	Węgrzynowice, Wróżeńce, południowa część Zbydniowic, część Dzikanowic
–**	2013	326,8	758,3	część wsi Zastów

Objaśnienia: * w 1787 r.; ** korekta granicy.

Źródło: Luchter (2012), Mydel (1979, 1994), *Poczet Krakowski* (2020b, 2020c, 2020d).



Rysunek 1. Wsie przyłączone do Krakowa po 1915 r.

Źródło: *Poczet Krakowski* (2020c)

do przekształcenia lub zaniku dotychczasowych układów osadniczych. Pośród osiedli mieszkaniowych powstałych na obszarze tych wsi zachowały się jednak elementy dawnej struktury osadniczej (m.in. układy dróg, elementy hydrotechniczne, stare zabudowania). Przykładami mogą być w tym przypadku stare części Mogiły, Grębałowa i Pleszowa (tab. 2).

Kolejny etap rozwoju terytorialnego miasta przypada na 1973 r., kiedy to do Krakowa włączono pierścień wsi okalających dotąd miasto. Mimo upływu blisko 50 lat od tego momentu większość tych jednostek zachowała swój układ przestrzenny, który stał się trzonem współczesnego układu osadniczego. Kontynuacją tego procesu było poszerzenie granic miasta w 1986 r. o dalsze trzy miejscowości. Ostatnią zmianą, w 2013 r., była niewielka korekta granicy miasta (4,6 ha) z wsią Zastów (tab. 2).

Analizując stan zachowania i czytelność poszczególnych układów ruralistycznych w obrębie miasta, można wyróżnić kilka charakterystycznych typów:

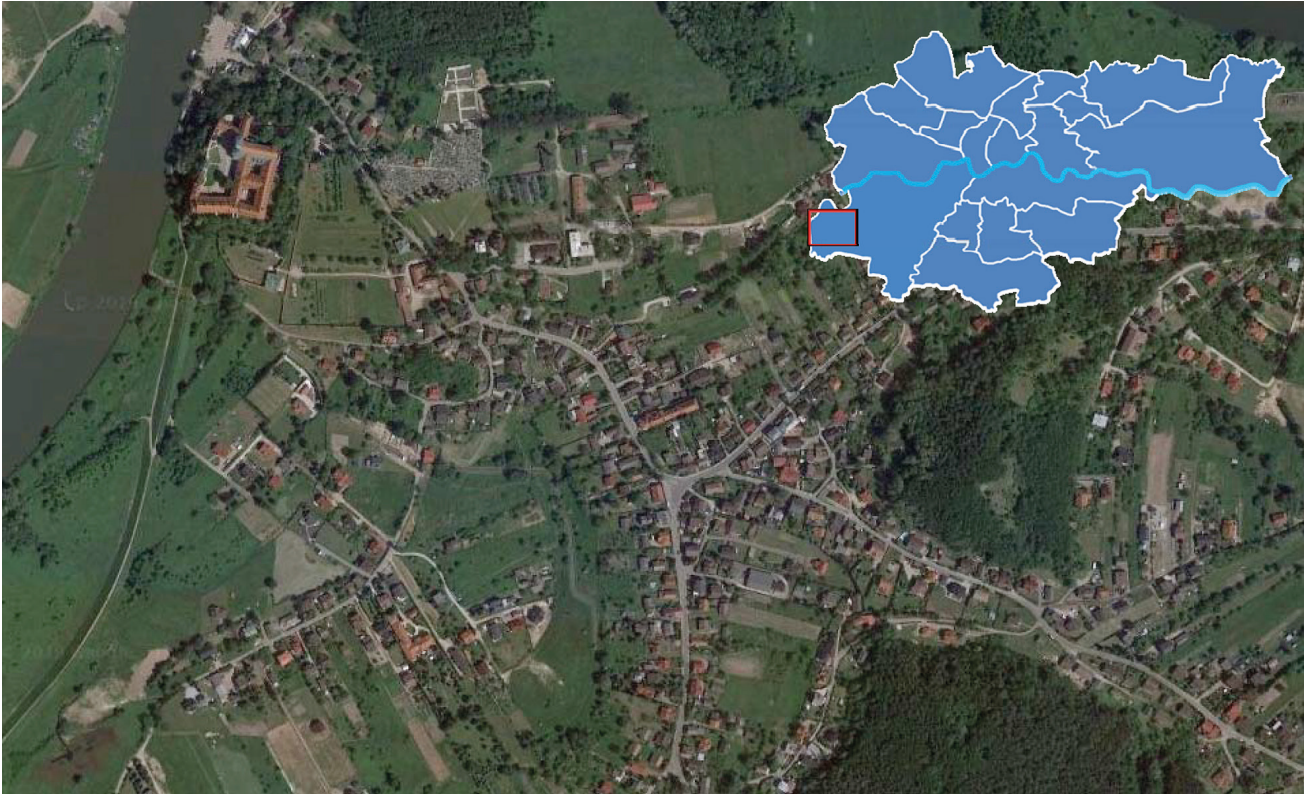
- układy niezachowane, ale obecne w postaci toponimii (nazwy dzielnic, ulic, placów i in.);
- układy reliktowe z zachowanymi pojedynczymi elementami struktury sieci drogowej;

- układy reliktowe z zachowanymi pojedynczymi elementami struktury sieci drogowej oraz budynkami i parcelacją (fot. 1, rys. 2);
- układy reliktowe z zachowaną dominantą przestrzenną (np.: pałac, zamek, klasztor, kościół, dwór/zespół dworski);
- układy czytelne z zachowaną parcelacją, rozłogiem pól i zabudową o charakterze wiejskim;
- układy czytelne z zachowaną parcelacją, rozłogiem pól, zabudową o charakterze wiejskim wraz z dominantą przestrzenną (rys. 3).

Wśród dominant przestrzennych szczególną rolę przypada: zespołom klasztornym (Tynec, Mogiła), dworom i zespołom dworskim (m.in. Łuczanie, Kościelniki, Ruszcza, Wadów, Prądnik Biały, Pleszów, Branice, Krzesławice, Bronowice Małe), pałacom (m.in. Prokocim, Wola Justowska), zamkom (zamek królewski na Łobzowie z jego późniejszymi przekształceniami) i kościołom. Oddzielną grupę obiektów tworzą dawne fortyfikacje austriackie, które stanowią ważny element przestrzeni dzisiejszych osiedli, a dawnych wsi. Ciekawym przykładem dominaty przestrzennej jest zabytkowy zespół szpitala psychiatrycznego w Kobierzynie (nadal funkcjonujący w tym miejscu).



Rysunek 2. Ludwinów – przykład układu reliktwego w formie enklawy położonej w centrum miasta
Źródło: opracowanie własne na podstawie zasobów Google Maps (2019)



Rysunek 3. Tyniec – przykład czytelnego układu ruralistycznego
 Źródło: opracowanie własne na podstawie zasobów Google Maps (2019)

Analizując sposób włączenia historycznego układu ruralistycznego we współczesny system osadniczy miasta, wyróżniono trzy zasadnicze typy:

- układy niezachowane, w całości zastąpione późniejszym osadnictwem i siecią drogową;
- układy, z których pojedyncze elementy weszły do struktury współczesnego układu osadniczego (np. pojedyncze ulice i place);
- układy, z których większość elementów weszła do struktury współczesnego układu osadniczego. W grupie tej wyróżnić można te układy historyczne, które stanowią trzon współczesnych układów osadniczych (układy rozrosłe).

Niestety brak bezpośredniej ochrony zabytkowych układów ruralistycznych w obrębie aglomeracji miejskich powoduje, że niejednokrotnie unikatowe elementy krajobrazu lokalnego bezpowrotnie przemijają⁴.

Z historycznymi układami osadniczymi związane jest także tradycyjne budownictwo, którego pozostałości znajdują się jeszcze na obszarze Krakowa, w tym drewniane domy wybudowane w XIX w. Zachowały się one jeszcze w peryferyjnie położonych osiedlach Krakowa, m.in. w Bronowicach, Borku Fałęckim, Jugowicach czy dawnych wsiach otaczających kombinat metalurgiczny w Nowej Hucie. Po II wojnie światowej powstała idea zorganizowania w Krakowie muzeum skansenowskiego, a na jego miejsce wybrano Wolę Jústowską. Po pożarze w 2002 r., który strawił zabytkowy

drewniany kościół z Komorowic (odbudowany po wcześniejszym pożarze w 1978 r.), dzisiejszy zespół budownictwa drewnianego składa się z karczmy z Pasiaki koło Czernichowa i spichlerza z Trzyciąża. Obecnie odżyła myśl o skansenie, którego organizatorem jest spółka Kraków Nowa Huta Przyszłości S.A. Planuje się, że będzie on częścią większego przedsięwzięcia pod nazwą Park Edukacyjny „Branice” i docelowo pomieści przykłady zagród wiejskich z terenu Krakowa. Otwarcie parku w Branicach planowane jest na 2023 r. Ponadto na szczególną uwagę zasługują zabytkowe drewniane kościoły, m.in. w: Górcie Kościelniczej, Krzesławicach i Mogile.

3. TOPONIMIA KRAKOWA JAKO ELEMENT NIEMATERIALNEGO DZIEDZICTWA DAWNYCH WSI

Z osadnictwem nierozzerwalnie związana jest toponimia. Wraz z wejściem obszarów wiejskich w granice miasta, nazwy miejscowe (m.in. sama nazwa miejscowości, nazwy jej części czy też obiektów fizjograficznych w obrębie wsi) stały się elementem urbanonimii (Handke, 1992). Toponimia, podobnie jak układ osadniczy, należy do najbardziej trwałych

aspektów związanych z dawnym osadnictwem, a nazwy poszczególnych osad, wsi, miejscowości (i ich części) często przekształciły się w nazwy dzielnic czy osiedli. W przypadku Krakowa spośród aktualnych 18 dzielnic samorządowych aż 15 swoją nazwą nawiązuje bezpośrednio do wsi znajdujących się wcześniej na ich obszarze (w tym Podgórze jako dawne oddzielne miasto). Należy zaznaczyć, że we wcześniejszych latach liczba dzielnic, a co za tym idzie i ich nazw była różna. Przykładowo w latach 1909–1954 wydzielono 64 dzielnice katastralne (tab. 3, rys. 1), których nazwy były zgodne z nazwami dawnych wsi, jurydyk oraz miast, a nowy podział nawiązywał do granic istniejących wcześniej jednostek. W 1954 r. w ich miejsce utworzono 6 dzielnic (Stare Miasto, Grzegórzki, Kleparz, Podgórze, Zwierzyniec, Nowa Huta), a po rozszerzeniu granic miasta w 1973 r. wydzielono 4 wielkie dzielnice (Śródmieście, Krowodrza, Podgórze, Nowa Huta), które w 1991 r. przekształcono w 18 aktualnych dzielnic samorządowych.

Dawna toponimia uwidacznia się także w nazwach innych jednostek ujętych w aktach normatywnych i oficjalnych dokumentach planistycznych. Przykładem może być Krajowy Rejestr Urzędowy Podziału Terytorialnego Kraju (TERYT), w którym nadal funkcjonuje podział nawiązujący do obowiązującego przed 1991 r. podziału na 4 dzielnice. Z kolei na potrzeby planowania i gospodarki miejskiej Kraków został podzielony na 63 strukturalne jednostki urbanistyczne, w których także uwidoczniła została w dużej mierze dawna toponimia miejska (tab. 4). Znacznie szerszy zakres toponimów obejmuje Państwowy Rejestr Nazw Geograficznych.

Oddzielną kategorię urbanonimów tworzą nazwy ulic i placów. Także w tym przypadku liczba nazw,

które swój źródłosłów mają w dawnej toponimii wiejskiej, jest znacząca. Dokonując analizy ich pochodzenia, wyróżniono:

- nazwy odmiejscowe, związane z usytuowaniem w miejscu ulicy/placu lub w ich bezpośrednim sąsiedztwie określonej osady/wsi/jurydyki (np. ul. Białooprądnicka, ul. Bodzowska, ul. Bonarka, ul. Czarnowiejska);
- nazwy kierunkowe, nawiązujące do dróg/ulic wiodących w kierunku obiektów (np. ul. Krowoderska, ul. Łobzowska, ul. Mogilska, ul. Prądnicka, ul. Zwierzyniecka);
- nazwy wywodzące się od nazw części wsi (przysiółki, kolonie itp.), dawnych majątków ziemskich, folwarków, ról, niw i in. (np. pl. Bawół, ul. Chmieleniec, ul. Facimiech, ul. Duża Góra, ul. Ujastek);
- nazwy związane z działalnością gospodarczą (w tym rolniczą) prowadzoną w obrębie dawnych wsi (np. ul. Kosiarzy, ul. Młynowa, ul. Oraczy, ul. Przegon, ul. Włóczków);
- nazwy nawiązujące do obiektów istniejących w obrębie wsi (np. ul. Dworska, ul. Dworski Ogród, ul. Podedworze, ul. Folwarczna, ul. Gajówka);
- nazwy wywodzące się od obiektów fizjograficznych zarówno tych wyróżniających się wyraźnie w krajobrazie, jak i ważnych dla mieszkańców (np. ul. Jezioro, ul. Kaimska, ul. Krzemionki, ul. Panieńskich Skał, ul. Suchy Jar);
- nazwy związane z wydarzeniami historycznymi, ze znanymi postaciami powiązаныmi z miejscowościami, z osobami, które wpisały się na trwałe w życie lokalnych społeczności (np. ul. 28 lipca 1943 r., ul. Jądwigi z Łobzowa, ul. Klemensa z Ruszczy, ul. Ofiar Dąbia, ul. Poległych w Krzesławicach);

Tabela 3. Dzielnic katastralne Krakowa w latach 1909–1954

Dzielnic katastralne		
do 1941 r.	utworzone po rozszerzeniu granic miasta w 1941 r.	utworzone po rozszerzeniu granic miasta w 1951 r.
I – Śródmieście, II – Wawel, III – Nowy Świat, IV – Piasek, V – Kleparz, VI – Wesoła, VII – Stradom, VIII – Kleparz, IX – Ludwinów, X – Zakrzówek, XI – Dębiki, XII – Półwie Zwierzynieckie, XIII – Zwierzyniec, XIV – Czarne Wieś, XV – Nowa Wieś, XVI – Łobzów, XVII – Krowodrza, XVIII – Warszawskie, XIX – Grzegórzki, XX – Dąbie, XXI – Płaszów, XXII – Podgórze	XXIII – Łagiewniki, XXIV – Jugowice, XXV – Borek Fałęcki, XXVI – Kobierzyn, XXVII – Skotniki, XXVIII – Pychowice, XXIX – Bodzów, XXX – Kostrze, XXXI – Przegorzały, XXXII – Bielany, XXXIII – Wola Justowska, XXXIV – Chełm, XXXV – Bronowice Małe, XXXVI – Bronowice Wielkie, XXXVII – Tonie, XXXVIII – Prądnik Biały, XXXIX – Witkowice, XL – Górka Narodowa, XLI – Prądnik Czerwony, XLII – Olsza, XLIII – Rakowice, XLIV – Czyżyny, XLV – Łęg, XLVI – Rybitwy, XLVII – Bieżanów, XLVIII – Rżąka, XLIX – Prokocim, L – Wola Duchacka, LI – Piaski Wielkie, LII – Kurdwanów	LIII – Mogiła, LIV – Bieńczyce, LV – Mistrzejowice, LVI – Zesławice, LVII – Kantorowice, LVIII – Krzesławice, LIX – Grębałów, LX – Lubocza, LXI – Wadów, LXII – Pleszów, LXIII – Ruszcza, LXIV – Branice

Źródło: opracowanie własne.

Tabela 4. Nazwy dawnych wsi, jurydyk, folwarków i majątków ziemskich uwidocznione w nazwach osiedli i innych części miasta (nazwy kursywą)

	Rejestr TERYT wg delegatur	Strukturalne jednostki urbanistyczne
Kraków-Krowodrza	<i>Azory, Bielany, Bronowice Małe, Bronowice Wielkie, Chełm, Cichy Kącik, Czarna Wieś, Górka Narodowa, Krowodrza, Las Wolski, Łobzów, Mydlniki, Nowa Wieś, Olszanica, Półwie Zwierzynieckie, Prądnik Biały, Przegorzały, Salwator, Stara Krowodrza, Tonie, Witkowice, Wola Justowska, Zwierzyniec</i>	<i>Azory Północ, Bieńczyce, Bodzów-Kostrze, Borek Fałęcki, Branice-Ruszcza, Bronowice Centrum, Bronowice Małe, Bronowice Wielkie, Cmentarz Rakowicki, Czyżyny, Dąbie, Dębniaki, Dolina Dłubni, Górka Narodowa, Grębałów-Lubocza, Grzegórzki, Kazimierz-Stradom, Kobierzyn Południe, Kombinat Metalurgiczny, Kopiec Krakusa-Bonarka, Las Wolski, Łagiewniki, Łobzów, Łuczanowice-Kościelniki, Małe Błonia, Mistrzejowice, Mydlniki, Myśliwska-Bagry, Nowe Miasto, Nowy Bieżanów, Olsza, Olszanica, Opatkowice i Sidzina, Otoczenie Błonia, Park Nadwiślański Wschód, Park Nadwiślański Zachód-Przegorzały, Pasternik, Piaski Południe, Pierwsza Obwodnica, Pleszów, Płaszów-Rybitwy, Płaszów-Zabłocie, Prądnik Biały, Prądnik Czerwony, Prokocim CM, Przylasek Rusiecki-Wolica, Rejon Dobrego Pasterza, Ruczaj-Kobierzyn, Skotniki, Śródmiejski Park Nadwiślany, Stara Nowa Huta, Stare Czyżyny-Łęg, Stare Miasto, Stare Podgórze, Stary Bieżanów, Stary Prokocim, Stwoszowice-Rajsko, Tonie, Tyniec, Ugorek, Wola Duchacka, Wola Justowska, Zakrzówek-Pychowice</i>
Kraków-Nowa Huta	<i>Bieńczyce, Branice, Chałupki, Czyżyny, Grębałów, Kantorowice, Kościelniki, Krzesławice, Lubocza, Łęg, Łuczanowice, Mistrzejowice, Mogiła, Nowa Huta, Pleszów, Przylasek Rusiecki, Przylasek Wyciąski, Ruszcza, Wadów, Węgrzynowice, Wolica, Wróżeńce, Wyciąże, Zesławice</i>	
Kraków-Podgórze	<i>Bieżanów, Bodzów, Bonarka, Borek Fałęcki, Cegielniana, Dębniaki, Golikówka, Jugowice, Klíny, Kobierzyn, Kosocice, Kostrze, Kurdwanów, Ludwinów, Łagiewniki, Opatkowice, Piaski Wielkie, Płaszów, Podgórze, Prokocim, Przewóz, Pychowice, Rajsko, Rybitwy, Rząka, Sidzina, Skotniki, Soboniowice, Stwoszowice, Tyniec, Wola Duchacka, Wróblowice, Zaborze, Zakrzówek, Zbydniowice</i>	
Kraków-Śródmieście	<i>Dąbie, Grzegórzki, Kazimierz, Kleparz, Nowy Świat, Olsza, Piasek, Prądnik Czerwony, Rakowice, Stare Miasto, Ugorek, Warszawskie, Wawel, Wesoła, Wiczysta, Wiśniowa</i>	

Źródło: Studium uwarunkowań... (2014), Rejestr TERYT (2020).

- nazwy nawiązujące do dziedzictwa materialnego i niematerialnego, w tym postaci i wydarzeń uwiecznionych w podaniach, legendach oraz różnorodnych tekstach kultury, tradycji i zwyczajów miejscowych (np. ul. Emaus, ul. Gzysmików, ul. Krowoderskich Zuchów, ul. Kukiełek Golkowickich, ul. Lajkonika);
 - nazwy mające związek z wsią i tradycją wiejską w znaczeniu ogólnym (np. ul. Chłopska, ul. Dożynkowa, ul. Rolnicza, ul. Urodzajna, ul. Żyzna).
- W obrębie poszczególnych osiedli zastosowano różne rozwiązania nazewnicze, m.in. z wykorzystaniem

gniazd nazewniczych. W części osiedli nazwy ulic nawiązują bezpośrednio do tradycji lokalnych i miejscowego krajobrazu. Za przykład może posłużyć m.in. Tyniec (tab. 5). Należy zaznaczyć, że w niektórych przypadkach nazwa ulicy bądź placu jest ostatnim nawiązaniem i jedynym odniesieniem do przeszłości. Przykładowo pl. Błonie-Beszc to jedyny odnośnik do zanikłej osady Beszcz, a ul. Kapelanka, ul. Gramatyka czy też ul. Kawiory nawiązują do nazw folwarków i majątków ziemskich, znanych jedynie z dokumentów archiwalnych.

Tabela 5. Nazwy ulic Tyńca ze względu na pochodzenie

Rodzaj nazwy	Przykłady ulic
Nazwy kierunkowe	ul. Tyniecka (prowadząca od Dębniak do Tyńca)
Nazwy nawiązujące do miejscowej topografii/ obiektów fizjograficznych	ul. Bagienna, ul. Bogucianka, ul. Bór, ul. Grodzisko, ul. Skończanka, ul. Stępcica, ul. Świętojańska, ul. Wielogórska, ul. Zagórze, ul. Zakleśnie
Nazwy związane ze znaczącym obiektem architektonicznym (zespół klasztorny)	ul. Benedyktyńska, ul. Bolesława Śmiałego, ul. Browarniana, ul. Obrony Tyńca, ul. Stanisława Szczygielskiego
Nazwy związane z postaciami historycznymi	ul. Bolesława Śmiałego, ul. Stanisława Szczygielskiego, ul. Świętojańska
Nazwy związane z wydarzeniami historycznymi	ul. Grodzisko, ul. Obrońców Tyńca
Nazwy związane z funkcjami gospodarczymi	ul. Browarniana, ul. Dziewiarzy, ul. Promowa
Nazwy związane z legendami i podaniami	ul. Heligundy, ul. Walgierza Wdałego, ul. Świętojańska
Nazwy związane z literaturą	ul. Lutego Tura, ul. Juranda ze Sychowa, ul. Danusi Jurandówny, ul. Mačka z Bogdańca

Źródło: opracowanie własne.

Ciekawym zagadnieniem jest również sposób nazywania przystanków komunikacji miejskiej. Z jednej strony ich nazwy reprezentują znacznie większy wachlarz miejskiej toponimii, w dużej mierze ułatwiając orientację w przestrzeni miasta mieszkańcom i przyjezdnym, z drugiej jednak strony stałe zmiany nazewnictwa idące w kierunku dostosowywania do nazw ulic lub obiektów użyteczności publicznej powoduje, że z krajobrazu miasta znikają stopniowo utrwalone przez pokolenia nazwy.

Nazwy dawnych wsi przeszły nie tylko do toponimii miasta, ale także znalazły szersze zastosowanie. Dla przykładu nazwa „Łobzów” na mapie współczesnego Krakowa uwidacznia się m.in. jako:

- ul. Łobzowska (ulica wiodąca z centrum Krakowa w kierunku Łobzowa);
- Łobzów jako nazwa dawnej dzielnicy (można jeszcze spotkać na domach tabliczki z taką nazwą dzielnicy (fot. 2);
- Łobzów jako strukturalna jednostka urbanistyczna;
- umiejscowienie dawnego zamku – rezydencji królewskiej na Łobzowie;
- ul. Jadwigi z Łobzowa (nazwa wtórna);
- Spółdzielnia Mieszkaniowa „Łobzów”;
- Ogród „Łobzów” – przykład chrematonimu odnoszącego się do dziedzictwa kulturowego miejsca.



Fotografia 2. Tabliczki z numeracją domu przy ul. Jadwigi z Łobzowa.

Aktualnie cała ulica znajduje się w obrębie dzielnicy VI Bronowice
Źródło: R. Faracik (10.01.2020)

4. ROLNICTWO W KRAKOWIE W KONTEKŚCIE SPUŚCIZNY KULTUROWEJ DAWNYCH WSI

Rolnictwo pełni podstawową funkcję gospodarczą obszarów wiejskich, dlatego też stan jego rozwoju może wskazywać na cechy „wiejskości” danego obszaru. Kraków wyraźnie wyróżnia się spośród dużych miast w Polsce ze względu na znaczący odsetek użytków rolnych w całkowitej powierzchni miasta, który współcześnie wynosi ok. 40%. Z danych z ewidencji gruntów wynika jednak, że wartość ta stale spada, co wiąże się z powszechnie obserwowanymi tendencjami do wyłączenia z produkcji rolnej („odrolnienia”) gruntów rolnych, zwłaszcza w obrębie aglomeracji miejskich, i przeznaczania ich pod budownictwo mieszkaniowe i usługi (Kowalewski i in. 2014; Śleszyński, Komornicki, Deręgowska, Zielińska, 2014).

W 2005 r. ogólna powierzchnia użytków rolnych w Krakowie wynosiła 16,7 tys. ha, co stanowiło 51,2% powierzchni całego miasta. W 2017 r.⁵ wartości te wynosiły odpowiednio 14,6 tys. ha i 44,5%. Wśród użytków rolnych grunty orne, sady, łąki i pastwiska trwale stanowiły 93,6% w 2005 r. i 96,2% w 2017 r. (tab. 6). Według analiz Luchtera (2009, 2010) maksymalny udział użytków rolnych w ogólnej powierzchni miasta miał miejsce w 1900 r. (89%), od tego czasu notuje się stały spadek omawianego wskaźnika, przy czym największa dynamika spadku przypada na lata 50. XX w. (budowa kombinatu metalurgicznego i rozbudowa tkanki urbanistycznej Nowej Huty). Udział gruntów ornych w ogólnej powierzchni użytków rolnych w latach 1848–2008 kształtował się na mniej więcej stałym poziomie (69%). Spadek areалу użytków rolnych odnotowują też w swoich pracach Krzyk (2009), Krzyk, Bury (2013) oraz Krzyk, Tokarczuk, Heczko-Hyłowa, Ziobrowski (2013).

Dokładniejszych danych dostarczają wyniki spisu rolnego⁶. Z ogólnodostępnych danych z 2002 r. wynika, że w granicach administracyjnych Krakowa

Tabela 6. Powierzchnia użytków rolnych w Krakowie w latach 2005–2017 (ha)

Rok	Użytki rolne		Grunty rolne zabudowane
	ogółem	w tym: grunty orne, sady, łąki i pastwiska trwale	
2005	16 739	15 662	1 516
2007	16 386	15 454	1 521
2009	16 205	15 299	1 533
2011	15 758	14 930	1 729
2013	15 369	14 608	1 731
2015	14 976	14 608	1 745
2017	14 559	14 007	–

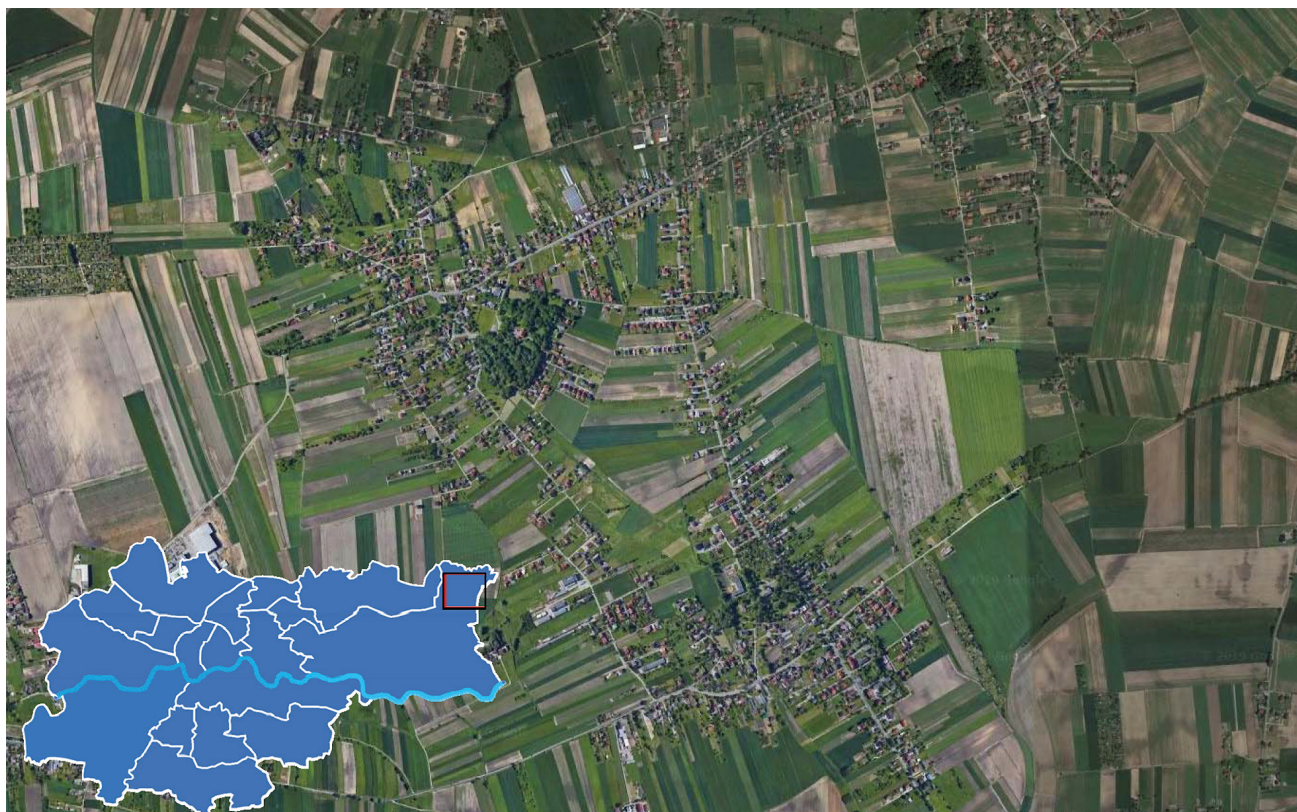
Źródło: Rocznik statystyczny Krakowa (2005, 2007, 2009, 2011, 2013, 2015, 2017).

powierzchnia wszystkich gospodarstw wynosiła 10,5 tys. ha, z czego 8,7 tys. ha (83,4%) stanowiły użytki rolne. Grunty orne obejmowały 6,9 tys. ha (65,9%) ogólnej powierzchni gospodarstw rolnych (1,8 tys. ha odłogowanych i 0,4 tys. ha ugorowanych). Poza tym było 225 ha sadów, około 1300 ha łąk i nieco ponad 300 ha pastwisk. Spis wykazał funkcjonowanie 6332 gospodarstw rolnych, z czego 6323 były gospodarstwami indywidualnymi. Około 68% wszystkich gospodarstw miało powierzchnię mniejszą niż 1 ha. W powierzchni zasiewów dominowały zboża (2,5 tys. ha – 53,3%) oraz ziemniaki. Pogłowie zwierząt obejmowało m.in. 1,3 tys. sztuk bydła i 2,8 tys. sztuk trzody chlewnej. Duże powierzchnie zajmują także uprawy warzyw, w tym pod osłonami. Szczególna rola przypada pszczelarstwu, które w swojej „miejskiej” odsłonie stało się bardzo popularne w ostatnich latach. Oprócz indywidualnych pasiek⁷, na uwagę zasługuje projekt „Pasieka Kraków” organizowany i współfinansowany przez Gminę Miejską Kraków (obecnie jest to 9 pasiek, z których 7 usytuowanych jest na dachach budynków, a 2 mają charakter naziemny).

Większość użytków rolnych, w tym gruntów ornych, zlokalizowana jest w dzielnicach peryferyjnych, przy czym najbardziej rozwinięta rolniczo jest Dzielnica XVIII Nowa Huta, a zwłaszcza północne i wschodnie otoczenie kombinatu metalurgicznego (rys. 4). Poza

tym, ze względu na walory glebowe, predystynowane do funkcji rolnej są także części dzielnic: IV Prądnik Biały, VI Bronowice, VII Krowodrza, XV Mistrzejowice oraz XVII Wzgórza Krzesławickie (Skiba, Drewnik, 2010). W wielu przypadkach funkcja rolnicza dominuje w krajobrazie tych osiedli (np.: Łuczanowice, Kościelniki, Wadów, Wyciąże, Wolica, Przylasek Rusiecki), co wiąże się z bardzo dobrymi warunkami przyrodniczymi (zwłaszcza żyznymi glebami) oraz tradycjami w tej dziedzinie (rys. 4). Należy zaznaczyć, że przed budową kombinatu na obszarze Nowej Huty (w granicach dzielnicy sprzed 1991 r.) udział gruntów rolnych w jej ogólnej powierzchni wynosił 91,7%, a w 2010 r. 51,7%, zaś grunty orne stanowiły odpowiednio 70,6% i 39,0% (Luchter, 2011).

Tradycje rolnicze uwidaczniają się m.in. w dożynkach, przybierających formę „święta plonów” (Cieśla-Reinfussowa, 1977). Od 2004 r. organizowane są Dożynki Miejskie (wcześniej nazywane Dożynkami Krakowskimi). Odbywają się one co roku w różnych częściach miasta (osiedlach), w których wciąż żywe są tradycje rolnicze. Dodatkowo organizowane są dożynki dzielnicowe, a najdłuższą tradycję mają te odbywające się w Nowej Hucie. Lokalne obchody realizowane są także w obrębie samych osiedli, a organizują je miejscowe instytucje społeczne i religijne (przykładem mogą być Dożynki Witkowickie) (tab. 7, rys. 5).



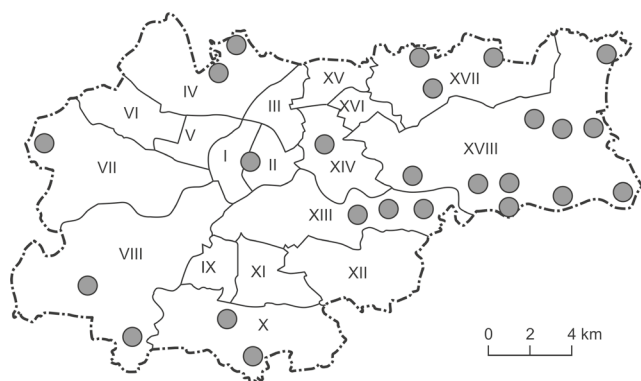
Rysunek 4. Łuczanowice i Wadów z zachowanym rozłogiem pól wykorzystywanych rolniczo
Źródło: opracowanie własne na podstawie zasobów Google Maps (2019)

Tabela 7. Lokalizacja dożynek miejskich i dzielnicowych w latach 2004–2019

Część miasta (osiedle)	Dożynki miejskie	Dożynki dzielnicowe	Uwagi
Branice	–	2007, 2014	Dzielnica Nowa Huta
Chałupki	–	2011	Dzielnica Nowa Huta
Czyżyny	2017	–	–
Kantorowice	2012	–	–
Kościelniki	–	2010, 2016	Dzielnica Nowa Huta
Lubocza	–	2013	Dzielnica Nowa Huta
Łęg	2014	2019	Dzielnica Czyżyny
Łuczanowice	2008	–	–
Mogiła	2004, 2005	–	jako Dożynki Krakowskie
Olszanica	2010	–	–
Pleszów	–	2017	Dzielnica Nowa Huta
Płaszów	–	2013	Dzielnica Podgórze
Półwie Zwierzynieckie	2019	–	na Błoniach
Prądnik Biały	2009	–	–
Przewóz	2018	2011, 2016	Dzielnica Podgórze
Przyłasek Rusiecki	–	2015	Dzielnica Nowa Huta
Ruszcza	–	2012	Dzielnica Nowa Huta
Rybitwy	–	2015, 2017, 2019	Dzielnica Podgórze
Sidzina	2006, 2011	–	–
Skotniki	2016	–	–
Swoszowice	2015	–	–
Wadów	–	2011	Dzielnica Wzgórza Krzesławickie
Wolica	2013	2008	Dzielnica Nowa Huta
Wróblowice	2007	–	–
Wróznice	–	2009, 2019	Dzielnica Nowa Huta
Wyciąże	–	2018	Dzielnica Nowa Huta

Źródło: opracowanie własne.

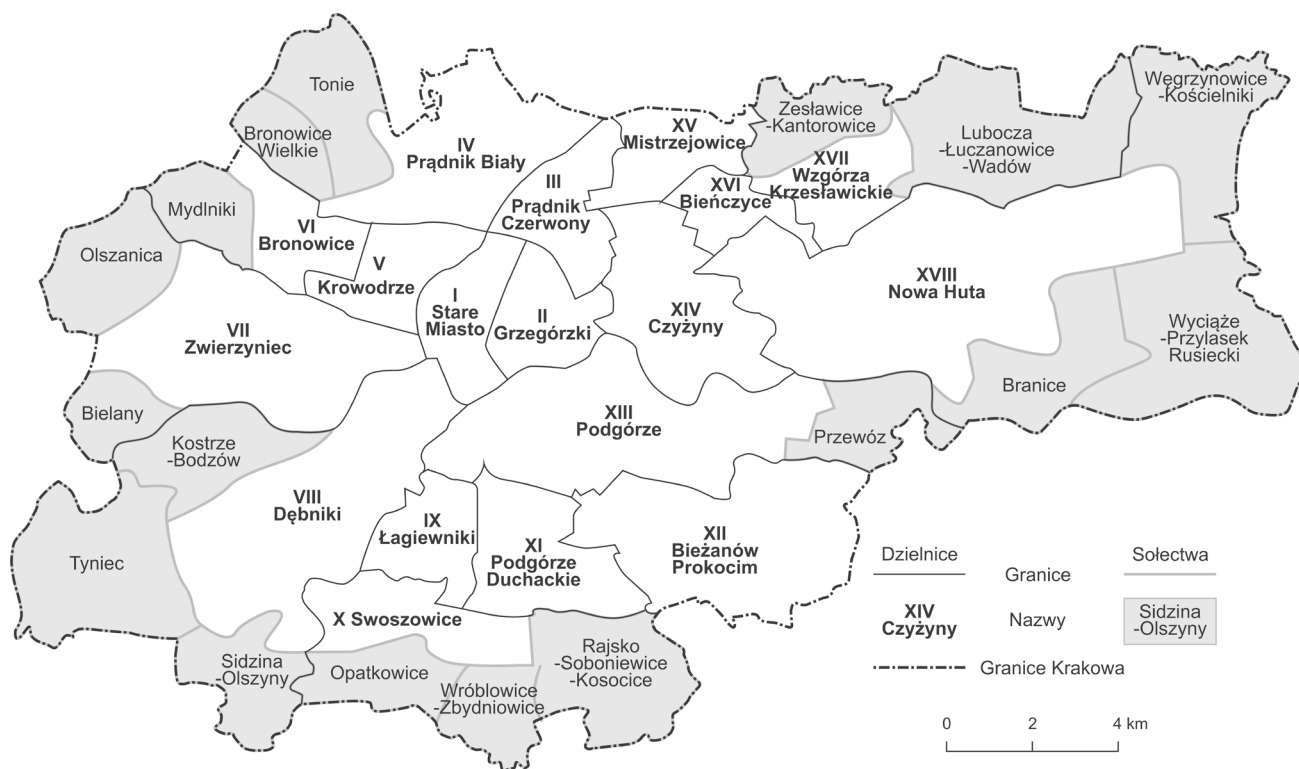
Na odrębność „wiejskich” i rolniczych obszarów w obrębie Krakowa w 2012 r. zwróciła uwagę grupa krakowskich radnych, która zaproponowała ustanowienie 17 sołectw z sołtysami na ich czele, co pozwoliłoby



Rysunek 5. Lokalizacja imprez dożynkowych w latach 2004–2019

Źródło: opracowanie własne

na pozyskiwanie dodatkowych środków z rządowego Programu Rozwoju Obszarów Wiejskich. Wnioskodawcy uzasadniali ten pomysł m.in. odrębnością od miejskiego układu urbanistycznego i charakterem wspólnot lokalnych, różnych od zbiorowości miejskiej. Jednym z głównych kryteriów przyjętych przy delimitacji proponowanych sołectw był udział użytków rolnych i liczba mieszkańców zatrudnionych w rolnictwie. Proponowane sołectwa to: Bronowice Wielkie i Tonie w dzielnicy IV Prądnik Biały; Mydlniki w dzielnicy VI Bronowice; Kostrze-Bodzów, Sidzina-Olszyny i Tynec w dzielnicy VIII Dębniki; Bielany i Olszanica w dzielnicy VII Zwierzyniec; Rajska-Soboniowice-Kosocice, Wróblowice-Zbydniowice i Opatkowice w dzielnicy X Swoszowice; Przewóz w dzielnicy XIII Podgórze; Zesławice-Kantorowice w dzielnicy XVII Wzgórza Krzesławickie; Węgrzynowice-Kościelniki, Wyciąże-Przyłasek Rusiecki i Branice w dzielnicy XVIII Nowa Huta (rys. 6).



Rysunek 6. Proponowane w 2012 r. sołectwa w obrębie miasta Krakowa
Źródło: Kraków Naszemiasto.pl (2020)

5. KULTURA LUDOWA I JEJ REMINISCENCJE W KRAJOBRAZIE KULTUROWYM MIASTA

Ważnym elementem życia społecznego wsi było kultywowanie zwyczajów, tradycji i obrzędów związanych zarówno z kalendarzem prac polowych i świąt religijnych, jak i wydarzeniami rodzinnymi i osobistymi. Unikatową wartość mają także w wielu przypadkach wyroby lokalnego rękodzieła. Świadczy to o specyficznej kulturze społeczności wiejskiej, która zaczęła się kształtować w niższych warstwach społecznych już we wczesnym średniowieczu, a nazywana jest często kulturą ludową. Ważną cechą tego zjawiska jest izolacjonizm, który wyraźnie odróżnia kulturę ludową od elitarnej. Regionalne zróżnicowanie obyczajów wynika z braku lub ograniczonego kontaktu z innymi społecznościami lokalnymi, przez co kultura ludowa wyróżnia się swoistą specyfiką miejscowych warunków ją kształtujących (Bukraba-Rylska, 1998; *Encyklopedia PWN*, 2020).

Tradycje chłopskie oraz kultura ludowa Krakowianów wyróżniają Kraków spośród innych dużych miast w Polsce (Cieśla-Reinfussowa, 1977). Strój ludowy Krakowianów Zachodnich (tzw. strój bronowicki) wraz ze strojem łowickim stały się znakami rozpoznawczymi polskiej kultury ludowej, swoistymi symbolami polskości i „polskimi strojami narodowymi”. Strój krakowski

należy do najbardziej rozpoznawalnych spośród polskich strojów ludowych, a krakowiak nauczanym jest od najmłodszych etapów edukacji zarówno w formie piosenek, jak i tańców. Należy zaznaczyć, że rola i znaczenie kultury ludowej Krakowianów w dużej mierze jest owocem znaczenia miasta i regionu w procesie obrony polskości w okresie zaborów oraz walki o wolność i samostanowienie, a tradycje chłopskie w tym względzie (np. udział w powstaniach narodowych, zwłaszcza w insurekcji kościuszkowskiej) należą do najbardziej znanych i utrwalonych w różnych tekstach kultury (m.in. literatura, malarstwo, muzyka) oraz w treściach nauczania na różnych poziomach edukacji szkolnej.

Współczesny folklorystyka nawiązuje do tych tradycji na różnych poziomach życia społecznego i kulturalnego. Elementy stroju krakowskiego widoczne są w mieście wśród ulicznych grajków przygrywających turystom, w sklepach z pamiątkami i wyrobami rękodzieła ludowego, w salach koncertowych i widowiskowych lub podczas różnego rodzaju imprez o charakterze historycznym, kulturalnym, społecznym, gospodarczym czy politycznym.

Część zwyczajów rodem z dawnych podkrakowskich wsi współcześnie należy do kanonu krakowskich wydarzeń kulturalnych, a nawet stała się swoistym symbolem miasta. Przykładem może być m.in. Lajkonik – Konik Zwierzyniecki, którego depozytariuszami były norbertanki zwierzynieckie. Pierwotnie pochod konika wiązał się z obrzędami religijnymi (oktawa

Bożego Ciała), a jego sprawowanie należało do kongregacji włóczków (flisaków) z Półwsia Zwierzynieckiego. W XIX w., wraz z upływem czasu, obrzęd ten stopniowo tracił swoje pierwotne znaczenie, stając się w konsekwencji ludową zabawą. Współcześnie pochód Lajkonika (tzw. harce) w towarzystwie kapeli „Mlaskotów” i orszaku włóczków przyciągają rzesze mieszkańców i przyjezdnych w oktawę Bożego Ciała, czyli w pierwszy czwartek po Uroczystości Najświętszego Ciała i Krwi Chrystusa (Kwiecińska, 2014b; Szoka, 2014).

Spośród innych wydarzeń o ludowych korzeniach, które wrosły w kulturowy krajobraz dzisiejszego miasta wymienić należy także Emaus i Rękawkę. Emaus to nazwa zwyczaju ludowego, przybierającego formę kiermaszu odpustowego, który od XIX w. odbywa się w poniedziałek wielkanocny przy klasztorze Sióstr Norbertanek na Zwierzyńcu. Spacer wzdłuż kramów i zabawy odpustowe stały się ważnym wydarzeniem, w którym udział brali mieszkańcy Krakowa. Jest to jedna z najstarszych tego typu imprez w Europie Środkowej, a jej tradycje kultywowane są do dzisiaj (Kwiecińska, 2014a). Rękawka to zwyczaj praktykowany we wtorek po świętach wielkanocnych, mający swoje początki jeszcze w czasach pogańskich i nawiązujący do tradycji starsłowiańskiej. Obecnie jest to impreza plenerowa w formie festynu, odbywająca się na Krzemionkach Podgórskich na Wzgórzu Lasoty, w sąsiedztwie kościółka św. Benedykta oraz wokół Kopca Krakusa (Oleszkiewicz, 2016).

Z dawnych podkrakowskich wsi (m.in. Krowodrza, Zwierzyńca, Czarnej Wsi, Grzegórzki, Ludwinowa), które w XIX w. stały się przedmieściami Krakowa, wywodzi się inny symbol współczesnego miasta – szopka krakowska. Twórcami szopek pierwotnie byli murarze i inni pracownicy budowlani pochodzący ze wspomnianych wsi, którzy, wykorzystując przerwę zimą w pracach budowlanych, zajęli się wytwarzaniem specyficznych szopek, swoją formą nawiązujących do przykładów budownictwa i architektury krakowskiej. Coroczny konkurs szopek krakowskich, a następnie ich wystawa wpisały się na trwałe do kalendarza imprez kulturalnych miasta (Kozieł, 2003; Kwiecińska, 2017; Szałapak, 2012).

Inną formą rękodzieła o ludowych korzeniach jest krakowskie koronkarstwo klockowe⁸, które obecnie praktykowane jest przez zaledwie około 30 koronczarek z Krakowa i okolic. Tradycje te kultywowane są m.in. w ramach Warsztatów Rękodzieła Artystycznego „Czar nici”, których początki sięgają 1999 r. (Czar nici, 2020). W Krakowie pracują także twórcy z zakresu: bibułkarstwa, plecionkarstwa, wycinankarstwa oraz różnych form plastyki obrzędowej związanych m.in. z rocznym kalendarzem obrzędowym (np. wieńce dożynkowe).

W ciągu roku w Krakowie organizowane są różne imprezy kulturalne, łączące się bezpośrednio z folklorem i szeroko rozumianą kulturą ludową. Do

imprez o najdłuższej tradycji należą Międzynarodowe Targi Sztuki Ludowej, ich 44 odsłona miała miejsce na Rynku Głównym w 2020 r. Spośród innych imprez wymienić można Kiermasz Pogranicze Kultur, który po raz 16 odbył się w 2020 r. Do lokalnych tradycji nawiązują także opisane wcześniej dożynki, obchodzone na różnych szczeblach: osiedlowym, dzielnicowym czy miejskim. Długą historię ma także święto pszczelarzy, Krakowskie Miodobranie, tradycyjnie organizowane we wrześniu na Placu Wolnica.

Do tradycji ludowych nawiązuje działalność zespołów pieśni i tańca, które w swoim repertuarze odnoszą się zarówno do folkloru Krakowiaków, jak i innych grup etnograficznych w Polsce i Europie. Są to:

- Ośrodek Kultury Krakowiacy – Zespół Pieśni i Tańca „Krakowiacy” (miejska jednostka organizacyjna – instytucja kultury);
- Międzyszkolny Ludowy Zespół Pieśni i Tańca „Krakowiak” (miejska jednostka organizacyjna – młodzieżowy dom kultury);
- Zespół Pieśni i Tańca „Małe Słowianki” (w ramach Centrum Młodzieży w Krakowie jako miejskiej jednostki organizacyjnej – młodzieżowego domu kultury);
- Zespół Pieśni i Tańca „Nowa Huta” (w ramach Nowohuckiego Centrum Kultury jako miejskiej jednostki kultury);
- Zespół Pieśni i Tańca Akademii Górniczo-Hutniczej „Krakus” im. Wiesława Białowąsa;
- Zespół Pieśni i Tańca Uniwersytetu Jagiellońskiego „Słowianki”.

Niezwykle ważną rolę w kultywowaniu wiedzy o kulturze ludowej oraz zachowaniu i popularyzacji tradycji odgrywa otwarte w 1911 r. Muzeum Etnograficzne w Krakowie im. Seweryna Udzieli. Instytucja ta prowadzi działalność wystawienniczą, naukową i edukacyjną z zakresu szeroko rozumianej etnologii w ujęciu historycznym i współczesnym. Także Muzeum Historyczne Miasta Krakowa⁹ prowadzi działalność wystawienniczą, edukacyjną, naukową i konserwatorską w zakresie tradycji lokalnych i folkloru miejskiego.

Oddzielnym zagadnieniem jest kwestia wykorzystania kultury ludowej i jej obecności w różnego rodzaju nurtach sztuk plastycznych, w literaturze czy muzyce. Pod tym kątem szczególne znaczenie ma ruch artystyczny Młodej Polski, którego centrum stanowił właśnie Kraków. Wiele dzieł sztuki z tego okresu do dzisiaj można podziwiać w różnych miejscach w Krakowie – w muzeach, budynkach użyteczności publicznej oraz domach i mieszkaniach prywatnych¹⁰. Najbardziej znaną postacią, szczególnie związaną z Krakowem, jest Stanisław Wyspiański. Jego dzieła malarskie, witraże oraz literatura należą do kanonu sztuki młodopolskiej. Jego dramaty symboliczne, a zwłaszcza „Wesele”, mają nie tylko znaczenie literackie, ale wpływają też na inne dziedziny sztuki. W miejscu akcji „Wesela”,

a więc w dworku wybudowanym przez Włodzimierza Tetmajera w Bronowicach Małych nazwanym później „Rydlówką”, mieści się od 1969 r. Muzeum Młodej Polski, które od 2018 r. stanowi oddział Muzeum Krakowa (wcześniej administrowane przez PTTK). Rokrocznie, około 20 listopada, na pamiątkę słynnego wesela Rydlów odbywa się przed dworkiem symboliczne „osadzanie chochoła”, czyli uroczyste okrywanie krzaku róży słomianą otuliną. Wydarzeniu temu towarzyszy symboliczny taniec w strojach ludowych wokół chochoła oraz występy krakowskich artystów. Dzięki Wyspiańskiemu Bronowice zaistniały w polskiej literaturze, ale też wraz ze swoim szeroko rozumianym „krajobrazem” stały się jednym z wyznaczników polskiej kultury (Ra-decka, 2016; Waltoś, 2000).

6. PODSUMOWANIE

Stopień zachowania i reprezentacji różnych aspektów wiejskości w krajobrazie kulturowym miasta jest kwestią ściśle powiązaną z indywidualnymi cechami danego ośrodka: warunkami środowiska przyrodniczego, historią, strukturą demograficzną i społeczną, tradycjami, polityką czy też więziami społecznymi i gospodarczymi łączącymi go z innymi jednostkami tak w układzie lokalnym i regionalnym, jak i ogólnokrajowym. Dlatego też badanie tego zjawiska ma charakter inter- i transdyscyplinarny, a zaangażowanych jest w nie szereg dyscyplin naukowych, reprezentujących różne dziedziny nauki. Należy wspomnieć w tym kontekście m.in.: nauki o Ziemi i środowisku, geografii społeczno-ekonomiczną i gospodarkę przestrzenną, ekonomię i finanse, etnografię (etnologię), nauki socjologiczne, politologię, historię, filozofię, psychologię, religioznawstwo, językoznawstwo, literaturoznawstwo, nauki o kulturze i religii, architekturę i urbanistykę czy też rolnictwo i ogrodnictwo oraz dyscypliny z dziedziny sztuki¹¹.

W pracy analizie podano tylko cztery główne aspekty wiejskości, ujawniające się we współczesnym krajobrazie miasta. Całościowe podejście do tego zagadnienia wymaga zaangażowania wymienionych wcześniej różnych dyscyplin w ujęciu wielowymiarowym. Omawiane zjawisko oprócz charakteru endogenicznego, wynikającego bezpośrednio z elementów wiejskości jako pochodnych zjawisk zachodzących w obrębie samego miasta, może być także rozpatrywane w kontekście cech egzogenicznych, będących wynikiem funkcji i znaczenia miasta w odniesieniu do różnych skali przestrzennych.

Mimo że w pracy analizie poddano tylko cztery aspekty związane z wiejskością, można stwierdzić, że Kraków jest miastem o bogatej spuściznie po wsiach, których tradycje nadal stanowią ważny element kra-

jobrazu kulturowego miasta. Należy zadać sobie pytanie, czy poszczególne wskazane cechy są istotne z punktu widzenia współczesnego miasta i aktualnie zachodzących w nim procesów? Oczywiście odpowiedź nie jest jednoznaczna i prosta, ale wiele wskazuje, że przyjęty kilkadziesiąt lat temu paradygmat nowoczesnego miasta nie przyniósł w pełni oczekiwanych korzyści. Zmiany następujące w sposobie myślenia o współczesnym mieście i procesach w nim zachodzących powodują w wielu przypadkach powrót do rozwiązań tradycyjnych, niejednokrotnie wprost odwołujących się do tradycji wsi jako pierwotnej jednostki organizacji osadnictwa ludzkiego.

Mieszkańcy dużych miast coraz częściej poszukują tradycyjnych rozwiązań na bolączki życia miejskiego. Uwidacznia się to m.in. w aspektach estetycznych (np. zieleń, kwietne łąki w parkach i na skwerach przypominające wiejskie pola, ogrody i skwery obsadzone roślinami kwitnącymi), społecznych (przeciwdziałanie anonimowości, tworzenie miejsc spotkań, różnych pól współpracy sąsiedzkiej, utożsamianie się z miejscem), gospodarczych (rolnictwo miejskie) czy ekologicznych (np. obsiewanie skwerów roślinami miododajnymi, pszczelarstwo miejskie). Nurt ekologiczny stopniowo wpływa na decyzje mieszkańców w zakresie zaopatrzenia w produkty spożywcze – kupowanie tych, które produkowane są na miejscu lub w bezpośrednim sąsiedztwie, a unikanie tych przywożonych z daleka (śląd węglowy). W przypadku Krakowa ważną kwestią jest utrzymanie funkcji rolniczej w celu zachowania bioróżnorodności oraz walorów krajobrazowych, co wiąże się m.in. z objęciem znacznych terenów obszarnymi formami ochrony przyrody (parki krajobrazowe, użytki ekologiczne).

Tradycyjne formy wiejskości, genetycznie związane z danym miastem, stają się stopniowo elementem współczesnych trendów społecznych i kulturowych, które stanowią próbę odpowiedzi na wyzwania stawiane współczesnym miastom. Jak zaznaczono wcześniej ważną kwestią są aspekty ekologiczne. Zdaniem autora rysuje się wyraźna potrzeba interdyscyplinarnego spojrzenia na tą problematykę tak w odniesieniu do poszczególnych ośrodków miejskich, jak i miast w ogóle. Wielowymiarowość zjawiska wiejskości nie pozwala na pełne ujęcie go tylko z punktu widzenia określonej dyscypliny naukowej i przypisanego do niej aparatu pojęciowego i metodologicznego.

PRZYPISY

¹ W odróżnieniu od wsi i obszarów wiejskich.

² Austriackie mapy katastralne znajdujące się w *Zintegrowanym Systemie Informacji Archiwalnej ZoSIA* dostępne w serwisie Szukaj w Archiwach (2020).

³ Archiwalne austriackie mapy topograficzne dostępne w serwisie MAPSTER (2020). Mapy aktualne i ortofotomapy dostępne

w serwisach: Małopolska Infrastruktura Informacji Przestrzennej (MIIP) (2020) oraz Geoportalkrajowy (2020).

⁴ Przykładem może być czeska Praga, gdzie w granicach metropolii znajduje się siedem chronionych zabytkowych stref wiejskich (Vesnická památková zóna) chronionych prawem (Budánka, Stará Hostivař, Královice, Rybáře, Střešovičky, Staré Bohnice, Staré Dáblice).

⁵ Rocznik statystyczny Krakowa ukazuje się co dwa lata, w 2019 r. opublikowano ostatnie dane.

⁶ Zbiorcze dane ze spisu rolnego w 2010 r. opublikowano z podziałem według siedziby użytkownika, a nie siedziby gospodarstwa rolnego, co powoduje, że dane dla Krakowa są zawyżone. W chwili opracowywania niniejszego tekstu nie były jeszcze znane końcowe wyniki spisu rolnego z 2020 r.

⁷ W Krakowie zarejestrowanych jest około 300 pszczelarzy, z których część prowadzi swoje pasieki na obszarze miasta.

⁸ Należy zaznaczyć, że szopkarstwo krakowskie, pochodzący Lajkonika oraz krakowska korona klockowa zostały wpisane na „Krajową listę niematerialnego dziedzictwa kulturowego”. W 2018 r. szopkarstwo krakowskie zostało wpisane na „Listę reprezentatywną niematerialnego dziedzictwa kulturowego ludzkości UNESCO”.

⁹ Od 2019 r. działa pod skróconą nazwą Muzeum Krakowa.

¹⁰ W Krakowie istnieją trasy turystyczne prowadzące szlakiem Młodej Polski. Wydanych zostało także kilka przewodników po mieście trasą małopolską oraz śladami znanych twórców tego nurtu, zwłaszcza Stanisława Wyspiańskiego (m.in. Sobieska, Sobieska, Blondiau, 2003; Zbijewska, 1986). Szereg publikacji wydano w 2019 r. w związku z obchodami 150. Rocznicy urodzin Stanisława Wyspiańskiego.

¹¹ Według klasyfikacji dziedzin i dyscyplin naukowych obowiązujących w Polsce od 2018 r.

na przykładzie ulic Krańcowej i Wilczej w Lublinie. *Studia Geohistorica*, 2, 107–117.

Cieśla-Reinfussowa, Z. (1977). Żywotność obrzędów ludowych w Krakowie i na wsi podkrakowskiej. *Lud*, 61, 130–145.

Czar nici (2020). Warsztaty Rękodzieła Artystycznego „Czar nici”. Pobrane z: <http://www.haftkoronka.wordpress.com> (1.07.2020).

Duś, E. (2011). Rola i miejsce ogrodów działkowych w przestrzeni miejskiej. *Geographia. Studia et Dissertationes*, 33, 79–100.

Encyklopedia PWN (2020). Pobrane z: <https://encyklopedia.pwn.pl/haslo/kultura-ludowa;3934264.html> (20.06.2020).

Figlus, T. (2020a). Process of incorporation and morphological transformations of rural settlements patterns in the context of urban development. The casestudy of Łódź. *Quaestiones Geographicae*, 39 (2), 75–95. <https://doi.org/10.2478/quageo-2020-0019>

Figlus, T. (2020b). Transformacja morfologiczna wsi włączonych do miasta po II wojnie światowej na przykładzie Łodzi. *Więś i Rolnictwo*, 2 (187), 99–130.

Frydryczak, B. (2011). Krajobraz: próba ujęcia w perspektywie interdyscyplinarnej. *Studia Europea Gnesnensia*, 4, 207–224.

Gajdek, A., Cieśla, B. (2017). Relikty układów ruralistycznych w strukturze współczesnego miasta. Zachowane dziedzictwo w kontekście założeń miasta przyszłości, na przykładzie Rzeszowa. *Czasopismo Inżynierii Lądowej, Środowiska i Architektury*, 64 (3/II), 67–78. <https://doi.org/10.7862/rb.2017.154>

Gałka, A. (2018). Ochrona kształtu wsi – czy warto włączać obszary wiejskie do granic administracyjnych okolicznych miast. *Prace Naukowe Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu*, 504, 29–42. <https://doi.org/10.15611/pn.2018.504.03>

Geoportalkrajowy (2020). Pobrane z: <http://mapy.geoportalkrajowy.pl> (17.02.2020).

Google Maps (2019). Pobrane z: <http://www.google.com/maps> (12.02.2019).

Górka, A. (2015). Wsparcie dla wiejskości. Znaczenie doświadczeń w kształtowaniu wiejskiego krajobrazu. *Studia KPZK*, 163, 65–82.

Grochulska-Salak, M. (2017). Rolnictwo miejskie jako element krystalizujący przestrzeń suburbiów. *Kwartalnik Naukowy Uczelni Vistula*, 4 (54), 153–161.

Grochulska-Salak, M. (2018). Rolnictwo miejskie jako innowacyjna produkcja stanowiąca element scalający i uzupełniający strukturę miasta. *Budownictwo i Architektura*, 17 (2), 143–158. https://doi.org/10.24358/Bud-Arch_18_172_12

Grochulska-Salak, M. (2019). Urban farming in sustainable city development. W: J.G. Vargas-Hernández, J. Zdunek-Wielgońska, *Bioeconomic solutions and investments in sustainable city development* (s. 43–64). Hershey: IGI Global. <https://doi.org/10.4018/978-1-5225-7958-8.ch003>

Halamska, M. (2009). Uwagi o naturze wiejskości i sposobach jej definiowania. W: G. Gorzelak, M. Szczepański, W. Ślęzak-Tazbir, *Człowiek-miasto-region. Związki i interakcje. Księga jubileuszowa Bohdana Jałowieckiego* (s. 123–136). Warszawa: Wydawnictwo Naukowe Scholar.

Halamska, M. (2011). Wiejskość jako kategoria socjologiczna. *Więś i rolnictwo*, 1 (150), 37–55.

Handke, K. (1992). *Polskie nazewnictwo wiejskie*. Warszawa: PAN Instytut Sławiastyki.

Jeziorska-Biel, P. (2017). Społeczne i przestrzenne aspekty procesu odnowy wsi (przypadek województwa łódzkiego). *Biuletyn KPZK*, 267, 121–132.

Jędrusiak, T. (2010). *Wiejska turystyka kulturowa*. Warszawa: Polskie Wydawnictwo Ekonomiczne.

Kowalewski, A., Mordasewicz, J., Osiatyński, J., Regulski, J., Stępień, J., Śleszyński, P. (2014). Ekonomiczne i społeczne koszty niekontrolowanej urbanizacji w Polsce – wybrane fragmenty raportu. *Samorząd Terytorialny*, 25 (4/280), 5–21.

BIBLIOGRAFIA

Bański, J. (2006). *Geografia polskiej wsi*. Warszawa: Polskie Wydawnictwo Ekonomiczne.

Bański, J. (2007). *Geografia rolnictwa Polski*. Warszawa: Polskie Wydawnictwo Ekonomiczne.

Bański, J. (2008). Strefa podmiejska – już nie miasto, jeszcze nie wieś. W: A. Jezierska-Thole, L. Kozłowski (red.), *Gospodarka przestrzenna w strefie kontinuum miejsko-wiejskiego w Polsce* (s. 29–44). Toruń: Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania PAN.

Bański, J. (2012). Problematyka definicji i zasięgu przestrzennego obszarów wiejskich i stref podmiejskich. *Acta Scientiarum Polonorum, Administratio Locorum*, 11 (3), 5–15.

Bański, J. (2017). *Rozwój obszarów wiejskich: wybrane zagadnienia*. Warszawa: Polskie Wydawnictwo Ekonomiczne.

Bogdanowski, J. (1996). *Kompozycja i planowanie w architekturze krajobrazu*. Wrocław: Zakład Narodowy im. Ossolińskich.

Bogdanowski, J. (2001). Czytanie krajobrazu. W: A. Michałowski (red.), *Krajobraz kulturowy. Warsztaty dla nauczycieli i metodyków. Zeszyt dydaktyczny* (s. 17–33). Warszawa: Ośrodek Ochrony Zabytkowego Krajobrazu.

Bukraba-Rylska, I. (1998). Kultura ludowa. W: A. Woś (red.), *Encyklopedia agrobiznesu* (s. 454–460). Warszawa: Fundacja Innowacja, Wyższa Szkoła Społeczno-Ekonomiczna.

Cepil, M. (2018). Geneza i dziedzictwo kulturowe osad frydeyckich we współczesnych granicach Łodzi. *Piotrkowskie Zeszyty Historyczne*, 19 (1), 49–66.


Chachaj, J. (2014). Trwałość dawnych elementów krajobrazu i sieci drożnej w ramach współczesnej przestrzeni miejskiej

- Kozieł, A. (2003). *Betlejem krakowskie. Dzieje szopki krakowskiej*. Kraków: Wydawnictwo „m”.
- Kraków Naszemiasto.pl (2020). Pobrane z: <https://krakow.naszemiasto.pl> (11.06.2020).
- Krzyk, P. (2009). Obszary rolne jako element systemu przyrodniczego miasta Krakowa. *Problemy Rozwoju Miast*, 3, 47–61.
- Krzyk, P., Bury, K. (2013). Zmiany przeznaczenia użytków rolnych Krakowa w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego. *Problemy Rozwoju Miast*, 4, 27–40.
- Krzyk, P., Tokarczuk, T., Heczko-Hyłowa, E., Ziobrowski, Z. (2013). *Obszary rolne jako element struktury przestrzennej miast – problemy planistyczne*. Kraków: Instytut Rozwoju Miast.
- Kwiecińska, M. (2014a). Emaus – tradycja krakowskiego pielgrzymowania. *Krzysztofor*, 32, 349–362.
- Kwiecińska, M. (2014b). Konik zwierzyniecki jako obrzęd lokalny i uniwersalny. W: R. Klimek (red.), *Świat Lajkonika. Konik na świecie* (s. 178–188). Kraków: Muzeum Historyczne Miasta Krakowa.
- Kwiecińska, M. (2017). Szopkarstwo krakowskie w procesach kształtowania dziedzictwa miasta. *Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Jagiellońskiego. Prace Etnograficzne*, 45 (3), 333–350. <https://doi.org/10.4467/22999558.PE.17.016.8360>
- Luchter, B. (2009). Tendencje zmian użytkowania ziemi w Krakowie w latach 1848–2008. *Świat Nieruchomości*, 1 (67), 30–37.
- Luchter, B. (2010). Zmiany użytkowania ziemi na terenie wybranych jednostek przestrzennych, wchodzących w skład miasta Krakowa, w latach 1848–2008. *Świat Nieruchomości*, 1 (71), 4–11.
- Luchter, B. (2012). *Kraków – zarys przemian ekonomiczno-przestrzennych*. Kraków: Wydawnictwo Uniwersytetu Ekonomicznego.
- Luchter, B. (2011). Przemiany użytkowania ziemi w Nowej Hucie w okresie 60 lat jej istnienia. *Świat Nieruchomości*, 1 (75), 4–11.
- Małopolska Infrastruktura Informacji Przestrzennej (2020). Pobrane z: <https://miip.geomalopolska.pl> (20.03.2020).
- MAPSTER (2020). Pobrane z: <http://igrek.amzp.pl/> (15.03.2020).
- Michałowski, A. (2001). Świadome kształtowanie krajobrazu a ochrona krajobrazu historycznego. W: A. Michałowski (red.), *Krajobraz kulturowy. Warsztaty dla nauczycieli i metodyków. Zeszyt dydaktyczny* (s. 3–8). Warszawa: Ośrodek Ochrony Zabytkowego Krajobrazu.
- Miszewska, B., Szmytkie, R. (2017). Rozwój przestrzenny i przemiany morfologiczne osiedli Wrocławia wyrosłych wokół dawnych wsi kmiecy. *Studia z Geografii Politycznej i Historycznej*, 6, 51–70. <https://doi.org/10.18778/2300-0562.06.03>
- Mydel, R. (1979). *Rozwój struktury przestrzennej miasta Krakowa*. Wrocław: Zakład Narodowy im. Ossolińskich.
- Mydel, R. (1994). *Rozwój urbanistyczny miasta Krakowa po drugiej wojnie światowej*. Kraków: Wydawnictwo „Secesja”.
- Myga-Piątek, U. (2001). Spór o pojęcie krajobrazu w geografii i dziedzinach pokrewnych. *Przegląd Geograficzny*, 73, 1–2, 163–176.
- Myga-Piątek, U. (2005a). Historia, metody i źródła badań krajobrazów kulturowych. W: A. Szponar, S. Horska-Schwarz (red.), *Problemy Ekologii Krajobrazu XVII* (s. 1–77). Wrocław: Uniwersytet Wrocławski.
- Myga-Piątek, U. (2005b). Krajobraz kulturowy w badaniach geograficznych. *Prace Komisji Krajobrazu Kulturowego PTG*, 4, 40–53.
- Myga-Piątek, U. (2012). *Krajobrazy kulturowe: aspekty ewolucyjne i typologiczne*. Katowice: Uniwersytet Śląski.
- Nowakowski, S. (1963). Tendencje egalitarne i nowa hierarchia społeczna w przemysłowo-miejskim środowisku ziem zachodnich. *Przegląd Socjologiczny*, 17 (1), 35–52.
- Oleszkiewicz, M. (2016). Magazyn obrzędów. Niematerialne dziedzictwo w muzeum na przykładzie śladów Emausu i Rękawki w zbiorach Muzeum Etnograficznego im. Seweryna Udzieli w Krakowie. W: M. Kwiecińska (red.), *Niematerialne dziedzictwo miasta: muzealizacja, ochrona, edukacja* (s. 157–169). Kraków: Muzeum Historyczne Miasta Krakowa.
- Opracowanie Ekofizjograficzne Miasta Krakowa* (2010). Miasto Kraków. Pobrane z: https://www.bip.krakow.pl/?dok_id=115&lid=900692606&vReg=2 (15.06.2020).
- Państwowy Rejestr Nazw Geograficznych (2020). Pobrane z: <http://www.gugik.gov.pl/> (20.06.2020).
- Plit, F. (2011). *Krajobraz kulturowy – czym jest?* Warszawa: Uniwersytet Warszawski, Wydział Geografii i Studiów Regionalnych.
- Plit, J. (2016). *Krajobrazy kulturowe Polski i ich przemiany*. Warszawa: PAN, Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania.
- Poczet Krakowski* (2020a). Pobrane z: https://www.poczetkrakowski.pl/tomy/show_tome.html?tome=1 (1.06.2020).
- Poczet Krakowski* (2020b). Pobrane z: https://www.poczetkrakowski.pl/tomy/show_article,dzielnica-administracyjna-a-dzielnica-katastralna-1235.html (1.06.2020).
- Poczet Krakowski* (2020c). Pobrane z: <https://www.poczetkrakowski.pl/granice-krakowa/> (1.06.2020).
- Poczet Krakowski* (2020d). Pobrane z: https://www.poczetkrakowski.pl/tomy/show_article,punkt-wyjscia-wielki-krakow-422.html (1.06.2020).
- Podedworna, H. (2010). Wiejskość wyzwolona. Nowa konceptualizacja przestrzeni wiejskiej. *Roczniki socjologii wsi*, 29, 7–24.
- Podedworna, H. (2013). Wiejskość jako obcość. W: D. Kasprzyk (red.), *Nie tylko o wsi... Szkice humanistyczne dedykowane profesor Marii Wieruszewskiej-Adamczyk* (s. 137–147). Łódź: Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego. <https://doi.org/10.18778/7969-011-4.07>
- Radecka, E. (2016). Osadzanie Chochoła. Pomiedzy tradycją ludową a literacką. W: M. Kwiecińska (red.), *Niematerialne dziedzictwo miasta: muzealizacja, ochrona, edukacja* (s. 202–212). Kraków: Muzeum Historyczne Miasta Krakowa.
- Rejestr Urzędowy Podziału Terytorialnego Kraju (TERYT) (2020). Pobrane z: <https://eteryt.stat.gov.pl> (25.06.2020).
- Rocznik statystyczny Krakowa* (2005). Urząd Statystyczny w Krakowie. Pobrane z: <https://krakow.stat.gov.pl/publikacje-i-foldery/roczniki-statystyczne/rocznik-statystyczny-krakowa-2005,6,4.html> (10.06.2020).
- Rocznik statystyczny Krakowa* (2007). Urząd Statystyczny w Krakowie. Pobrane z: <https://krakow.stat.gov.pl/publikacje-i-foldery/roczniki-statystyczne/rocznik-statystyczny-krakowa-2007,6,3.html> (10.06.2020).
- Rocznik statystyczny Krakowa* (2009). Urząd Statystyczny w Krakowie. Pobrane z: <https://krakow.stat.gov.pl/publikacje-i-foldery/roczniki-statystyczne/rocznik-statystyczny-krakowa-2009,6,2.html> (10.06.2020).
- Rocznik statystyczny Krakowa* (2011). Urząd Statystyczny w Krakowie. Pobrane z: <https://krakow.stat.gov.pl/publikacje-i-foldery/roczniki-statystyczne/rocznik-statystyczny-krakowa-2011,6,1.html> (10.06.2020).
- Rocznik statystyczny Krakowa* (2013). Urząd Statystyczny w Krakowie. Pobrane z: <https://krakow.stat.gov.pl/rocznik-statystyczny-krakowa-2013-922/> (10.06.2020).
- Rocznik statystyczny Krakowa* (2015). Urząd Statystyczny w Krakowie. Pobrane z: <https://krakow.stat.gov.pl/publikacje-i-foldery/roczniki-statystyczne/rocznik-statystyczny-krakowa-2015,6,6.html> (10.06.2020).
- Rocznik statystyczny Krakowa* (2017). Urząd Statystyczny w Krakowie. Pobrane z: <https://krakow.stat.gov.pl/publikacje-i-foldery/roczniki-statystyczne/rocznik-statystyczny-krakowa-2017,6,7.html> (10.06.2020).


- Skiba, S., Drewnik, M. (2010). Kierunki rozwoju rolnictwa w granicach Krakowa. W: B. Degórska (red.), *Opracowanie ekofizjograficzne miasta Krakowa* (s. 255–264). Kraków: Urząd Miasta Krakowa.
- Słownik języka polskiego pod red. W. Doroszewskiego (2020). Pobrane z: <http://doroszewski.pwn.pl/haslo/wie%C5%9Bniak/> (20.06.2020).
- Sobieska, T., Sobieska, K., Blondiau, G. (2003). *Śladami Młodej Polski. Secesja w Krakowie i okolicach*. Kraków: Wydawnictwo „Dęby Rogalińskie”.
- Sroka, W. (2013). Rolnictwo i gospodarstwa rolne w miastach – znaczenie i zakres zjawiska. *Roczniki Naukowe SERiA*, XV (3), 317–322.
- Sroka, W. (2014a). Definicje oraz formy miejskiej agrokultury – przyczynek do dyskusji. *Więś i Rolnictwo*, 3 (164), 85–103.
- Sroka, W. (2014b). Struktura oraz intensywność użytkowania gruntów rolnych w miastach i na obszarach podmiejskich. *Roczniki Naukowe SERiA*, XVI (6), 449–455.
- Sroka, W. (2015). Resources and use of agricultural land in Polish cities according to chosen theories of location of agricultural production. *Acta Scientiarum Polonorum Oeconomia*, 14 (3), 135–147.
- Sroka, W. (2016a). Aktywność ekonomiczna i powiązanie z rynkiem gospodarstw rolnych zlokalizowanych w miastach oraz ich obszarach funkcjonalnych. *Roczniki Naukowe SERiA*, XVIII (5), 231–237.
- Sroka, W. (2016b). Potencjał produkcyjny rolnictwa w miastach i obszarach podmiejskich. *Roczniki Naukowe SERiA*, XVIII (2), 249–255.
- Sroka, W., Musiał, W. (2016). Rolnictwo i gospodarstwa rolne na obszarach miejskich i podmiejskich – konceptualizacja oraz przesłanki rozwoju. *Folia Pomeranae Universitatis Technologiae Stetinensis, Oeconomica*, 329 (84/3), 123–134. <https://doi.org/10.21005/oe.2016.84.3.12>
- Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta Krakowa* (2014). Miasto Kraków. Pobrane z: <https://www.bip.krakow.pl/?id=48> (15.06.2020).
- Szałaapak, A. (2012). *Szopka krakowska jako zjawisko folkloru krakowskiego na tle szopki europejskiej. Studium historyczno-etnograficzne*. Kraków: Muzeum Historyczne Miasta Krakowa.
- Szkup, R. (2013). *Użytkowanie rodzinnych ogrodów działkowych (ROD) przez społeczność wielkomiejską: przykład Łodzi*. Łódź: Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego. <https://doi.org/10.18778/7525-904-9>
- Szkup, R., Pytel, S. (2016). Ogrody działkowe (ROD) w przestrzeni dużego miasta. Przykład Łodzi. *Prace Komisji Krajobrazu Kulturowego*, 32, 109–124.
- Szmytkie, R. (2011). Osiedla wiejskie w granicach administracyjnych dużego miasta (przykład Wrocławia). *Studia Miejskie*, 3/2011, 159–186.
- Szmytkie, R. (2014). *Metody analizy morfologii i fizjonomii jednostek osadniczych. Rozprawy Naukowe Instytutu Geografii i Rozwoju Regionalnego 35*. Wrocław: Uniwersytet Wrocławski.
- Szoka, A.I. (2014). Lajkonik – Konik Zwierzyniecki. Dzieje niematerialnego eksponatu muzealnego. W: R. Klimek (red.), *Świat Lajkonika. Konik na świecie* (s. 31–73). Kraków: Muzeum Historyczne Miasta Krakowa.
- Szpakowska, E. (2011). Architektura miasta idealnego: wprowadzenie. *Przestrzeń i Forma*, 16, 121–154.
- Szukaj w Archiwach (2020). Pobrane z: <http://www.szukajwarchiwach.gov.pl/> (17.03.2020).
- Szymańska, D., Biegańska, J. (2011). Fenomen urbanizacji i procesy z nim związane. *Studia Miejskie*, 4, 13–38.
- Śleszyński, P., Komornicki, T., Deręgowska, A., Zielińska, B. (2014). *Analiza stanu i uwarunkowań prac planistycznych w gminach w 2012 roku*. Warszawa: Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania PAN na zlecenie Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju.
- Tkaczewski, D. (2016). „Narastanie miasta” na przykładzie Pragi. Fenomen i dynamizm czeskiej stolicy w XIX i pierwszej połowie XX w. *Studia Ekonomiczne*, 303, 183–202.
- Ustawa z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami*. Dz.U. 2003, nr 162, poz. 1568.
- Ustawa z dnia 24 kwietnia 2015 r. o zmianie niektórych ustaw w związku ze wzmocnieniem narzędzi ochrony krajobrazu*. Dz.U. 2015, poz. 774.
- Waltoś, S. (2000). *Krajobraz „Wesela”*. Kraków: Wydawnictwo Plus.
- Wasilewski, J. (1986). Społeczeństwo polskie, społeczeństwo chłopskie. *Studia Socjologiczne*, 3 (102), 39–56 (przedruk: *Studia Socjologiczne*, 2011, 1 (200), 353–368).
- Wieczorkiewicz, W. (1995). *Planowanie przestrzenne osadnictwa wiejskiego*. Warszawa: Wydawnictwo Szkoły Głównej Gospodarstwa Wiejskiego.
- Wielki słownik języka polskiego* (2020a). Pobrane z: https://wsjp.pl/index.php?id_hasla=3352&ind=0&w_szukaj=wiejsko%C5%9B%C4%87 (3.06.2020).
- Wielki słownik języka polskiego* (2020b). Pobrane z: https://wsjp.pl/index.php?id_hasla=33302&id_znaczenia=3947230&l=27&ind=0 (3.06.2020).
- Wilkanić, A. (2018). *Stan zachowania i trwałość historycznych układów przestrzennych dawnych wsi i majątków w strukturze Poznania*. Poznań: Wydawnictwo Uniwersytetu Przyrodniczego w Poznaniu.
- Wójcik, M. (2012). *Geografia wsi w Polsce: studium zmiany podstaw teoretyczno-metodologicznych*. Łódź: Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego. <https://doi.org/10.18778/7525-657-4>
- Wójcik, M. (2013). *Przemiany społeczno-przestrzenne osiedli wiejskich. Studium przypadku Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego*. Łódź: Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego. <https://doi.org/10.18778/7969-047-3>
- Zbijewska, K. (1986). *Krakowskim szlakiem Stanisława Wyspiańskiego*. Warszawa: PTTK „Kraj”.

Artykuł wpłynął:
20 lipca 2020
Zaakceptowano do druku:
1 grudnia 2020

Marlena Dyszy

 <https://orcid.org/0000-0002-9464-8224>
marlena.dyszy@gmail.com

Elżbieta Zuzńska-Żyśko

 <https://orcid.org/0000-0003-1258-3816>
elzbieta.zuzanska-zysko@us.edu.pl

Uniwersytet Śląski w Katowicach
Wydział Nauk Przyrodniczych, Sosnowiec
Instytut Geografii Społeczno-Ekonomicznej i Gospodarki Przestrzennej

STREFY WPŁYWU MIAST A MIGRACJE LUDNOŚCI W REGIONIE POLICENTRYCZNYM

Abstrakt: Obszary wiejskie w zapleczu dużych miast podlegają silnym procesom migracyjnym. To powoduje różne konsekwencje przestrzenne i funkcjonalne, w tym tworzenie się nowych stref oddziaływania na styku miast i wsi. Celem pracy jest wskazanie miast, które wytworzyły własne strefy wpływu migracyjnego na obszarach wiejskich w Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii (GZM). Badanie opiera się na wielkości i kierunkach migracji w latach 2002–2017. Najsilniejszej presji migracyjnej podlegają gminy wiejskie, które graniczą z większymi miastami. W regionie policentrycznym strefy oddziaływania miast są zróżnicowane i nakładają się wzajemnie. Miasta oddziałują na obszary wiejskie w różnych kierunkach.

Słowa kluczowe: strefa wpływu miasta, migracje, region policentryczny, konurbacja, gęstość zaludnienia.

MIGRATION WITHIN A METROPOLITAN REGION AND ITS IMPACT ON THE RURAL HINTERLAND

Abstract: Rural areas in the hinterland of large urban centres are subject to strong migration processes. There are various spatial and functional consequences, including new impact zones where the urban and rural come into contact. The study aims to identify cities that have created such zones in the rural areas of the polycentric Metropolitan region of Górnośląsko-Zagłębiowska (GZM). The study is based on both the scale and direction of migration and covers the years 2002–2017. Rural communes bordering larger urban areas are subject to the most substantial migratory pressure. The impact zones of urban areas are diverse and overlap each other while rural areas are influenced in a number of ways.

Keywords: hinterland, migration, polycentric region, conurbation, population density.

1. WPROWADZENIE

Od końca lat 90. XX w. procesy migracyjne zaczęły odgrywać coraz większą rolę w przestrzennym zróżnicowaniu liczby ludności wiejskiej w Polsce (Bański, 2003). W latach 1991–2010 ponad 2 mln mieszkańców miast wyemigrowało na wieś. Trend ten nasilił się pod koniec lat 90. i od 2000 r. obserwuje się dodatnie saldo migracji dla ogółu obszarów wiejskich (Szymańska, Biegańska, 2011). W regionie śląskim wzrost napływu ludności zaznaczył się w gminach wiejskich położonych w strefach podmiejskich dużych miast, w mniejszym stopniu w strefach miast średnich i małych (Runge, 2017; Zuzńska-Żyśko, 2002). Największa intensywność tych procesów obserwowana jest w gminach wiejskich, które bezpośrednio sąsiadują z miastami centralnymi

(Heffner, Marszał, 2008; Pytel, 2017; Pytel, Rahmonov, Ruman, 2020; Ślodziński, 2011; Spórna, 2018; Zuzńska-Żyśko, Pytel, Koman, 2016). Migracje na wieś wiążą się z powiększaniem obszaru zabudowy i *urban sprawl*. Nowi mieszkańcy budują głównie domy jednorodzinne, wpływając na rozwój funkcji rezydencjonalnej, w wyniku tego dochodzi do zmiany stylu życia i zmian funkcjonalnych, zwiększa się koszt infrastruktury (budowa nowych dróg, wodociągów, kanalizacji, oświetlenia itd.) oraz powstaje chaos przestrzenny (Kowalewski, Markowski, Śleszyński, 2018; Raźniak, Winiarczyk-Raźniak, 2013; Zborowski, Raźniak, 2013). Co równie ważne, w wyniku migracji na wieś koszty dojazdów do pracy znacznie się zwiększają (Lityński, Hołuj, 2018).

Województwo śląskie należy do czołówki regionów depopulacyjnych w Polsce (Runge, 2003, 2011; Runge, 2017; Runge, Runge, Kantor-Pietraga, Krzysztofik, 2020), w którym mają znaczenie nie tylko znaczące wielkości ubytku zaludnienia, ale także silne wewnątrzregionalne różnice w kształtowaniu się procesów ludnościowych w warunkach historycznych i zależności między gospodarką a kierunkami zmian demograficznych. Do lat 80. XX w. rozwój ludnościowy województwa śląskiego w dużej mierze bazował na napływie ludności spoza województwa. Od lat 90. XX w. sytuacja uległa odwróceniu, bowiem nasilił się odpływ ludności – nie tylko do innych województw, ale także poza granice kraju (Kłosowski, Runge, 2010). W latach 90. XX w. region wszedł w fazę suburbanizacji, przejawiającej się odpływem ludności z miast na obszary wiejskie.

Przemiany zachodzące w ruchu migracyjnym przyczyniły się do zwiększenia liczby ludności w strefie podmiejskiej Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii (GZM) i współcześnie wpisują się w ogólne trendy w Polsce. Wobec zaistniałych nowych trendów ludnościowych głównym celem pracy jest wskazanie miast, które wytworzyły strefy oddziaływania migracyjnego na obszarach wiejskich w zapleczu

Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii. Jednocześnie postawiono pytania badawcze, czy wszystkie miasta na prawach powiatu tworzące policentryczny rdzeń oddziałują na zaplecze wiejskie oraz czy każde miasto wytworzyło własną strefę ciążenia?

2. OBSZAR BADAŃ I MATERIAŁY ŹRÓDŁOWE

Zakres przestrzenny pracy obejmuje osiem gmin wiejskich województwa śląskiego, leżących w różnych powiatach, które znajdują się w bezpośredniej strefie ciążenia największych miast rdzeniowych. W badaniu uwzględniono: w północnej części Bobrowniki i Psary w powiecie będzińskim oraz Świerklaniec i Zbrosławice w powiecie tarnogórskim. Na południu wzięto pod uwagę: Chełm Śląski w powiecie bieruńsko-łędzkim, Kobiór w powiecie pszczyńskim, Wyry w powiecie mikołowskim oraz Gierałtów w powiecie gliwickim (rys. 1). Obszar jest wewnętrznie zróżnicowany. Badane gminy wiejskie znajdują się w strefie wpływu miast na prawach powiatu i powiatowych różnej



Rysunek 1. Badane gminy wiejskie na tle Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii
Źródło: opracowanie własne

wielkości i są częścią dużego obszaru metropolitalnego – w 2017 r. w województwie śląskim utworzono Górnośląsko-Zagłębiowską Metropolię ze stolicą w Katowicach. Jest to typowy region policentryczny, złożony z 41 gmin. Rdzeń tworzy 13 miast na prawach powiatu, które graniczą ze sobą, tworząc jeden duży zurbanizowany obszar. Strefa zewnętrzna to 28 gmin, w tym miasta powiatowe, średnie i małe oraz gminy wiejskie i miejsko-wiejskie. Nowa struktura organizacyjno-prawna powstała na mocy ustawy o związku metropolitalnym w województwie śląskim (*Ustawa*, 2017).

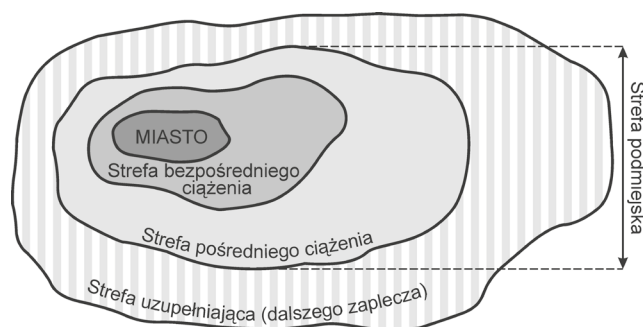
Podstawą opracowania są materiały źródłowe obejmujące dane publikowane przez Główny Urząd Statystyczny (GUS), a dostępne w Banku Danych Lokalnych (2020), takie jak: liczba ludności w latach 1999–2017, migracje ludności oraz napływ i odpływ w podziale na miasto i wieś w latach 2002–2015, kierunki migracji na poziomie gmin w latach 2002–2017. Wykorzystano także *Roczniki Demograficzne* (2016, 2018). W opracowaniu zastosowano wskaźnik korelacji Pearsona oraz wskaźnik salda migracji. W celu wydzielenia stref wpływów migracyjnych dla każdej gminy wiejskiej obliczono udziały procentowe mieszkańców, pochodzących z poszczególnych miast GZM w jej ogólnej strukturze ludności. Na tej podstawie wskazano dominujący kierunek oddziaływania migracji miasto–wieś. Gmina wiejska leży w strefie wpływu miasta przy założeniu, że ludność pochodząca z miasta, która osiedliła się na wsi stanowi co najmniej 10% udział ludności gminy wiejskiej. Do zobrazowania głównych kierunków migracji i stref wpływu miast wykorzystano metody GIS i program MapInfo.

3. STREFA WPŁYWU MIASTA A REGION POLICENTRYCZNY

Strefy wpływu miast można definiować jako relacje zachodzące w sieci osadniczej, które tworzą wyróżniającą się, ale integralną całość przestrzenno-funkcjonalną miasta z jego otoczeniem. Najczęściej wielkość oddziaływania jest wprost proporcjonalna do wielkości i rangi miasta.

Charakterystyczną cechą regionów policentrycznych jest nakładanie się obszarów wpływu miast graniczących ze sobą, jak i ich oddziaływanie na tereny podmiejskie. Większość miast centralnych wywiera wpływ na zaplecze, zwłaszcza na strefę podmiejską, która między innymi składa się z obszarów wiejskich (Liszewski, 1987; Liszewski, Maik, 2000). Wskutek złożonych powiązań funkcjonalno-przestrzennych, wynikających z migracji stałych ludności i wahałowych, tj. dojazdów do pracy (Bartosiewicz, Marcińczak, 2020; Runge, 1991), a także z powodu dostępu do usług wyższego rzędu, które koncentrują się w niewielu miejscach, a z których

korzysta wiele ludzi, tworzą się różne strefy oddziaływania. Teren położony najbliżej miasta i z nim graniczący to strefa bezpośredniego ciężenia (rys. 2). Schöller (1961) uważa, że związki w niej zachodzące są ścisłe i stałe. Obszar ten przylega do terenów zabudowanych miasta centralnego (Beaujeu-Garnier, Chabot, 1971; Maik, 1997), przez Czarneckiego (1964) postrzegany jest jako obszar przejściowy między miastem a wsią. Obszary podmiejskie nie wytwarzają własnej strefy oddziaływania, nie ma takiej potrzeby, gdyż ośrodek centralny, w tym przypadku miasto, zaspokaja usługi wyższego rzędu. W przypadku regionu policentrycznego, takiego jak np. Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia, której centrum składa się z wielu niezależnych miast graniczących ze sobą, strefy oddziaływań rozwijają się w różnych kierunkach. Wynika to z faktu, iż każde miasto wytwarza powiązania funkcjonalno-przestrzenne ze swoim najbliższym obszarem. W miarę upływu czasu osiedla wiejskie często zostają wchłonięte przez miasto, a przestrzeń staje się jednym organizmem miejskim. Czarnecki (1964) zauważa, że każde większe miasto z czasem pochłania swoją strefę bezpośredniego ciężenia, co powoduje wytwarzanie się na zewnątrz nowej strefy oddziaływania.



Rysunek 2. Strefy oddziaływania miasta – zarys teoretyczny
Źródło: opracowanie własne

Obszary w strefie bezpośredniego oddziaływania z reguły mają wyższą gęstość zaludnienia niż dalej położone obszary wiejskie, ale mniejszą niż w mieście centralnym. Wokół Warszawy kształtuje się ona od 181 do ponad 1000 osób na km² (Solarek, 2013), a w regionie policentrycznym GZM od 187 do ponad 2000 osób na km² w przypadku miast (graniczących z rdzeniem) i 67 do 286 osób na km² w gminach wiejskich (przy średniej 123 osób na km² dla gmin wiejskich w województwie śląskim) (Zuzańska-Żyśko, 2016). Zborowski (2005) analizując strefy regionu miejskiego Krakowa, przyjmuje wielkość 650 osób na km² dla aglomeracji morfologicznej. Ponadto gminy położone w bezpośredniej strefie ciężenia np. Poznania podlegają silnej presji budowlanej (Kaczmarek, 2017). Podobne procesy występują wokół innych dużych ośrodków.

W Polsce problematyka oddziaływania miast ma długie tradycje badawcze, a pierwsza praca w ujęciu

teoretycznym powstała już w latach 30. XX w. (Ormic-ki, 1932), zaś szerzej nurt ten rozwinął się w latach 60. XX w. (Berezowski, 1964; Czarnecki, 1964; Liszewski, 1967). Zasięg wpływów ośrodków lokalnych badano w kategoriach studium poszczególnych ośrodków miejskich, co miało na celu określenie ich potencjału gospodarczego oraz roli w sieci osadniczej (Werwicki, 1965). Następnie wpływy miast badano w latach 70. i 80. (m.in.: Dzieciuchowicz, 1979; Dziegieć, 1984; Dziegieć, Suliborski, 1982; Dziewoński, Kielczewska-Zaleska, Iwanicka-Lyra, 1971; Liszewski, 1970; Liszewski, Straszewicz, Pączka, 1970; Matczak, 1984). Badania mogły powstać dzięki dobrej dostępności danych statystycznych na poziomie lokalnym. Pojawiały się prace dotyczące modeli grawitacji w badaniach przestrzenno-transportowych (Potrykowski, 1980), przepływów towarowych (Matczak, Michalski, 1982) oraz opracowania poruszające kwestie dojazdów do pracy (Dziegieć, 1984; Namysłowski, 1980). Badano też migracje stałe, które były jednym z elementów sprzężeń w systemie osadniczym. Na tej podstawie wnioskowano o tworzeniu się powiązań w relacjach: miasto–wieś, miasto–miasto, aglomeracja–obszar podmiejski (m.in.: Rykiel, 1983, 1989; Szajnowska-Wysocka, 1995, 1999).

Istotną grupę prac, które bezpośrednio i pośrednio ukazywały związki funkcjonalno-przestrzenne z zapleczem, stanowiły opracowania dotyczące sieci osadniczych i systemów miejskich, w związku z wydzieleniem granic i aglomeracji miejskich oraz delimitacją układów osadniczych (m.in.: Bagdziński, 1975; Korcelli, 1976, 1981, 2011; Potrykowska, 1989; Rykiel, 1985, 2002).

Ograniczony dostęp do podstawowych danych statystycznych o ruchach migracji stałych i wahałowych (dojazdach do pracy) pod koniec lat 80. XX w., jak i w kolejnych dekadach lat 90. i dalszych, znacznie ograniczył pole badawcze w zakresie powiązań funkcjonalnych miast. W okresie transformacji lat 90. niewiele prac odnosiło się do tego nurtu (m.in.: Heffner,

Marszał, 2008; Jakóbczyk-Gryszkiewicz, 1998, 2004; Jakubowicz, 1993; Matczak, Szymańska, 1997; Potrykowska, 1991; Runge, 1991).

Ponowne zainteresowanie problematyką oddziaływania miast na zaplecze zauważa się w ostatnich dwóch dekadach XXI w. w związku z dynamicznymi procesami suburbanizacji w Polsce. Do nielicznych publikacji na temat strefy wpływu po 2000 r. można zaliczyć pracę Hołowieckiej (2004) oraz Zborowskiego (2005). W ostatniej dekadzie strefy wpływu miast rozpatrywano w ujęciu dostępności czasowej i transportowej (Garbacz, Komornicki, Kowalczyk, 2020; Komornicki, Śleszyński, Rosik, Pomianowski, 2010), jak i powiązań funkcjonalno-przestrzennych między największymi obszarami metropolitalnymi w Polsce (Jałowiecki, 2005; Kaczmarek, 2010; Korcelli, 2011; Korcelli-Olejniczak, 2012; Kuć-Czajkowska, 2010; Liszewski, 2010; Markowski, Marszał, 2006; Smętkowski, 2001; Smętkowski, Jałowiecki, Gorzelak, 2009; Szymańska, 2018; Szymańska, Chodkowska-Miszczuk, Biegańska, 2013; Śleszyński, 2011; Zuzanska-Żyśko, 2016).

4. WYNIKI BADAŃ I DYSKUSJA

4.1. NAPŁYW NOWYCH MIESZKAŃCÓW NA TERENY WIEJSKIE W STREFIE BEZPOŚREDNIEGO CIĄŻENIA GZM

W latach 2002–2015 do badanych gmin napłynęło 19,6 tys. nowych mieszkańców, średnio na jedną gminę 175 osób na rok. Trend migracji utrzymywał kierunek wzrostowy. Biorąc pod uwagę napływ i odpływ ludności w przeliczeniu na 1000 mieszkańców, wyraźnie widać znaczne zróżnicowanie zjawiska (tab. 1). Gminy wiejskie zwiększyły liczbę ludności na skutek dodatniego salda migracji o 8191 osób. Należy zaznaczyć, że do

Tabela 1. Saldo migracji w badanych gminach wiejskich w latach 2002–2015

Gmina	Liczba ludności w gminach w 2015 r.	Saldo migracji ogółem 2002–2015	Saldo migracji na 1000 mieszkańców 2002–2015	Trend przemian salda migracji
Wyry	7 837	1511	15,8	A
Gierałtowice	11 758	1035	6,7	A
Świerklaniec	11 846	1279	8,1	B
Zbrosławice	15 858	509	2,3	B
Bobrowniki	11 881	1418	8,8	C
Psary	11 877	1592	9,9	C
Chełm Śląski	6 130	528	6,5	C
Kobiór	4 918	319	4,8	D
Razem	82 105	8191	7,5	–

Objaśnienia: A – dynamiczny wzrost migracji; B – trend umiarkowany ciągle; C – niewielki wzrost lub stagnacja; D – spadek migracji.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS (2020).

Tabela 2. Oddziaływanie miast GZM na wybrane obszary wiejskie według napływu migracyjnego w latach 2002–2015

Gmina	Napływ do gminy															
	Bobrowniki		Psary		Świerkianiec		Zbrostawice		Gieraltowice		Wyry		Kobior		Chelm Śląski	
	osoby	%	osoby	%	osoby	%	osoby	%	osoby	%	osoby	%	osoby	%	osoby	%
Bytom	402	13,1	44	1,5	772	25,6	469	13,0	31	1,3	15	0,6	-	-	-	-
Chorzów	107	3,5	34	1,2	126	4,2	41	1,1	22	0,9	35	1,5	5	0,5	6	0,5
Dąbrowa Górnicza	72	2,3	360	12,3	-	-	10	0,3	-	-	-	-	-	-	4	0,3
Gliwice	16	0,5	-	-	15	0,5	927	25,6	445	18,5	-	-	3	0,3	4	0,3
Katowice	200	6,5	188	6,4	95	3,1	50	1,4	78	3,3	294	12,5	98	10,0	218	17,7
Mysłowice	4	0,1	17	0,6	3	0,1	-	-	-	-	13	0,6	-	-	262	21,2
Piekary Śląskie	625	20,4	42	1,4	475	15,7	22	0,6	3	0,1	-	-	3	0,3	-	-
Ruda Śląska	50	1,6	13	0,4	94	3,1	39	1,1	271	11,3	34	1,4	4	0,4	-	-
Siemianowice Śląskie	322	10,5	76	2,6	59	2,0	4	0,1	3	0,1	23	1,0	-	-	9	0,7
Sosnowiec	168	5,5	511	17,5	6	0,2	3	0,1	-	-	14	0,6	20	2,0	53	4,3
Świętochłowice	37	1,2	5	0,2	72	2,4	10	0,3	31	1,3	21	0,9	-	-	7	0,6
Tychy	-	-	-	-	3	0,1	8	0,2	10	0,4	544	23,0	466	47,6	101	8,2
Zabrze	-	-	8	0,3	34	1,1	703	19,4	432	18,0	6	0,3	3	0,3	-	-
Bieruń	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	11	0,5	15	1,5	137	11,1
Będzin	179	5,8	817	28,0	8	0,3	4	0,1	4	0,2	-	-	3	0,3	-	-
Czeladź	98	3,2	154	5,3	-	-	10	0,3	-	-	-	-	-	-	4	0,3
Imielin	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	65	5,3
Knurow	-	-	-	-	-	-	36	1,0	465	19,4	11	0,5	-	-	-	-
Lędziny	-	-	4	0,1	-	-	-	-	-	-	3	0,1	4	0,4	92	7,4
Łaziska Górne	3	0,1	-	-	-	-	-	-	-	-	472	20,0	13	1,3	-	-
Mikołów	-	-	-	-	-	-	9	0,2	96	4,0	459	19,4	20	2,0	-	-
Pyskowice	4	0,1	-	-	-	-	192	5,3	14	0,6	-	-	-	-	-	-
Radzionków	16	0,5	-	-	238	7,9	17	0,5	-	-	-	-	4	0,4	-	-
Sławków	-	-	3	0,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Tarnowskie Góry	22	0,7	-	-	563	18,7	407	11,3	-	-	3	0,1	-	-	-	-
Wojkowice	184	6,0	116	4,0	6	0,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
razem/ udział % w ogóle migrujących	2509	81,8	2392	81,9	2569	85,1	2961	81,9	1905	79,4	1958	82,9	661	67,6	980	79,4

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z Banku Danych Lokalnych (2020).

badania wybrano osiem gmin, położonych w różnych powiatach w strefie bezpośredniego ciężenia miast na prawach powiatu, które tworzą wieloosrodkowy rdzeń złożony z 13 ośrodków.

W GZM zachodzą znaczne procesy depopulacji w największych miastach (Runge, 2011, 2018; Runge, Runge, Kantor-Pietraga, Krzysztofik, 2020). Charakterystyczne dla tego regionu są też silne migracje wewnętrzne. Ludność przemieszcza się m.in. na obszary najbliższych położonych wsi (Dyszy, 2017), ale występują także migracje w obrębie dzielnic i z miast do miast w obrębie rdzenia (Szajnowska-Wysocka, 1995, 1999). Wyraźny napływ migracyjny, który był przejawem procesów suburbanizacyjnych, obserwowany był także w gminach wiejskich położonych w otoczeniu m.in. Bielska-Białej (Olberk-Żyła, 2012).

Z badań wynika, że nowi mieszkańcy wsi podmiejskich w 80% pochodzą z miast. Biorąc pod uwagę ruchy migracyjne w latach 2002–2015, większym saldem migracji w przeliczeniu na 1000 mieszkańców odznaczały się gminy położone na północ od centrum GZM (Bobrowniki, Psary, Świerklaniec) niż te położone na południe i zachód (za wyjątkiem gminy Wyrzy). Najmniejsze saldo w omawianym przedziale czasowym wystąpiło w Zbrosławicach, jednocześnie sołectwa tej gminy najpóźniej odnotowały tego typu procesy. Mimo to przybyło tam najwięcej, bo niemal 3000 nowych mieszkańców z miast, wobec 600 osób z terenów wiejskich (tab. 2). Natomiast najbardziej dynamicznie proces ten przebiegał w Wyrach, gdzie nastąpił wzrost ludności o 30% (tab. 1).

Najwcześniej, bo od 2002 r., migracje na wieś rozpoczęły się w Bobrownikach, Psarach, Świerklańcu, Wyrach oraz Gierałtowicach (rys. 3). W tym miejscu należy zauważyć, że procesy migracyjne w zapleczu GZM i towarzyszące im procesy suburbanizacji nastąpiły z opóźnieniem w stosunku do reszty kraju i charakteryzowały się słabą dynamiką na tle innych

dużych miast w Polsce (Winiarczyk-Rażniak, Rażniak, 2012). W badanym obszarze zjawisko było marginalne i uaktywniło się dopiero po 2000 r. Najpóźniej proces ten rozpoczął się w gminie Zbrosławice, bo dopiero od 2014 r. Saldo migracji najwcześniej przyjęło wartości dodatnie w gminach położonych na północ od centrum (rys. 3). Wskaźnik salda migracji dla badanych obszarów wyniósł 7,47‰.

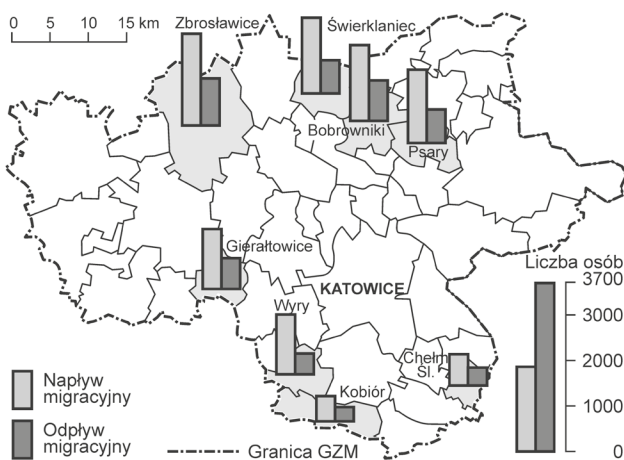
Z badań wynika, że na obszary wiejskie w bezpośredniej strefie ciężenia przybywają w 80% migranci z największych miast GZM. W latach 2002–2015 najwyższy współczynnik napływu miał miejsce w 2013 r. (21,8‰). Średnio w badanym okresie przybyło do jednej gminy wiejskiej około 2500 osób. Warto również podkreślić, że w Polsce średni współczynnik napływu ludności z miast na wieś wynosił w 2015 r. 7,9‰, w latach 1991–2000 6,4‰, a w latach 2001–2010 8,9‰ (Rocznik Demograficzny 2016, 2016).

4.2. STREFY WPŁYWU MIASTA NA PODSTAWIE DOMINUJĄCYCH KIERUNKÓW MIGRACJI

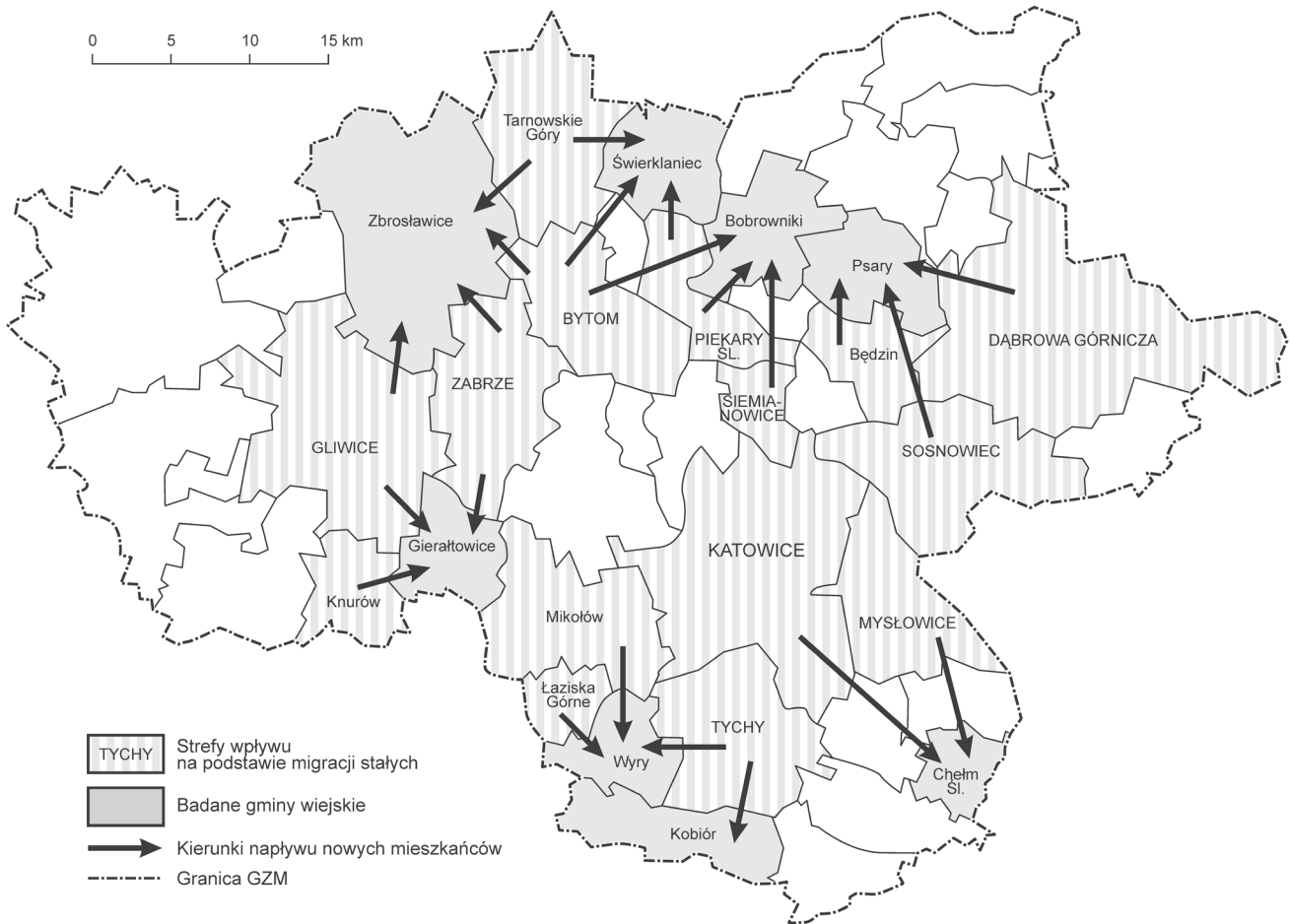
Nowi mieszkańcy badanych obszarów wiejskich to przede wszystkim osoby pochodzące z województwa śląskiego, głównie z miast rdzeniowych GZM różnej wielkości (rys. 4). Migracje ludności wykazywały korelację dodatnią z miastami powyżej 100 tys. oraz miastami powiatowymi. Wskaźnik korelacji Pearsona dla ogółu miast wynosił 0,67, a dla miast dużych (powyżej 100 tys.) był na poziomie 0,46. Imigranci z innych regionów stanowili zaledwie 1,3% ogółu osób przybyłych (tab. 2). Można z tego wnioskować, że w zapleczu GZM dominują migracje regionalne i lokalne. Wyraźnie zarysowuje się większy napływ mieszkańców do gmin wiejskich, położonych na północ od wieloosrodkowego rdzenia. Może to wynikać z kilku przyczyn:

- gminy są położone w sąsiedztwie dużych i średnich miast, które wykazują silne strefy wpływu na otaczające obszary;
- na północy znajduje się więcej gmin wiejskich;
- gminy leżą w niewielkiej odległości od miast;
- są to obszary dobrze skomunikowane, przez które przebiegają drogi o wysokiej randze, tj. krajowe i międzynarodowe;
- na ich terenie lub w pobliżu zlokalizowane są węzły drogowe;
- gminy mają lepiej rozwiniętą sieć połączeń komunikacji publicznej z miastami;
- mają więcej terenów nieużytkowanych rolniczo pod budownictwo mieszkaniowe.

Na podstawie kierunków migracji i przy założeniu napływu migracyjnego powyżej 10% można wskazać strefy wpływu największych ośrodków GZM (rys. 5 na s. 108). Oddziaływania miast są wielokierunkowe,



Rysunek 3. Napływ i odpływ migracyjny w badanych gminach wiejskich w latach 2002–2015
Źródło: opracowanie własne



Rysunek 4. Dominujące kierunki napływu nowych mieszkańców do wybranych gmin wiejskich w latach 2002–2017 (powyżej 10% migrantów z miasta w ogólnej liczbie ludności gminy wiejskiej)
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS (2020)

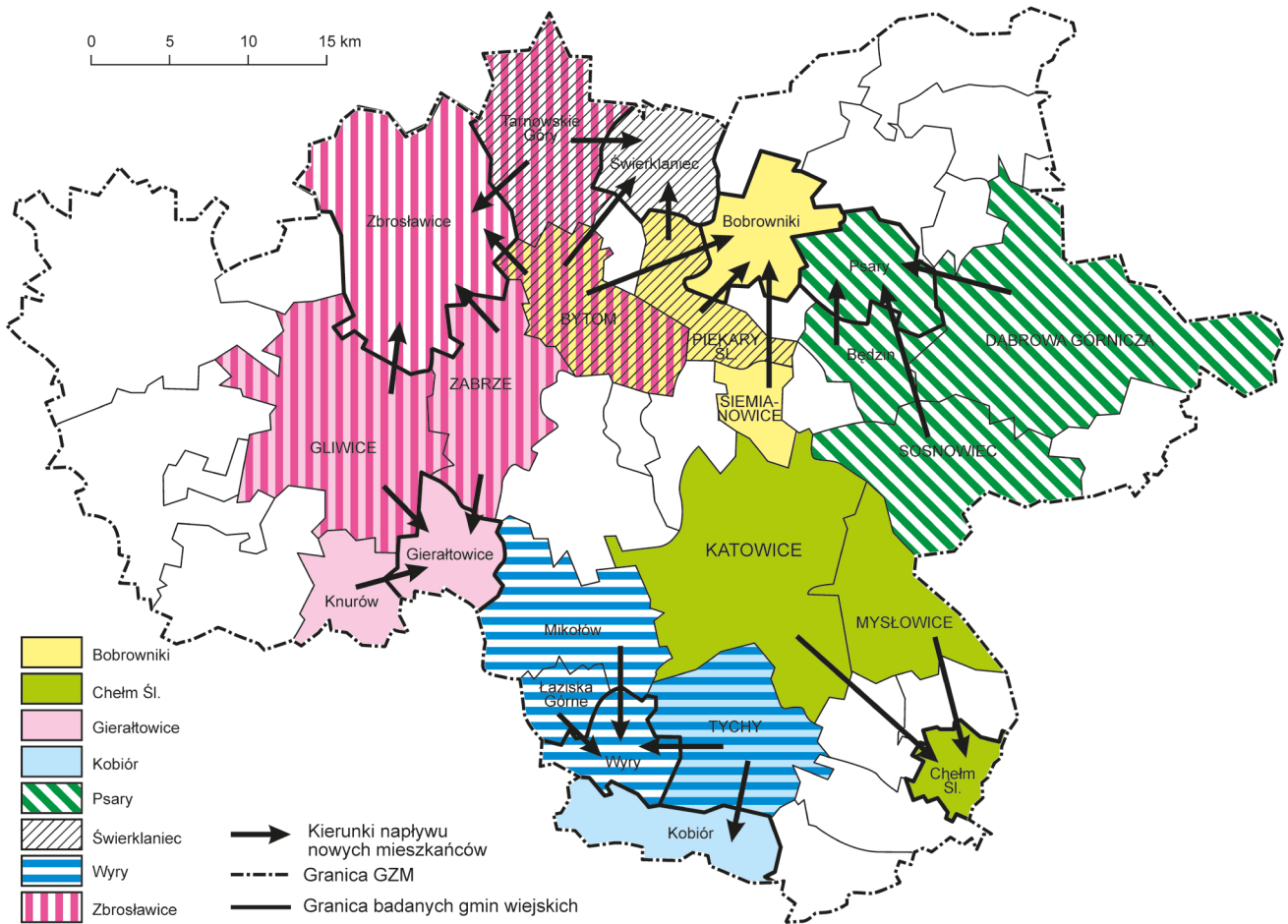
a każda z gmin wiejskich podlega presji migracyjnej jednego lub więcej miast, więc leży w strefie ich oddziaływań. Strefy te z kolei nakładają się wzajemnie. Z badań Dyszy (2019) wynika, że pod większą presją budowlaną znajdują się sołectwa położone bliżej miast. Jak wynika z wcześniejszych badań dotyczących procesów suburbanizacji (Zuzańska-Żyśko, Pytel, Koman, 2016), strefy wpływów wiążą się z dostępnością układów komunikacyjnych i korytarzy transportowych oraz, jak twierdzi Dyszy (2018), wykazują związek z odlegościami, które z użytków rolnych są przekształcane na działki budowlane. Co ciekawe obszary wiejskie leżą w strefie oddziaływania nie tylko tego miasta, z którym graniczą, ale także w strefie miast dalej położonych, które nie mają w swoim bezpośrednim zasięgu terenów wiejskich. Układ policentryczny sprawia, że miasta z środkowej części rdzenia nie graniczą z żadnymi sołectwami, bowiem sąsiadują z innymi miastami. Nie mają zatem swoich wiejskich zapleczy w bezpośredniej strefie ciążenia. Do takich miast należą Katowice, Chorzów, Siemianowice Śląskie, Świętochłowice.

Gminy wiejskie położone na północ od centrum znajdują się pod silnym oddziaływaniem dużych i średnich miast: Bytomia (Bobrowniki, Świerklaniec,

Zbroslawice), Sosnowca (Psary), Dąbrowy Górniczej (Psary), Tarnowskich Gór (Świerklaniec, Zbroslawice), Piekarskich (Bobrowniki, Świerklaniec), Gliwic (Zbroslawice), Zabrze (Zbroslawice). Wynika to ze stosunkowo niewielkich odległości dzielących te miejscowości (od 15 do 23 km), korzystnego położenia drogowego, jak i czasu dojazdu do 40 min samochodem osobowym do centrum wymienionych miast. W wielu przypadkach gminy wiejskie graniczą z tymi miastami.

Gminy położone na południe od rdzenia leżą w strefie innych miast niż gminy położone na północy, co wynika z wielośrodkowego układu osadniczego badanego obszaru. Gminy leżące na południe od rdzenia są w zasięgu głównie takich miast, jak: Katowice (Chelm Śląski, Wiry, Kobiór), Tychy (Wiry, Kobiór), Mikołów (Wiry), Gliwice (Gierałtówce), Zabrze (Gierałtówce) i są położone w odległości nieprzekraczającej 23 km (tab. 2, rys. 5). Trudno stwierdzić, czy przyczyną takiego stanu rzeczy jest dogodne położenie komunikacyjne i czas dojazdu czy inne czynniki, takie jak „moda na wieś”, dostępność terenów budowlanych, korzystna renta gruntowa. To zagadnienie wymaga odrębnych badań.

Kierunki dominujące świadczą o podziale przestrzeni podmiejskiej, gdyż wpływy są zróżnicowane,



Rysunek 5. Strefy wpływu miast w Górn Śląsko-Zagłębiowskiej Metropolii w latach 2002–2015 na podstawie dominujących kierunków migracji w wybranych ośmiu gminach wiejskich (migracje powyżej 10% ogółu ludności gminy wiejskiej)

Źródło: opracowanie własne

np. mieszkańcy Gliwic przenoszą się głównie do Zbrostawic i Gierałtowiec (w mniejszym stopniu także na tereny gminy miejsko-wiejskiej Sośnicowice czy do miasta średniej wielkości Knurów, ale z Knurów także do Gierałtowiec).

Jednocześnie wielokierunkowość obserwowana jest w przypadku wielu miast. Przykładowo mieszkańcy Katowic przenoszą się zarówno na północ (do Bobrownik), jak i na południe (Chełm Śląski, Wiry), mimo iż nie graniczą z tymi obszarami wiejskimi. Podobnie mieszkańcy Bytomia migrują na stałe najczęściej do trzech gmin wiejskich: Zbrostawic, Świerklanica i Bobrownik, z którymi również nie graniczą. Zatem nasuwa się wniosek, iż miasto może wytworzyć swoją strefę oddziaływania na obszar dalej położony, z którym bezpośrednio nie graniczy (tab. 3).

Gminy wiejskie położone w zapleczu kilku miast podlegają silniejszym ciężarom. Największy napływ migracyjny notują gminy położone w bezpośredniej strefie trzech i więcej miast. Należą do nich:

- Bobrowniki, Psary, Świerklaniec, Gierałtowiec oraz Wiry – w silnym zasięgu oddziaływania trzech miast;
- Zbrostawice w polu oddziaływania czterech miast;

– Chełm Śląski – w zasięgu oddziaływania dwóch miast.

Na tle wszystkich omawianych gmin wiejskich wyróżnia się Kobiór, który znajduje się w strefie wpływu tylko jednego miasta (tab. 3).

Z badań wynika, że nie wszystkie miasta rdzeniowe wytworzyły swoje strefy migracyjne na tereny wiejskie. Ruda Śląska, Świętochłowice i Chorzów to miasta, które w świetle przyjętego kryterium (10% udziału w populacji wiejskiej) nie wytworzyły stref wpływu na obszarach wiejskich. Można postawić hipotezę, że są one nadal w pierwszej fazie rozwoju miasta, czyli w fazie urbanizacji, co potwierdzałoby ich mniej dynamiczny rozwój gospodarczy. To założenie wymaga jednak dodatkowych badań. O ile Ruda Śląska ma dużą powierzchnię miasta i sporo terenów wolnych do zagospodarowania, to Chorzów i Świętochłowice są stosunkowo niewielkimi miastami pod względem powierzchni o dużym udziale zagospodarowania przestrzennego i gęstości zaludnienia. Te miasta położone są w centrum GZM i nie wykształciły własnych stref migracyjnych na obszarach wiejskich. Powstają pytania: czy mieszkańcy tych miast migrują do innych miast, czy

Tabela 3. Gminy wiejskie w strefach oddziaływania GZM (powyżej 10% ogółu migrantów) w latach 2002–2015

Gmina	Strefa wpływu miast GZM według wielkości 10% lub więcej w udziale populacji gminy wiejskiej	Udział migrantów (%)
Bobrowniki	Piekary Śląskie	20
	Bytom	13
	Siemianowice Śląskie	10
Psary	Będzin	28
	Sosnowiec	18
	Dąbrowa Górnicza	12
Świerklaniec	Bytom	26
	Tarnowskie Góry	19
	Piekary Śląskie	16
Zbrosławice	Gliwice	26
	Zabrze	19
	Bytom	13
	Tarnowskie Góry	11
Gierałtowiec	Knurów	19
	Gliwice	19
	Zabrze	18
Wyry	Tychy	23
	Łaziska Górne	20
	Mikołów	19
Kobiór	Tychy	48
Chełm Śląski	Mysłowice	21
	Katowice	18

Źródło: opracowanie własne.

migrują do większej liczby gmin, czy też migracje mają mniej dynamiczny przebieg? Na procesy migracyjne wpływ może mieć również to, iż miasta te nie w pełni zakończyły restrukturyzację rynku pracy (Sitek i in., 2013), co częściowo mogło wpłynąć na osłabienie skali migracji. Niższe wynagrodzenia i poziom wykształcenia mieszkańców tych mocno przemysłowych miast w przeszłości często powodował problemy ze znalezieniem pracy wśród osób młodych, co w konsekwencji prowadziło do migracji do innych miast w Polsce lub za granicę.

4.3 KONSEKWENCJE MIGRACJI NA OBSZARACH WIEJSKICH

Migracje na obszary wiejskie prowadzą do wielu konsekwencji funkcjonalno-przestrzennych, a strefy oddziaływań są jedną z nich. Z badań wynika, że wszystkie analizowane gminy wiejskie podlegały migracjom z miast oraz jednocześnie procesom suburbanizacji (Dyszy, 2019; Dyszy, Zuzańska-Żyśko, 2018; Krzysztofik, Kantor-Pietraga, Runge, Spórna, 2017; Spórna, 2018; Spórna, Krzysztofik, 2020; Zuzańska-Żyśko, Pytel, Koman, 2016). Najwcześniej migracje rozpoczęły się

w gminach: Bobrowniki, Psary, Świerklaniec, Wyry oraz Gierałtowiec. W porównaniu z innymi ośrodkami metropolitalnymi w Polsce proces był słabiej zauważalny w GZM (Gałka, Wójtowicz, Kurek, 2013; Śleszyński, 2014; Winiarczyk-Raźniak, Raźniak, 2012; Zborowski, 2005; Zborowski, Chaberko, Kretowicz, 2011), co wynika z wielu czynników transformacji społeczno-ekonomicznej lat 90. XX w. Dla porównania do strefy podmiejskiej Poznania w latach 1990–2003 napłynęło ponad 25,5 tys. osób, co wpłynęło na zmiany w strukturze wieku i zatrudnienia ludności na tym obszarze (Staszewska, Wdowicka, 2006). Gwałtownemu przyrostowi liczby ludności – o 25%, towarzyszył proces depopulacji miasta. Przebiegał on w poszczególnych gminach z różnym nasileniem, ale mieścił się w przedziale od 8,1% do 50,7%. Z kolei Śleszyński (2012) wyróżnił kilka stref w województwie mazowieckim, m.in. strefę podmiejską i przedmiejską Warszawy, które wchodziły w skład Obszaru Metropolitalnego Warszawy. Biorąc pod uwagę gęstość zaludnienia, strefa podmiejska Warszawy w 2009 r. charakteryzowała się średnią wartością na poziomie 559 osób na km², a strefa przedmiejska na poziomie 136 osób na km². Także strefa podmiejska Wrocławia wyróżniała się od kilku lat dodatnim saldem migracji (średnio 3,5 osoby na 1000 mieszkańców).

Podobnie jak w GZM przeprowadzały się tam osoby pochodzące z miast, stanowiąc powyżej 80% migrujących (Głaz, 2006). W strefie podmiejskiej Wrocławia duży napływ migracyjny przyczynił się do wzrostu gęstości zaludnienia, która osiągnęła 82 osoby na km². Procesy suburbanizacji od dawna zachodzą także w regionie Krakowa (Zborowski, 2005). Udział ludności podmiejskiej wzrósł z 25% w 2003 r. do 27,2% w 2012 r., przy dynamice wzrostu 12,3%. Z kolei gęstość zaludnienia obszarów wiejskich w strefie podmiejskiej wyniosła od 161 do 402 osób na km². Badania Zborowskiego, Pawlak i Gałki (2019) ukazują niezwykle duże zaawansowanie procesów suburbanizacyjno-peryurbanizacyjnych w zapleczu Krakowa, a wskaźnik udziału ludności napływowej z Krakowa w ogólnej liczbie migrantów w latach 1995–2016 wynosił w niektórych gminach wiejskich nawet 85% (w Mogilanach).

Średnia wartość wskaźnika gęstości zaludnienia dla obszarów wiejskich w Polsce w 2017 r. wynosiła 53 osoby na km² (*Rocznik Demograficzny 2018*, 2018). W 2017 r. województwo śląskie wykazywało najwyższą gęstość zaludnienia w kraju. Tereny wiejskie odnotowały 123 osoby na km². W badanych gminach wiejskich gęstość zaludnienia w 1999 r. mieściła się w przedziale od 89 do 284 osób na km², na skutek migracji z miast i wzrostu liczby ludności w 2017 r. wskaźnik ten wzrósł z 99 do 316 osób na km². Oznacza to, że średnia gęstość zaludnienia wyznaczona dla obszaru badań jest ponad czterokrotnie wyższa niż średnia dla obszarów wiejskich w Polsce (53 osoby na km²) i dla obszarów wiejskich województwa śląskiego (w 2017 r. – 123 osoby na km²). Dla porównania gęstość zaludnienia województwa śląskiego w 2017 r. wynosiła 369 osób na km². W ciągu 19 lat, a więc prawie dwóch dekad, zaobserwowano wzrost gęstości zaludnienia z 10 do 60 osób na km², co średnio daje 24 osoby na km².

W tej strefie zachodzą dynamicznie i nieustannie procesy społeczne i ekonomiczne. Ścierają się elementy wiejskości i miejskości, a obszar często ma nieustalone granice, które są rozmyte w przestrzeni. W literaturze przedmiotu jest ona określana jako kontinuum miejsko-wiejskie (Sokołowski, 1999; Szymańska, 1992).

Położenie wsi względem dużego ośrodka miejskiego przyczynia się zdecydowanie do kierunku i tempa zmian ludnościowych na wsi (Heffner, 2002). Będąc w strefie oddziaływania dużego zespołu miejskiego, który wykazuje cechy kurczenia się demograficznego, gminy wiejskie stają się jego suburbiami (Stryjakiewicz, Ciesiolka, Jaroszevska, 2012; Stryjakiewicz, 2014; Runge, 2018). Przemiany migracyjne obszarów wiejskich w strefie podmiejskiej prowadzą do przekształceń przestrzennych, których konsekwencją jest powstawanie nie tylko nowych osiedli mieszkaniowych, a także firm usługowych i zakładów przemysłowych oraz centrów logistycznych (Biegańska, Środa-Murawska, Kruzmetra, Swiaczny, 2018; Degórska, 2017;

Heffner, 2011; Jażdżewska, 1999; Szymańska, Matczak, 2002; Konecka-Szydłowska, 2006; Krzysztofik, Kantor-Pietraga, Spórna, Dragan, Mihaylov, 2019; Lisowski, Grochowski, 2008; Sagan, Sitek, Szajnowska-Wysocka, 2020; Więclaw-Michniewska, 2006; Wójcik, 2008). Nowe powiązania społeczno-gospodarcze wpływają z kolei na powstawanie i rozwój rozległych regionów miejskich oraz dziennych systemów miejskich, a w przypadku badanego obszaru rozległego regionu metropolitalnego (Zuzńska-Żyśko, 2016, 2017). Ujemy bilans migracyjny w miastach, a dodatni w strefach podmiejskich szczególnie uwidaczniał się zwłaszcza w obszarach metropolitalnych (Kurek, Gałka, Wójtowicz, 2015).

5. PODSUMOWANIE

Przeprowadzona analiza prowadzi do kilku ustaleń badawczych. W Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii obszary wiejskie położone w bezpośredniej strefie ciężarów podlegają silnej presji migracyjnej. Do badania wybrano osiem reprezentatywnych gmin, położonych w różnych powiatach zarówno na północ, jak i na południe od rdzenia, a każda z nich leżała w strefie oddziaływania innego miasta. Często położone były one w zapleczu wielu miast. Najsilniejszej presji migracyjnej podlegały gminy wiejskie graniczące z miastem na prawach powiatu lub powiatowym oraz te, które leżały w sąsiedztwie kilku ośrodków. Jeśli miasto nie graniczyło z obszarem wiejskim, jego kierunki ciężarów rozkładały się na kilka gmin wiejskich dalej położonych, jak miało to miejsce w przypadku Katowic i Bytomia.

Strefy wpływu miast wyraźnie rozkładają się na różne gminy wiejskie. Oddziaływanie miast jest wielokierunkowe i nie można jednoznacznie stwierdzić, która gmina jest suburbiem konkretnego miasta, gdyż często jedna gmina leży w strefie wpływu dwóch, trzech, a nawet czterech miast rdzeniowych. Jedynie w przypadku Tych można wskazać taką gminę i jest to Kobiór, napływ z Tych wyniósł do niego ponad 48%.

Odnosząc się do postawionego celu pracy, stwierdza się, że większość miast rdzeniowych GZM miała wpływ na obszary wiejskie, co dowodzi, iż miasta te znajdują się w drugiej fazie cyklu rozwoju regionu – fazie suburbanizacji. Polega ona na zmniejszaniu się liczby ludności miasta i powiększaniu jego strefy podmiejskiej. Jednocześnie odpowiadając na pytanie, czy wszystkie miasta na prawach powiatu, tworzące policentryczny rdzeń, oddziałują na zapleczce wiejskie i czy każde miasto wytworzyło własną strefę ciężarów, stwierdzono, że mają je wszystkie miasta, które graniczą przynajmniej z jedną gminą wiejską. Natomiast miasta położone w środkowej części wieloośrodkowego rdzenia w większości nie wytworzyły takich stref, z wyjątkiem Katowic i Siemianowic Śląskich. Badania prowadzą

do wniosku, że GZM charakteryzuje wielostrefowość, która ma swoją genezę w policentryczności. Złożoność układu osadniczego przekłada się na wielokierunkowe oddziaływanie miast i nakładanie się stref migracyjnych. Jest to charakterystyczna cecha regionu śląskiego. Ponadto oprócz wykształconych stref wpływu, migracje ludności niosą ze sobą wiele innych konsekwencji, jak na przykład wzrost ludności wiejskiej, rozwój procesów suburbanizacji, wzrost gęstości zaludnienia, ale także zmiany w strukturze wiekowej czy zawodowej oraz wiele innych.

BIBLIOGRAFIA

- Bagdziński, S. (1975). *Przemiany struktury przestrzennej i funkcjonalnej układu osadniczego*. Warszawa: Państwowe Wydawnictwo Naukowe.
- Bank Danych Lokalnych (2020). Pobrane z: <https://bdl.stat.gov.pl/BDL/start> (10.10.2020).
- Bański, J. (2003). Współczesne i przyszłe zmiany w strukturze przestrzennej obszarów wiejskich – wybrane zagadnienia. W: B. Górz, C. Guzik (red.), *Studia Obszarów Wiejskich. Współczesne przeobrażenia i przyszłość polskiej wsi*. T. 4 (s. 11–25). Warszawa: Polskie Towarzystwo Geograficzne.
- Bartosiewicz, B., Marcińczak, Sz. (2020). Policentryczność regionów miejskich w Polsce. *Przegląd Geograficzny*, 92 (4), 455–474. <https://doi.org/10.7163/PrzG.2020.4.1>
- Beaujeu-Garnier, J., Chabot, G. (1971). *Zarys geografii miast*. Warszawa: Polskie Wydawnictwo Ekonomiczne.
- Berezowski, S. (1964). *Wstęp do regionalizacji gospodarczej*. Warszawa: Szkoła Główna Planowania i Statystyki.
- Biegańska, J., Środa-Murawska, S., Kruzmetra, Z., Świaczny, F. (2018). Peri-urban development as a significant rural development trend. *Quaestiones Geographica*, 37, 125–140. <https://doi.org/10.2478/quageo-2018-0019>
- Czarnecki, W. (1964). *Planowanie miast i osiedli. Region miasta*. T. 6. Warszawa–Poznań: Państwowe Wydawnictwo Naukowe.
- Degórska, B. (2017). *Urbanizacja przestrzenna terenów wiejskich na obszarze metropolitalnym Warszawy: kontekst ekologiczno-krajobrazowy*. Warszawa: Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania PAN.
- Dyszy, M. (2017). Migracje wewnętrzne ludności w wybranych gminach wiejskich województwa śląskiego w latach 2002–2015. *Acta Geographica Silesiana*, 11/2 (26), 17–19.
- Dyszy, M. (2018). Przemiany w użytkowaniu ziemi obszarów wiejskich w zapleczu konurbacji katowickiej. *Problemy Ekologii Krajobrazu*, XLVI, 75–85.
- Dyszy, M. (2019). *Przeobrażenia przestrzenno-funkcjonalne strefy podmiejskiej konurbacji katowickiej na przykładzie wybranych gmin wiejskich*. Rozprawa doktorska (maszynopis). Sosnowiec: Uniwersytet Śląski Wydział Nauk Przyrodniczych.
- Dyszy, M., Zuzanska-Żyśko, E. (2018). Migrations of population to rural areas as suburbanization development factor (Sub-Urban Areas) in Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolis. *4th International Scientific Conference GEOBALCANICA* (s. 325–334). Republic of Macedonia: Proceedings, Ohrid. <https://doi.org/10.18509/GBP.2018.37>
- Dzieciuchowicz, J. (1979). Rozkłady przestrzenne dojazdów do pracy ludności wielkiego miasta (na przykładzie Łodzi). *Studia Komitetu Przestrzennego Zagospodarowania Kraju PAN*, 66, 176.
- Dziegieć, E. (1984). Zasięg oddziaływania centrum handlowego małego miasta. *Acta Universitatis Lodzianensis. Folia Geographica*, 3, 69–85.
- Dziegieć, E., Suliborski, A. (1982). Zewnętrzne i wewnętrzne strefy oddziaływania handlu detalicznego w Sieradzu. *Acta Universitatis Lodzianensis. Folia Geographica*, 1, 111–127.
- Dziwoński, K., Kielczewska-Zaleska, M., Iwanicka-Lyra E. (red.) (1971). *Studia z geografii średnich miast w Polsce. Problematyka Tarnowa*. Warszawa: Państwowe Wydawnictwo Naukowe.
- Gałka, J., Wójtowicz, M., Kurek, S. (2013). Przestrzenne zróżnicowanie zmian zaludnienia w Krakowskim Obszarze Metropolitalnym w okresie 1988–2011. *Studia Miejskie*, 12, 59–77.
- Garbacz, E., Komornicki, T., Kowalczyk, K. (2020). Dostępność dzienna w układzie miast wojewódzkich w Polsce. *Przegląd Geograficzny*, 92 (2), 247–265. <https://doi.org/10.7163/PrzG.2020.2.5>
- Głaz, M. (2006). Przekształcenia agrarne strefy podmiejskiej jako efekt oddziaływania miasta Wrocławia. W: J. Ślodycz, R., Klimek (red.), *Przemiany przestrzeni miast i stref podmiejskich* (s. 153–166). Opole: Uniwersytet Opolski.
- Główny Urząd Statystyczny (2020). Pobrane z: <https://stat.gov.pl/> (20.10.2020).
- Heffner, K. (2002). Czynniki osadnicze wpływające na potencjał rozwojowy obszarów wiejskich. W: M. Kłodziński (red.), *Wiejskie obszary kumulacji barier rozwojowych* (s. 81–86). Warszawa: Instytut Rozwoju Wsi i Rolnictwa PAN.
- Heffner, K. (2011). Semiurbanizacja a suburbanizacja. Ewolucja procesów w aglomeracji opolskiej. *Studia Miejskie. Procesy suburbanizacji w wybranych miastach Polski*, 3, s. 17–34.
- Heffner, K., Marszał, T. (red.) (2008). Ośrodki lokalne w strefie oddziaływania wielkich miast, *Biuletyn Komitetu Przestrzennego Zagospodarowania Kraju PAN*, 238, 5–244.
- Holowiecka, B. (2004). *Oddziaływanie społeczno-gospodarcze miasta*. Toruń: Wydawnictwo Uniwersytetu Mikołaja Kopernika.
- Jakóbczyk-Gryszkiewicz, J. (1998). *Przeobrażenia stref podmiejskich dużych miast. Studium porównawcze strefy podmiejskiej Warszawy, Łodzi i Krakowa*. Łódź: Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego.
- Jakóbczyk-Gryszkiewicz, J. (2004). Wyjazdy łodzin do pracy w Warszawie. Przykład dążenia do poprawy warunków życia. W: I. Jażdżewska (red.), *Zróżnicowanie warunków życia ludności w mieście, XVII Konwersatorium Wiedzy o Mieście* (s. 237–243). Łódź: Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego.
- Jakubowicz, E. (1993). Centralność i obszary obsługi miast Dolnego Śląska. W: W. Maik (red.), *Problematyka lokalnych systemów osadniczych* (s. 126–133). Toruń: Wydawnictwo Uniwersytetu Mikołaja Kopernika.
- Jałowiecki, B. (2005). Polskie miasta w procesie metropolizacji. *Studia Regionalne i Lokalne*, 1, 5–15.
- Jażdżewska, I. (1999). *Przemiany funkcjonalne i morfologiczne przestrzeni geograficznej wsi Rzgów w świetle metod numerycznych*. Łódź: Łódzkie Towarzystwo Naukowe.
- Kaczmarek, T. (2010). Proces integracji metropolitalnej – „od dołu” i „od góry”. W: A. Lutrzykowski, R. Gawłowski (red.), *Metropolie. Wyzwanie polskiej polityki miejskiej* (s. 45–61). Toruń: Wydawnictwo Adam Marszałek.
- Kaczmarek, T. (2017). Dynamika i kierunki rozwoju suburbanizacji rezydencjalnej w aglomeracji poznańskiej. *Acta Universitatis Lodzianensis. Folia Geographica Socio-Oeconomica*, 27, 81–98. <https://doi.org/10.18778/1508-1117.27.06>
- Kłosowski, F., Runge, J. (2010). Migracje ludności w miastach województwa śląskiego w latach 1977–2006. W: W. Świątkiewicz (red.), *Górnośląskie Studia Socjologiczne. Seria Nowa*. T. 1, s. 83–92. Katowice: Uniwersytet Śląski.
- Komornicki, T., Śleszyński, P., Rosik, P., Pomianowski, W. (2010). Dostępność przestrzenna jako przesłanka kształtowania


- polskiej polityki transportowej. *Biuletyn Komitetu Przestrzennego Zagospodarowania Kraju PAN*, 241, 163–167.
- Konecka-Szydłowska, B. (2006). Sytuacja społeczno-gospodarcza miast strefy podmiejskiej Poznania w okresie transformacji. W: J. Słodczyk, R. Klimek (red.), *Przemiany przestrzeni miast i stref podmiejskich* (s. 53–62). Opole: Wydawnictwo Uniwersytetu Opolskiego.
- Korcelli, P. (1976). Aglomeracje miejskie w systemach osadniczych. *Przegląd Geograficzny*, 48 (4), 589–598.
- Korcelli, P. (1981). Regiony miejskie w systemie osadniczym Polski. W: K. Dziewoński, P. Korcelli (red.), *Studia nad migracjami i przemianami systemu osadniczego w Polsce* (s. 189–212). Warszawa: Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania PAN.
- Korcelli, P. (2011). Obszary metropolitalne a funkcjonalne obszary miejskie. W: S. Kaczmarek (red.), *Miasto. Księga jubileuszowa w 70. rocznicę urodzin Profesora Stanisława Liszewskiego* (s. 43–50). Łódź: Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego.
- Korcelli-Olejniczak, E. (2012). *Region metropolitalny. Pojęcie, struktura przestrzenna, dynamika*. Warszawa: Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania PAN.
- Kowalewski, A., Markowski, T., Śleszyński, P. (red.) (2018). *Studia nad chaosem przestrzennym. Synteza. Uwarunkowania, skutki i propozycje naprawy chaosu przestrzennego*. *Studia Komitetu Przestrzennego Zagospodarowania Kraju PAN*, 182, 1–231.
- 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), 71–85. <https://doi.org/10.7163/GPol.0082>
- Krzysztofik, R., Kantor-Pietraga, I., Spórna, T., Dragan, W., Mihaylov, V. (2019). Beyond 'logistics sprawl' and 'logistics anti-sprawl'. Case of the Katowice region, Poland. *European Planning Studies*, 27 (8), 1646–1660. <https://doi.org/10.1080/09654313.2019.1598940>
- Kuć-Czajkowska, K. (2010). Kryteria wyodrębniania metropolii. W: A. Lutrzykowski, R. Gawłowski (red.), *Metropolie. Wyzwanie polskiej polityki miejskiej* (s. 62–80). Toruń: Wydawnictwo Adam Marszałek.
- Kurek, S., Gałka, J., Wójtowicz, M. (2015). Wpływ procesów suburbanizacji na przemiany demograficzne Krakowskiego Obszaru Metropolitalnego. *Studia Ekonomiczne. Zeszyty Naukowe, Uniwersytet Ekonomiczny w Katowicach*, 223, 206–222.
- Lisowski, A., Grochowski, M. (2008). *Procesy suburbanizacji. Uwarunkowania, formy i konsekwencje*. Ekspertyza do Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2008–2033.
- Liszewski, S. (1967). Dojazdy do pracy i nauki w małych miastach województwa łódzkiego i opolskiego. W: L. Straszewicz (red.), *Migracje i dojazdy ludności* (s. 63–72). Łódź: Materiały konferencyjne.
- Liszewski, S. (1970). Strefy oddziaływania miasta. W: L. Straszewicz (red.), *Studium geograficzno-ekonomiczne* (s. 262–290). Katowice: Wydawnictwo Śląsk, Instytut Śląski w Opolu.
- Liszewski, S. (1987). Strefa podmiejska jako przedmiot badań geograficznych. Próba syntezy. *Przegląd Geograficzny*, 59 (1–2), 64–79.
- Liszewski, S. (2010). Kształtowanie miejskiej sieci osadniczej regionu metropolitalnego. Przykład metropolii łódzkiej. W: S. Ciok, P. Migoń (red.), *Przekształcenia struktur regionalnych. Aspekty społeczne i przyrodnicze* (s. 47–63). Wrocław: Uniwersytet Wrocławski.
- Liszewski, S., Maik, W. (red.) (2000). *Wielka Encyklopedia Geografii Świata*. T. 19. Poznań: Wydawnictwo Kurpisz.
- Liszewski, S., Straszewicz, L., Pączka, S. (1970). Strzelce opolskie jako ośrodek ciężenia. W: W. Dziewulski, J. Krosel (red.), *Ziemia Strzelecka. Szkice monograficzne* (s. 247–304). Opole: Instytut Śląski.
- Lityński, P., Hołuj, A. (2018). Koszty migracji wahałowych ze strefy podmiejskiej do miasta rdzeniowego ośrodków wojewódzkich. W: A. Kowalewski, T. Markowski, P. Śleszyński (red.), *Koszty chaosu przestrzennego*, *Studia KZPK PAN*, 182, 114–162.
- Maik, W. (1997). *Podstawy geografii miast*. Toruń: Wydawnictwo Uniwersytetu Mikołaja Kopernika.
- Markowski, T., Marszał, T. (2006). *Metropolie. Obszary metropolitalne. Metropolizacja. Problemy i pojęcia podstawowe*. Warszawa: Komitet Przestrzennego Zagospodarowania Kraj PAN.
- Matczak, A. (1984). Próba zasięgu oddziaływania Prudnika na podstawie danych o przewozach towarowych. *Acta Universitatis Lodzianis. Folia Geographica*, 3, 87–97.
- Matczak, A., Michalski, W. (1982). Przepływy towarowe jako podstawa wyznaczania związków przestrzennych Sieradza. *Acta Universitatis Lodzianis. Folia Geographica*, 1, 129–152.
- Matczak, A., Szymańska, D. (1997). *Studia nad strukturą przestrzenno-funkcjonalną miasta – przykład Brodnica*. Toruń: Wydawnictwo Uniwersytetu Mikołaja Kopernika.
- Namysłowski, J. (1980). *Główne ośrodki codziennych dojazdów i wyjazdów w Polsce*. Toruń: Wydawnictwo Uniwersytetu Mikołaja Kopernika.
- Olberek-Żyła, M. (2012). Proces suburbanizacji w otoczeniu Bielska-Białej. W: S. Sitek (red.), *„Stare i nowe” problemy badawcze w geografii społeczno-ekonomicznej* (s. 97–109). Sosnowiec: PTG Oddział Katowicki Uniwersytet Śląski Wydział Nauk o Ziemi.
- Ormicki, W. (1932). Badanie strefy wpływu w geografii miast. *Wiadomości Geograficzne*, 10 (6–7), 84–87.
- Potrykowska, A. (1989). Funkcjonalne regiony miejskie w krajowym systemie osadniczym. *Prace Geograficzne IGIPZ PAN*, 152, 55–75.
- Potrykowska, A. (1991). Przestrzenne oddziaływanie ośrodków województw w świetle dojazdów do pracy. *Biuletyn Komitetu Przestrzennego Zagospodarowania Kraju PAN*, 156, 79–87.
- Potrykowski, M. (1980). Modele grawitacji i potencjału w badaniach przestrzenno-transportowych. *Przegląd Zagranicznej Literatury Geograficznej*, 4, 121–139.
- Pytel, S. (2017). *Migracje emerytów w Polsce – czynniki, kierunki, konsekwencje*. Katowice: Wydawnictwo Uniwersytetu Śląskiego. <https://doi.org/10.18778/0208-6018.328.09>
- Pytel, S., Rahmonov, O., Ruman, M. (2020). Internal and external migrations of pensioners in Poland: A directional typology. *Population, Space and Place*, 26 (7), e2330. <https://doi.org/10.1002/psp.2330>
- Raźniak, P., Winiarczyk-Raźniak, A. (2013). Spatial distribution and differences in migration patterns and revenues of gminas in the Kraków Metropolitan Area. *Bulletin of Geography. Socio-economic Series*, 19, 73–86. <https://doi.org/10.2478/bog-2013-0005>
- Rocznik Demograficzny 2016* (2016). Warszawa: Główny Urząd Statystyczny.
- Rocznik Demograficzny 2018* (2018). Warszawa: Główny Urząd Statystyczny.
- Runge, A. (2017). Zróżnicowanie demograficzne obszarów wiejskich województwa śląskiego. W: K. Gasidło, A. Twardoch (red.), *Na wsi, czyli gdzie? Architektura, środowisko, społeczeństwo, ekonomia współczesnej wsi* (s. 42–60). Gliwice: Wydawnictwo Politechniki Śląskiej.
- Runge, A., Runge, J., Kantor-Pietraga, I., Krzysztofik, R. (2020). Does urban shrinkage require urban policy? The case of a post-industrial region in Poland. *Regional Studies, Regional Science*, 7 (1), 476–494. <https://doi.org/10.1080/21681376.2020.1831947>

- Runge, J. (1991). *Dojazdy do pracy w przestrzennej strukturze powiazań miast województwa katowickiego*. Katowice: Wydawnictwo Uniwersytetu Śląskiego.
- Runge, J. (2003). Kierunki przemian demograficzno-społecznych w województwie śląskim. W: E. Bednarska, Cz. Domański (red.), *Przemiany społeczno-ekonomiczne w okresie transformacji – diagnoza i próba oceny* (s. 23–36). Warszawa: Wydawnictwo GUS, Urząd Statystyczny, Uniwersytet Łódzki.
- Runge, J. (2011). Kurczące się miasta konurbacji katowickiej. W: S. Sitek (red.), „Stare i Nowe” problemy badawcze w geografii społeczno-ekonomicznej (s. 101–110). Sosnowiec: Uniwersytet Śląski.
- Runge, J. (2018). Specyfika procesów ludnościowych na obszarze województwa śląskiego na tle Polski. W: J. Hryniewicz, J. Witkowski, A. Potrykowska (red.), *Sytuacja demograficzna Polski jako wyzwanie dla polityki społecznej i gospodarczej* (s. 225–228). Warszawa: Rządowa Rada Ludnościowa.
- Rykiel, Z. (1983). Powiązania wewnętrzne aglomeracji warszawskiej na przykładzie migracji między miastami. *Przegląd Geograficzny*, 55, 317–339.
- Rykiel, Z. (1985). *Zagadnienia regionalnych systemów osadniczych*. Warszawa: Państwowe Wydawnictwo Ekonomiczne.
- Rykiel, Z. (2002). Koncepcje i delimitacje wielkomiejskich form osadniczych w Polsce. W: I. Jażdżewska (red.), *Współczesne formy osadnictwa miejskiego i ich przemiany, XV Konwersatorium Wiedzy o Mieście* (s. 9–19). Łódź: Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego.
- Rykiel, Z. (red.) (1989). *Struktury i procesy społeczno-demograficzne w regionie katowickim*. Wrocław: PAN, Zakład Narodowy im. Ossolińskich.
- Sagan, R., Sitek, S., Szajnowska-Wysocka, A. (2020). The impact of globalisation on regional identity: The example of Silesian identity. *Bulletin of Geography. Socio-economic Series*, 48 (48), 83–111. <https://doi.org/10.2478/bog-2020-0015>
- Schöller, P. (1961). Aufgaben und Probleme der Stadtgeographie. *Erkunde*, VII (3), 161–184.
- Sitek, S., Runge, J., Kłosowski, F., Runge, A., Petryszyn, J., Pytel, S., Spórna, T., Kurpanik, M., Zuzańska-Zyśko, E. (2013). *Społeczno-gospodarcze i przestrzenne kierunki zmian regionalnego oraz lokalnych rynków pracy województwa śląskiego – SGP WSL*. Sosnowiec: Uniwersytet Śląski.
- Ślodziak, J. (red.) (2011). *Procesy suburbanizacji w wybranych miastach Polski*. Opole: Wydawnictwo Uniwersytetu Opolskiego.
- Smętkowski, M. (2001). Nowe relacje między metropolią i regionem w gospodarce informacyjnej. *Studia Regionalne i Lokalne*, 4, 83–101.
- Smętkowski, M., Jałowiecki, B., Gorzelak, G. (2009). Obszary metropolitalne w Polsce – diagnoza i rekomendacje. *Studia Regionalne i Lokalne*, 1, 52–73.
- Sokołowski, D. (1999). *Zróżnicowanie zbioru małych miast i większych osiedli wiejskich w Polsce w ujęciu koncepcji kontinuum wiejsko-miejskiego*. Toruń: Uniwersytet Mikołaja Kopernika.
- Solarek, K. (2013). *Struktura przestrzenna strefy podmiejskiej Warszawy. Determinanty współczesnych przekształceń*. Warszawa: Oficyna Wydawnicza Politechniki Warszawskiej.
- Spórna, T. (2018). The suburbanisation process in a depopulation context in the Katowice conurbation, Poland. *Environmental & Socio-economic Studies*, 6 (1), 57–72. <https://doi.org/10.2478/environ-2018-0007>
- Spórna, T., Krzysztofik, R. (2020). ‘Inner’ suburbanisation – Background of the phenomenon in a polycentric, post-socialist and post-industrial region. Example from the Katowice conurbation, Poland. *Cities*, 104, 102789. <https://doi.org/10.1016/j.cities.2020.102789>
- Staszewska, S., Wdowicka, M. (2005). Możliwości aktywizacji gospodarczej małych miast w Polsce w warunkach rosnącej konkurencji międzynarodowej. W: K. Heffner (red.), *Małe miasta a rozwój lokalny i regionalny* (s. 91–105). Katowice: Wydawnictwo Akademii Ekonomicznej w Katowicach.
- Stryjakiewicz, T., Ciesiolka, P., Jaroszevska, E. (2012). Urban shrinkage and the post-socialist transformation: The case of Poland. *Built Environment*, 38, 197–213. <https://doi.org/10.2148/benv.38.2.196>
- Stryjakiewicz, T. (red.) (2014). *Kurczenie się miast w Europie Środkowo-Wschodniej*. Poznań: Bogucki Wydawnictwo Naukowe.
- Szajnowska-Wysocka, A. (1995). *Podstawy zorganizowania miast konurbacji górnośląskiej*. Katowice: Wydawnictwo Uniwersytetu Śląskiego.
- Szajnowska-Wysocka, A. (1999). *Zachowania przestrzenne ludności konurbacji górnośląskiej. Synteza badawcza*. Katowice: Wydawnictwo Uniwersytetu Śląskiego.
- Szymańska, D. (1992). Małe miasta województwa bydgoskiego, toruńskiego i włocławskiego w ujęciu kontinuum miejsko-wiejskiego. *Czasopismo Geograficzne*, 1/1992, 91–98.
- Szymańska, D., Matczak, A. (2002). Urbanization in Poland: tendencies and transformation. *European Urban and Regional Studies*, 9 (1), 39–46. <https://doi.org/10.1177/096977640200900104>
- Szymańska, D., Biegańska, J. (2011). Obszary podmiejskie dużych miast w Polsce w świetle migracji stałych. W: M. Soja, A. Zborowski (red.), *Człowiek w przestrzeni zurbanizowanej* (s. 83–98). Kraków: Instytut Geografii i Gospodarki Przestrzennej Uniwersytetu Jagiellońskiego.
- Szymańska, D., Chodkowska-Miszczuk, J., Biegańska, J. (2013). Bydgosko-Toruński Obszar Funkcjonalny (Metropolitalny) w świetle wybranych wskaźników. *Acta Universitatis Nicolai Copernici. Oeconomia*, XLIV (2), 319–332. https://doi.org/10.12775/AUNC_ECON.2013.021
- Szymańska, W. (2018). Delimitacja strefy wpływów demograficznych na przykładzie byłych miast wojewódzkich w Polsce. *Space – Society – Economy*, 23, 7–28. <https://doi.org/10.18778/1733-3180.23.01>
- Śleszyński, P. (2011). Economic linkages. W: T. Komornicki, P. Siłka (red.), *Funcjonal linkages between Polish metropolises* (s. 49–64). Warszawa: Committee for Spatial Economy and Regional Planning Polish Academy of Sciences.
- Śleszyński, P. (2012). Klasyfikacja gmin województwa mazowieckiego. *Przegląd Geograficzny*, 86 (4), 559–576. <https://doi.org/10.7163/PrzG.2012.4.4>
- Śleszyński, P. (2014). Procesy suburbanizacji w Polsce a polityka przestrzenna i regionalna. W: A. Wolaniuk (red.), *Centra i periferie w okresie transformacji ustrojowej. XXIII Konwersatorium Wiedzy o Mieście* (s. 11–26). Łódź: Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego.
- Ustawa z dnia 9 marca 2017 r. o związku metropolitalnym w województwie śląskim. Dz.U. 2017, poz. 730.
- Werwicki, A. (1965). Funkcje usługowe osiedli miejskich w rejonie Wałbrzycha i Świdnicy oraz strefy ich oddziaływania. *Przegląd Geograficzny*, XXXVII, 93–108.
- Więclaw-Michniewska, J. (2006). *Krakowskie suburbia i ich społeczność*. Kraków: Instytut Geografii i Gospodarki Przestrzennej Uniwersytetu Jagiellońskiego.
- Winiarczyk-Raźniak, A., Raźniak, A. (2012). *Migracje wewnętrzne ludności w polskich obszarach metropolitalnych u progu XXI wieku*. Kraków: Wydawnictwo Naukowe Uniwersytetu Pedagogicznego.
- Wójcik, M. (2008). *Przemiany społeczno-gospodarcze wsi aglomeracji łódzkiej w okresie transformacji ustrojowej*. Łódź: Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego.

- 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.
- Zborowski, A., Raźniak, P. (2013). Suburbanizacja rezydencjonalna w Polsce – ujęcia badawcze i ocena procesu. *Studia Miejskie*, 9, 37–50.
- 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. Dwadzieścia lat transformacji* (s. 49–72). Łódź: Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego.
- Zborowski, A., Pawlak, H., Gałka, J. (2019). Relacje społeczne między mieszkańcami wsi i ludnością napływową z miasta w strefie podmiejskiej Krakowa – przestrzeń konfliktu czy współpracy? *Konwersatorium Wiedzy o Mieście*, 4 (32), 51–63. <https://doi.org/10.18778/2543-9421.04.04>
- Zuzańska-Żyśko, E. (2002). Demographic potential of small towns of Silesian province in the last decade of 20th century. *Biuletyn Geograficzny*, 1, 159–166.
- Zuzańska-Żyśko, E. (2016). *Procesy metropolizacji. Teoria i praktyka*. Warszawa: Wydawnictwo Naukowe PWN.
- Zuzańska-Żyśko, E. (2017). Region Metropolitalny Silesia w świetle koncepcji funkcjonalnych. *Studia Komitetu Przestrzennego Zagospodarowania Kraju PAN*, 174, 116–125.
- Zuzańska-Żyśko, E., Pytel, S., Koman, W. (2016). Suburbanization in Postindustrial Area. Case Study of The Silesia Metropolitan Region. *GeoMed 2016. 4th International Geography Symposium. Book of Proceedings*, 1, 835–849.

Artykuł wpłynął:
3 listopada 2020
Zaakceptowano do druku:
8 grudnia 2020

Piotr Trzepacz

 <https://orcid.org/0000-0001-5854-9328>

Uniwersytet Jagielloński w Krakowie

Wydział Geografii i Geologii

Instytut Geografii i Gospodarki Przestrzennej

piotr.trzepacz@uj.edu.pl

STADION PIŁKARSKI W PRZESTRZENI MIASTA: PRZEMIANY LOKALIZACJI DUŻYCH OBIEKTÓW INFRASTRUKTURY PIŁKARSKIEJ

Abstrakt: W artykule omówiono zmiany w przestrzennym rozmieszczeniu dużych obiektów infrastruktury sportowej (stadionów) umożliwiających organizację rozgrywek piłkarskich. Celem pracy jest wskazanie kierunków zmian przestrzennego rozmieszczenia dużych stadionów piłkarskich w miastach oraz identyfikacja cech zagospodarowania ich bezpośredniego sąsiedztwa. Badaniem objęto 895 stadionów piłkarskich, mieszczących przynajmniej 10 tys. widzów oraz ich otoczenie. Uwzględniono stadiony z 47 (na 55) państw należących do Unii Europejskich Związków Piłkarskich (UEFA). Przeprowadzona analiza cech zagospodarowania bezpośredniego sąsiedztwa stadionów dała możliwość określenia zarówno korzyści, jak i potencjalnych trudności wynikających z tworzenia coraz większych obiektów w coraz większej odległości od centralnej części miasta. W pracy wykazano, że w przypadku wszystkich wyróżnionych kategorii wielkościowych miast wzrosła średnia odległość położenia stadionów od centrum. Stadiony budowane współcześnie (powstałe po 2000 r.) wznoszone są na obszarach peryferyjnych miasta, a w sąsiedztwie tych obiektów rzadziej występuje zabudowa mieszkaniowa, zaś standardem stają się duże przestrzenie parkingowe.

Słowa kluczowe: stadion, infrastruktura sportu, infrastruktura piłkarska, wzorce lokalizacji, użytkowanie ziemi.

THE FOOTBALL STADIUM IN URBAN SPACE: LOCATIONAL CHANGES TO LARGE-SCALE FOOTBALL INFRASTRUCTURE

Abstract: This paper shows changes in the location of large-scale sport infrastructure (stadiums) whose major purpose is football. Research was conducted for the adjacent areas of 895 football stadiums with at least 10 000 seats for spectators and covers 47 (out of 55) countries of the Union of European Football Associations (UEFA). Analysis of the developments carried out in the direct neighbourhood of stadiums brought an opportunity to establish both the benefits and potential difficulties arising from creating large stadiums at a greater distance from the central part of a city. The paper shows that the average distance between stadiums and urban centres increased for all cities in all size categories. Stadiums built recently (after the year 2000) were constructed on the peripheries of the cities and in their neighbourhoods housing development is rare but large parking spaces have become standard.

Keywords: stadium, sport infrastructure, football infrastructure, location patterns, land use.

1. WPROWADZENIE

Rozmieszczenie obiektów sportowych w miastach oraz zarządzanie nimi jest zagadnieniem intensywnie dyskutowanym. Stare obiekty należy dostosowywać do nowych i wciąż rosnących oczekiwań kibiców biorących udział w wydarzeniach sportowych. W przypadku gdy zachodzi potrzeba budowy nowych stadionów, wybór ich lokalizacji okazuje się być szczególnym wyzwaniem. Nowy stadion nie jest bowiem tylko obiektem infrastruktury, który przez swoją fizyczność (powierzchnię, kubaturę) kształtuje miasto. Kreuje on także przestrzeń o dużym znaczeniu społecznym i ekonomicznym. Mogą być tworzone na nim nowe miejsca pracy, ale może także stanowić, przynajmniej

pośrednio, przyczynę napięć (np. będąc postrzeganym jako źródło hałasu, nadmiernego obciążenia środków transportu czy wywołując poczucie zagrożenia aktami wandalizmu, szczególnie ze strony niezadowolonych wynikiem meczu kibiców).

W ciągu ostatnich kilkudziesięciu lat przeobrażeniu uległa nie tylko wielkość stadionów, konstrukcja, funkcje oraz ich lokalizacja. Zmieniły się także oczekiwania i cele stawiane tym obiektom z perspektywy miasta i przestrzeni w jakiej są umiejscowione. Za szczególny przykład można uznać budowę nowego stadionu dla Belfastu (Bairner, 2006). Celowo zdecydowano o zlokalizowaniu obiektu poza obszarami związanymi

z jedną ze stron trawiącego to miasto konfliktu. Miało to na celu stworzenie apolitycznej przestrzeni, która zostanie wykorzystana do kreowania nowego wizerunku miasta.

Stadiony piłkarskie z jednej strony funkcjonują w czasie poprzedzającym mecz i następującym po nim jako przestrzenie o dużym znaczeniu społecznym, a z drugiej przyjmują rolę nie-miejsc, na co zwraca uwagę Robinson (2010). Zauważa ona, że do pewnego stopnia stadiony funkcjonują jako pewne zbiorowe wyobrażenie. Miliony widzów oglądających mecze jedynie w telewizji często nigdy nie mają możliwości odwiedzenia stadionów, na których odbywają się rozgrywki. Lasch (1988) jest w swoich poglądach bardziej zasadniczy. Uważa, że sport, stając się masowym widowiskiem rozrywkowym, ulega degradacji poprzez jego oderwanie od lokalnej społeczności, która w początkowych etapach historii futbolu budowała swoje więzi częściowo wokół tej dyscypliny sportu, a przestrzennie w powiązaniu z boiskiem czy stadionem. Takie zagrożenia mogące skutkować osłabianiem społeczności kibicowskiej (tej w wymiarze lokalnym) dostrzega też Giulianotti (2005). W społecznych skutkach budowy stadionów można widzieć zarówno pewne zagrożenia, jak i szanse. Nowe inwestycje wzbudzają obawy wśród społeczności lokalnej, a powstawanie obiektów sportowych często wyzwała syndrom NIMBY (Not In My Back Yard – 'nie na moim podwórku'). Plany budowy spotykają się z protestami ze strony mieszkańców obszaru, w obrębie którego taka inwestycja ma być realizowana (Ahlfeldt, Maennig, 2010).

W rozważaniach towarzyszących planom rozwoju infrastruktury piłkarskiej w miastach wciąż dominuje aspekt ekonomiczny. Ostatnie dekady to też czas budzenia się pewnej refleksji wobec ogromnych inwestycji, jakich wymagają wielkie wydarzenia sportowe. Organizowanie olimpiad czy mistrzostw świata w piłce nożnej postrzegane jest coraz częściej jako sprzeczne z ideałami zrównoważonego rozwoju (Tziralis, Tolis, Tatsiopoulos, Aravossis, 2008). Inwestycje w budowę nowych, olbrzymich stadionów piłkarskich wywołały ostre konflikty w Brazylii czy w Republice Południowej Afryki (Trzepacz, 2015a). Przy wielkich dysproporcjach w dochodach ludności i deficycie rozwiązań z zakresu podstawowych wymiarów poziomu życia finansowanie budowy takich obiektów nie jest już rozpatrywane wyłącznie w kategoriach ekonomicznego katalizatora, ale jako działanie wątpliwe moralnie. Wyzwaniem i kolejnym źródłem kosztów staje się zarządzanie obiektami sportowymi po zakończeniu imprezy, na cele której zostały, często wielkim wysiłkiem, wybudowane. Za szczególnie ciekawy przykład można uznać stadion Mané Garrincha w Brazylii – wybudowany z wielkim rozmachem na mundial, który odbył się w Brazylii w 2014 r. W niespełna rok od ostatniego gwizdka na murawie obiekt zaczął pełnić funkcję dworca autobusowego.

Dyskusja nad rozmieszczeniem stadionów nie ustaje również ze względu na obawy dotyczące ich wpływu na jakość życia osób mieszkających w sąsiedztwie. Badania prowadzone przez Bale'a (1990) wykazały, że dla osób zamieszkujących w odległości do 2 km od stadionu (dotyczy to 37 wybranych brytyjskich obiektów) zjawisko chuligańskich zachowań części kibiców nie stanowi największego źródła uciążliwości wynikających z takiego sąsiedztwa. Zwraca się uwagę przede wszystkim na dostępność miejsc parkingowych przy okazji większych wydarzeń sportowych i kongestię, która im towarzyszy. Badania te pokazały problem patologicznych zachowań związanych z kibicowaniem jako zbyt uwydatniony przez media. Cytowany autor podkreśla, że skupianie się na chuligaństwie sprawia, iż inne konsekwencje funkcjonowania infrastruktury sportowej są niedostrzegane. W kolejnej publikacji (Bale, 1993a) mowa jest o mechanizmach funkcjonowania uciążliwości, wskazywanych przez ludzi mieszkających w sąsiedztwie stadionów piłkarskich, w czasie poprzedzającym mecz i następującym po nim. Jedną z wymienionych niedogodności jest wydłużanie się czasu obciążenia lokalnych ulic pozostawionymi przy nich samochodami, w związku z chęcią świętowania przez kibiców na stadionie zwycięstwa danej drużyny. Respondenci uczestniczący w badaniach na temat oddziaływania obiektów piłkarskich zwracali uwagę na to, że ich obawy wiążą się także z innym, niż mogłoby się wydawać, źródłem zagrożenia bezpieczeństwa, wskazując np. na ograniczenia w możliwościach dojazdu karetki pogotowia ratunkowego czy straży pożarnej.

Podsumowując, problem miejsc parkingowych, których potencjał w zasięgu stadionu najczęściej jest niedostateczny, urasta do największej bariery i głównego źródła konfliktu między mieszkańcami okolic takiego obiektu a chcącymi korzystać z niego kibicami. Przy decyzjach lokalizacyjnych oraz konstrukcyjnych (architektonicznych) problem przestrzeni parkingowej nabiera zatem szczególnego znaczenia. Po pierwsze – obiekty te generują duże zapotrzebowanie na miejsca parkingowe. Po drugie – jeśli stadion nie pełni innych funkcji i miejsca te nie mogą być wykorzystywane przez innych użytkowników, to zajmują one dużą powierzchnię (dodatkowo nieprzepuszczalną lub trudno przepuszczalną co generuje dodatkowe obciążenie środowiskowe), a nie są tak intensywnie użytkowane, jak wymagałby tego rachunek ekonomiczny. Potrzeby parkingowe należy zatem uznać za istotną kwestię, która może wpływać na lokalizację nowych stadionów oraz zagospodarowanie ich sąsiedztwa.

Wbrew powszechnym przekonaniom, okolice stadionów nie są także miejscem, w którym najczęściej dochodzi do incydentów na tle chuliganizmu futbolowego. Według Frosdicka i Newtona (2006) jedynie ok. 1/5 z nich dotyczy otoczenia stadionu, a drugie tyle ma miejsce w granicach obiektu. Takie wnioski płyną

z analizy statystyk chuliganizmu w Anglii i Walii na podstawie danych National Criminal Intelligence Service (NCIS). Większość zdarzeń nie jest przestrzennie związana ze stadionem. Można zatem zaryzykować stwierdzenie (wymagające jednak mocniejszego empirycznego potwierdzenia), że relokacja stadionu czy stadionów w miastach naznaczonych konfliktami kibicowskimi nie doprowadzi do ich zneutralizowania.

Jak zauważa Bale (1993b) stadiony przeszły głęboką transformację także w innym znaczeniu. Pierwotnie ich konstrukcja pozwalała na interakcje między zawodnikami i widzami, zaś współcześnie grupy te są restrykcyjnie oddzielone od siebie – tak jak i poszczególne grupy kibiców. Choć zmianie ulega forma stadionu, to niezmiennym pozostaje jego znaczenie w przestrzeni, które Bale (1993a) przedstawia jako przykład topofilii. W przywoływanej za Tuanem (1974) koncepcji tym terminem określa się emocjonalne więzi człowieka ze środowiskiem. Wspomniany wyżej Bale traktuje futbol jako czynnik scalający uczucia (sentymnt) kibiców z określonym miejscem, pełniący w ten sposób rolę katalizatora, który umożliwia wytwarzanie takich relacji. Autor ten idzie zatem znacznie dalej w swych rozważaniach na temat roli, jaką w przestrzeni odgrywa futbol, a konkretnie stadion. Te refleksje stanowiły jedną z inspiracji do podjęcia badania nad przemianami rozmieszczenia stadionów.

Obserwowanie różnorodnych zależności, zachodzących między funkcjonowaniem stadionów piłkarskich a ich otoczeniem, stało się źródłem inspiracji do podjęcia badań nad ich relacjami z przestrzenią zurbanizowaną lub urbanizującą się. Za cel główny badania przyjęto określenie kierunków zmian przestrzennego rozmieszczenia dużych stadionów piłkarskich w miastach oraz identyfikację cech zagospodarowania ich bezpośredniego sąsiedztwa.

2. METODA BADANIA

W niniejszej pracy celowo zamiennie używa się określeń „infrastruktura sportowa” oraz „infrastruktura piłkarska”. Ma to na celu podkreślenie, że w badaniu skoncentrowano się na tych obiektach, które służą przede wszystkim rozgrywkom piłki nożnej. Ta kategoria nie wyczerpuje wszystkich obiektów sportowych, ale została uznana za właściwą. Cechy lokalizacji obiektów infrastruktury piłkarskiej zbadano na podstawie analizy obrazów satelitarnych dostępnych dzięki aplikacji Google Earth. Do obiektów dużych zaliczono takie, które umożliwiają uczestnictwo w wydarzeniu sportowym przynajmniej 10 tys. widzów. Uwzględniono stadiony piłkarskie z 47 państw członkowskich UEFA, nie brano pod uwagę jedynie tych krajów, które nie posiadają tak dużych stadionów lub informacja o ich wielkości

i czasie założenia była niepełna. Lista stadionów została sporządzona na podstawie informacji publikowanych w serwisie internetowym Transfermarkt (2020), który jest jednym z najważniejszych (od blisko 20 lat) źródeł informacji o piłce nożnej w skali światowej. Nie istnieje inny sformalizowany rejestr stadionów, zwłaszcza w skali całego kontynentu lub dla wszystkich państw członkowskich UEFA. Dzięki informacjom publikowanym na stronie internetowej Transfermarkt (2020) zidentyfikowano 895 stadionów, które włączono do badań.

Po ustaleniu listy badanych obiektów (z lokalizacją i datą budowy) każdy stadion został zlokalizowany przy użyciu Google Earth (2020), a następnie, dzięki analizie dostępnego dla niego materiału teledetekcyjnego, określono występujące w jego bezpośrednim sąsiedztwie formy zagospodarowania terenu oraz określono w jakim stopniu otoczenie tego obiektu stanowi zabudowa. W zakresie form zagospodarowania wyróżniono: tereny zielone, obiekty przemysłowe i usługowe, rolnictwo, inne obiekty sportowe, zabudowę jednorodziną, wielorodzinną, powierzchnię parkingową oraz infrastrukturę transportu (drogi, linie kolejowe).

Przygotowano bazę danych, która uwzględniała odległość między stadionem a centrum miasta. Należy zaznaczyć, że określenie, jaki obszar tak różnorodnego zbioru miast stanowi ich centrum, było dużym wyzwaniem. Przyjęto zatem za punkt wyjścia do pomiaru odległości definicję Wolaniuk (2012), która opisuje centrum miasta jako wyodrębniający się obszar pod względem funkcjonalnym, instytucjonalnym, przestrzennym i społecznym. W przestrzeni każdego badanego miasta ustalono lokalizację obszaru odpowiadającego tej definicji, a następnie z jego punktu centralnego zmierzono fizyczną odległość w linii prostej do stadionu. Taka miara była niezbędna do podjęcia próby wskazania zmieniających się cech lokalizacji obiektów infrastruktury piłkarskiej.

3. LOKALIZACJA STADIONÓW PIŁKARSKICH WOBEC CENTRALNEJ CZĘŚCI MIASTA

Stadiony piłkarskie uznane w niniejszej pracy za duże (mieszczące ponad 10 tys. widzów) najczęściej nie są zlokalizowane w ścisłym centrum miasta, ale w jego otoczeniu lub w zasięgu wielkich osiedli mieszkaniowych. Wynika to w dużej mierze z faktu, że są wielkokubaturowe i zajmują dużą powierzchnię. Ponadto nawet te, które powstały ponad 100 lat temu, były najczęściej nowym elementem zagospodarowania i pojawiały się jako wtórne wobec wykształconej struktury przestrzennej miasta. Wprowadzano je najczęściej tam, gdzie pozwalała na to obecność wolnych terenów – te natomiast szybko stawały się dobrem deficytowym miast,

a stadiony budowano coraz większe. W przypadku miast o wielkości do 100 tys. mieszkańców średnia odległość stadionu od centrum miasta w ciągu ostatnich 100 lat wzrosła z 1,3 do 2,4 km (tab. 1). Przedział odległości od 1 do 2,5 km pozostał tym, w obrębie którego stadiony były budowane najczęściej w całym badanym okresie. Znacznie bardziej wyraźna zmiana odległości nastąpiła w przypadku miast większych – obu przyjętych kategorii wielkościowych, czyli zarówno tych w przedziale od 100 tys. do miliona mieszkańców, jak i tych jeszcze większych. W pierwszym przypadku średnia odległość stadionów powstałych przed 1920 r. była taka, jak ta, którą osiągnęły mniejsze miasta w ostatnim badanym dwudziestolecu. Natomiast obiekty zbudowane po 2000 r. znalazły się w wyraźnie większej odległości od centrum miasta – średnia odległość wzrosła z 2,4 do 3,7 km. W miastach do miliona mieszkańców wciąż najwięcej stadionów zlokalizowanych jest w przedziale od 1 do 2,5 km. Ich udział jednak wyraźnie spadł. Najznaczniesza skala przeniesienia (czy raczej przestrzennego przesunięcia) funkcji sportowej przez tworzenie dużych obiektów piłkarskich charakteryzowała miasta największe (ponad milion mieszkańców). W tym przypadku żaden stadion, wśród badanych w ostatnich dekadach, nie powstał bliżej niż w odległości 2,5 km od centrum, a średnia odległość dla wszystkich powstałych przekroczyła 9 km. Jest to również ta wielkość miasta, w przypadku której zmienił się dominujący przedział odległości. Stadiony zbudowane w dwudziestym stuleciu najczęściej powstawały między 2,5 a 5 km od centrum. Pierwsze dekady XXI w. to najwyższy udział kolejnego przedziału odległości, czyli między 5 a 10 km. Trzeba oczywiście pamiętać, że przy tak dużej liczbie badanych przypadków uwarunkowania rozwoju miast, w tym intensywność i skala (również przestrzenna) ich rozlewania się i wypierania niektórych funkcji, będą bardzo zróżnicowane. Nie zmienia to jednak faktu, że ogólny obraz wskazuje na istotne przestrzenne przesunięcie funkcji sportowej.

Dlaczego duże stadiony zostały wypchnięte na obrzeża miasta? Wydaje się, że decydują o tym dwie podstawowe przyczyny. Pierwsza to zmieniające się oczekiwania wobec stadionów, a co za tym idzie, aby móc je zrealizować trzeba było podjąć decyzję o ich relokacji. Rosnąca terenochłonność budowanych współcześnie obiektów infrastruktury piłkarskiej spowodowana była m.in. rozwojem ich funkcji. Pierwotnie wyznaczano jedynie teren boiska, miejsce gry. Wraz z rosnącą popularnością piłki nożnej pojawiła się potrzeba zamieszczenia coraz większej liczby entuzjastów tego sportu. Konieczność przygotowania wystarczającej liczby miejsc na trybunach doprowadziła do zwiększenia powierzchni zajmowanej przez te obiekty. Wraz z komercjalizacją futbolu przestrzeń stadionów stała się także miejscem wymagającym dodatkowych

pomieszczeń przeznaczanych dla podmiotów handlowych i usługowych – począwszy od sklepów oferujących pamiątki klubowe, odzież sportową i sprzęty związane z uprawianiem sportu aż po gastronomię. Wznoszenie obiektów sportowych na obrzeżach obszaru zurbanizowanego teoretycznie buduje potencjał pozwalający na stworzenie dobrych warunków do rozwoju danej dyscypliny sportu, ale wiąże się z pewnymi zagrożeniami dla osiągnięcia zadowalających efektów ekonomicznych. Stadion może gościć tysiące ludzi i w ten sposób okazjonalnie pokrywać koszty funkcjonowania, m.in. dzięki sprzedaży biletów. Ponieważ rozgrywki sportowe są wydarzeniami nieregularnymi, dlatego też przy budowie stadionów zakładana jest potrzeba stworzenia warunków do organizowania innych wydarzeń niż sportowe i korzystania z ich przestrzeni do celów, które uniezależnią funkcjonowanie obiektów od kalendarza rozgrywek. W ten sposób stadiony stały się wielofunkcyjne, oferuje się w nich wynajem przestrzeni biurowej, wystawienniczej oraz konferencyjnej. Piłka nożna lub szerzej funkcja sportowa wciąż dominuje w powierzchni takiego obiektu, ale nie jest jedyną. Trzeba jednocześnie zauważyć, że chociaż w omówionym zakresie wielkie stadiony stały się wielofunkcyjne, to w wymiarze czysto sportowym obiekty nowobudowane i przebudowy starych zmierzają do sportowej monofunkcyjności (Feddersen, Meaning, 2009). Oznacza to, że poza przeznaczeniem do rozgrywania meczów piłki nożnej nie zakłada się ich wykorzystywania np. przy organizacji imprez lekkoatletycznych. Z konstrukcji obiektów eliminuje się bieżnie, które dawniej były częstym wyposażeniem stadionu otaczającym boisko. Uznano jednak, że aby zainteresować udziałem w meczach większą liczbę widzów, należy zbliżyć ich do murawy boiska.

Budowa nowych dużych stadionów, których lokalizacji sprzyjają głównie przedmieścia, ma też swoją drugą przyczynę. Stanowi ją połączenie ambicji z przekonaniem o tym, że wyposażenie miasta w imponujący obiekt ma szczególną wartość wizerunkową. Taki cel może zostać przyjęty nawet jeśli nie wskazuje na niego ranga drużyn, które mają trenować na obiekcie i zdobywać sportowe laury. W realizacji projektów tego typu upatruje się efektu katalitycznego dla miasta. W jego architekturze i chęci zobaczenia dzieła znanego twórcy takich projektów dostrzega się szansę na przyciągnięcie turystów, którzy w ten sposób wygenerują kolejne przychody i miejsca pracy. Te oczekiwania uzupełniają także jeszcze trudniejsza do zmierzenia potrzeba istnienia w globalnej świadomości jako miejsca liczącego się, które wciąż w mniemaniu niektórych włodarzy miast określa pozycja w rankingach – np. miast-posiadaczy największych stadionów.

Przedstawione wyżej rozważania nie wyczerpują możliwych przyczyn przesunięcia przestrzennego funkcji sportowej, o której mowa w niniejszym artykule.

Tabela 1. Lokalizacja stadionów piłkarskich (powyżej 10 tys. widzów) wobec centrum miasta w państwach UEFA

Okres budowy	Liczba mieszkańców	Średnia odległość od centrum	Odległość od centrum miasta (km)										
			liczby bezwzględne					%					
			<1,0	1,0-2,5	2,5-5,0	5,0-10,0	>10,0	Razem	<1,0	1,0-2,5	2,5-5,0	5,0-10,0	>10,0
przed 1920		1,3	12	27	1	0	0	40	30,0	67,5	2,5	0,0	0,0
1920-1940		2,4	10	40	7	0	0	57	17,5	70,2	12,3	0,0	0,0
1940-1960		1,6	15	27	8	1	0	51	29,4	52,9	15,7	2,0	0,0
1960-1980	<100 tys.	1,9	8	32	10	1	0	51	15,7	62,7	19,6	2,0	0,0
1980-2000		1,9	9	19	8	1	0	37	24,3	51,4	21,6	2,7	0,0
po 2000		2,3	3	19	8	2	0	32	9,4	59,4	25,0	6,3	0,0
przed 1920		2,4	8	37	30	4	0	79	10,1	46,8	38,0	5,1	0,0
1920-1940		2,6	10	55	36	7	0	108	9,3	50,9	33,3	6,5	0,0
1940-1960		2,5	13	54	29	7	1	104	12,5	51,9	27,9	6,7	1,0
1960-1980	100 tys. - 1 mln	2,8	7	38	21	5	3	74	9,5	51,4	28,4	6,8	4,1
1980-2000		3	1	23	17	6	0	47	2,1	48,9	36,2	12,8	0,0
po 2000		3,7	5	33	32	20	2	92	5,4	35,9	34,8	21,7	2,2
przed 1920		6,8	4	6	0	3	5	18	22,2	33,3	0,0	16,7	27,8
1920-1940		5	1	9	11	9	3	33	3,0	27,3	33,3	27,3	9,1
1940-1960		4,9	1	3	12	8	1	25	4,0	12,0	48,0	32,0	4,0
1960-1980	>1 mln	4,6	2	5	7	6	1	21	9,5	23,8	33,3	28,6	4,8
1980-2000		5,8	0	2	5	0	0	7	0,0	28,6	71,4	0,0	0,0
po 2000		9,2	0	0	6	7	6	19	0,0	0,0	31,6	36,8	31,6
		1,9	57	164	42	5	0	268	21,3	61,2	15,7	1,9	0,0
	<100 tys.	2,8	17	44	240	165	49	515	3,3	8,5	46,6	32,0	9,5
	100 tys. - 1 mln	6,1	8	8	25	41	33	115	7,0	7,0	21,7	35,7	28,7
	>1 mln	3,6	82	216	307	211	82	898	9,1	24,1	34,2	23,5	9,1
	Wszystkie												
Razem													

Źródło: opracowanie własne na podstawie materiałów teledetekcyjnych dostępnych w Google Earth (2020).

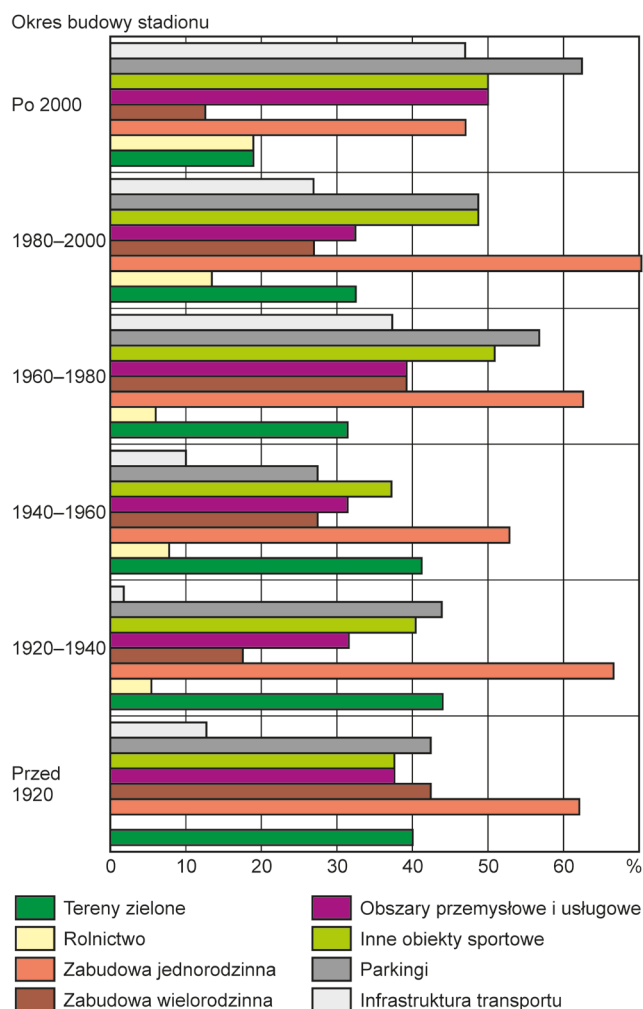
Wskazują na złożoność tła, jakim dla tego rodzaju decyzji lokalizacyjnych mogą być zarówno powierzchnie działek, zmieniające się potrzeby człowieka, ale także polityka, a niekiedy nawet władza, która potrzebuje takich symboli, jak wielki nowoczesny stadion.

4. UŻYTKOWANIE ZIEMI W ŚĄSIEDZTWIE OBIEKTÓW INFRASTRUKTURY PIŁKARSKIEJ

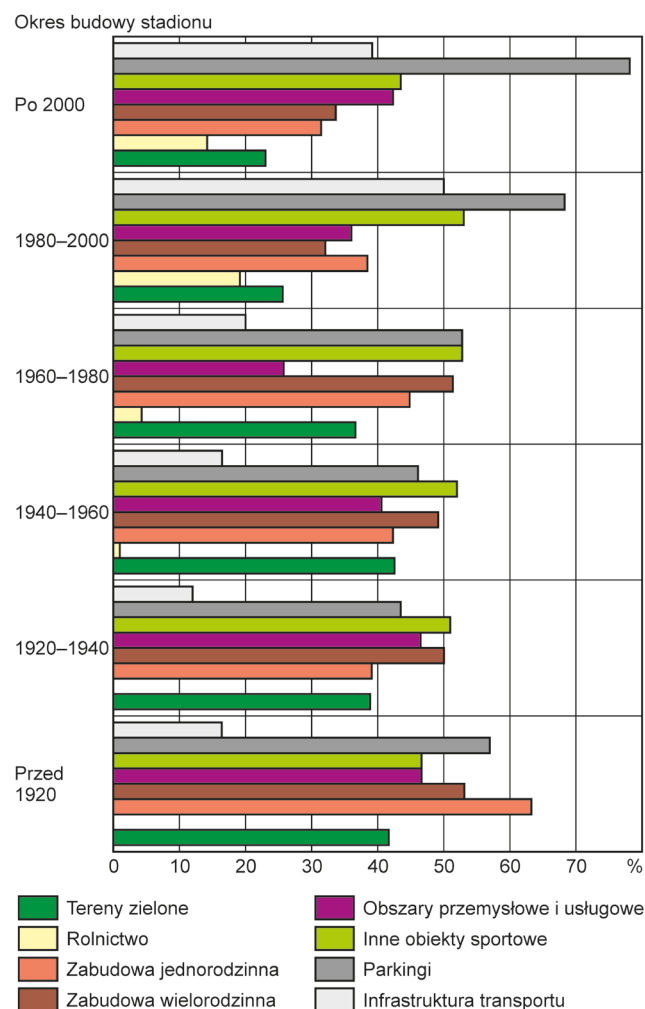
Obserwowany proces wypierania stadionów ku bardziej peryferyjnym obszarom miast oznacza, że zmianie uległy cechy ich otoczenia pod względem zagospodarowania, a tym samym możliwe oddziaływanie. Dowodzą tego wyniki analizy form zagospodarowania terenu występujących w sąsiedztwie stadionu, które

w sposób przejrzysty pokazują znaczenie nowych lokalizacji. Najważniejsze znaczenie mają tu dwie formy zagospodarowania, których zmiana nastąpiła niezależnie od grupy wielkościowej miast (rys. 1–3). Jest to zmniejszenie częstości występowania terenów zielonych i wzrost częstości występowania powierzchni parkingowej.

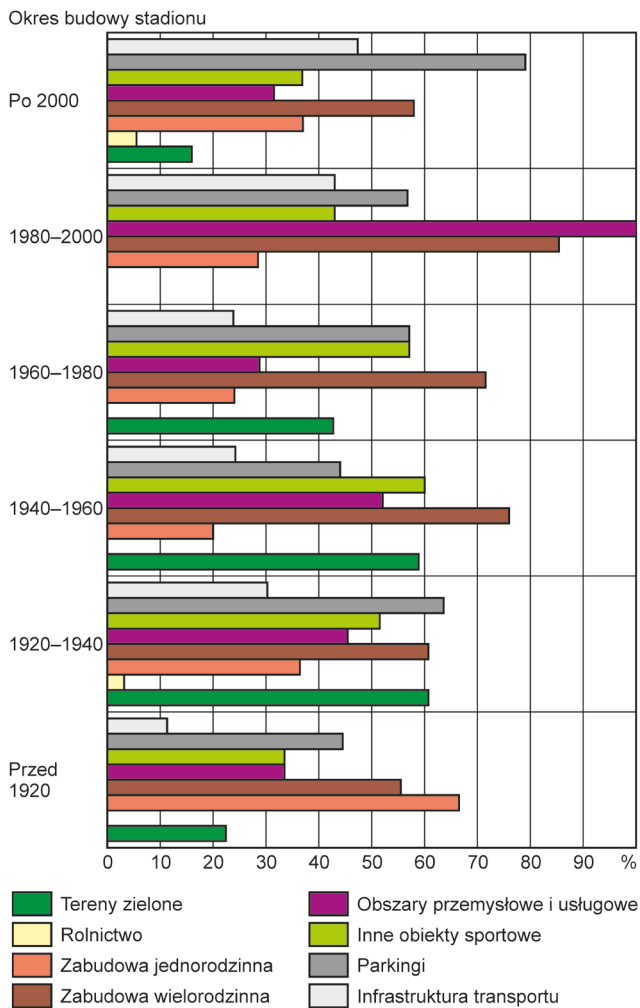
Relokacja stadionu zawsze generuje znaczące dodatkowe potoki ruchu. Są one szczególnym obciążeniem dla systemu transportowego w czasie bezpośrednio związanym z wydarzeniami, które przyciągają tysiące widzów. Podział zadań przewozowych (czyli *modal split*) dla obsługi przykładowych stadionów (weekendowy, kiedy najczęściej organizowane są mecze) pokazuje, że nawet przy lokalizacji w zasięgu stacji kolejowej czy stacji metra oraz obsłudze przez transport autobusowy, taki obiekt i związane z nim wydarzenia wytwarzają zapotrzebowanie na miejsce dla co najmniej



Rysunek 1. Częstość występowania form zagospodarowania terenu w otoczeniu stadionów według okresu ich budowy w miastach o liczbie ludności mniejszej niż 100 tys. mieszkańców
Źródło: opracowanie własne na podstawie materiałów teledetekcyjnych dostępnych w Google Earth (2020)



Rysunek 2. Częstość występowania form zagospodarowania terenu w otoczeniu stadionów według okresu ich budowy w miastach o liczbie ludności między 100 tys. a 1 mln mieszkańców
Źródło: opracowanie własne na podstawie materiałów teledetekcyjnych dostępnych w Google Earth (2020)



Rysunek 3. Częstość występowania form zagospodarowania terenu w otoczeniu stadionów według okresu ich budowy

w miastach o liczbie ludności ponad 1 mln mieszkańców

Źródło: opracowanie własne na podstawie materiałów teledetekcyjnych dostępnych w Google Earth (2020)

kilku, a nawet kilkunastu tysięcy pojazdów (tab. 2). Analiza przeprowadzona dla stadionu drużyny Tottenham Hotspur w Londynie wykazała, że 85% widzów opuszcza stadion w czasie do 45 minut od ostatniego gwizdka (*Northumberland development project, 2015*). To również pokazuje, jak skrajnie zmienne w układzie dobowym będzie obciążenie systemu transportowego wydarzeniem przyciągającym użytkowników stadionu i unaocznia potrzebę dostosowania do niego rozwiązań komunikacyjnych, ale także tych związanych z zapewnieniem bezpieczeństwa.

Jak już wspomniano, budowa nowego stadionu wymaga zorganizowania miejsc parkingowych, a także dostosowania funkcjonowania komunikacji publicznej do poziomu, który umożliwi kibicom dotarcie na stadion. Trudno zignorować w tym przypadku podobieństwo oddziaływania nowoczesnych stadionów na przestrzeń i jej zagospodarowanie do takiego, jakie towarzyszy budowie wielkich galerii handlowych. Te również mogą zajmować duże powierzchnie, generują zapotrzebowanie na parkingi oraz determinują działanie układu transportowego, co najmniej w skali lokalnej.

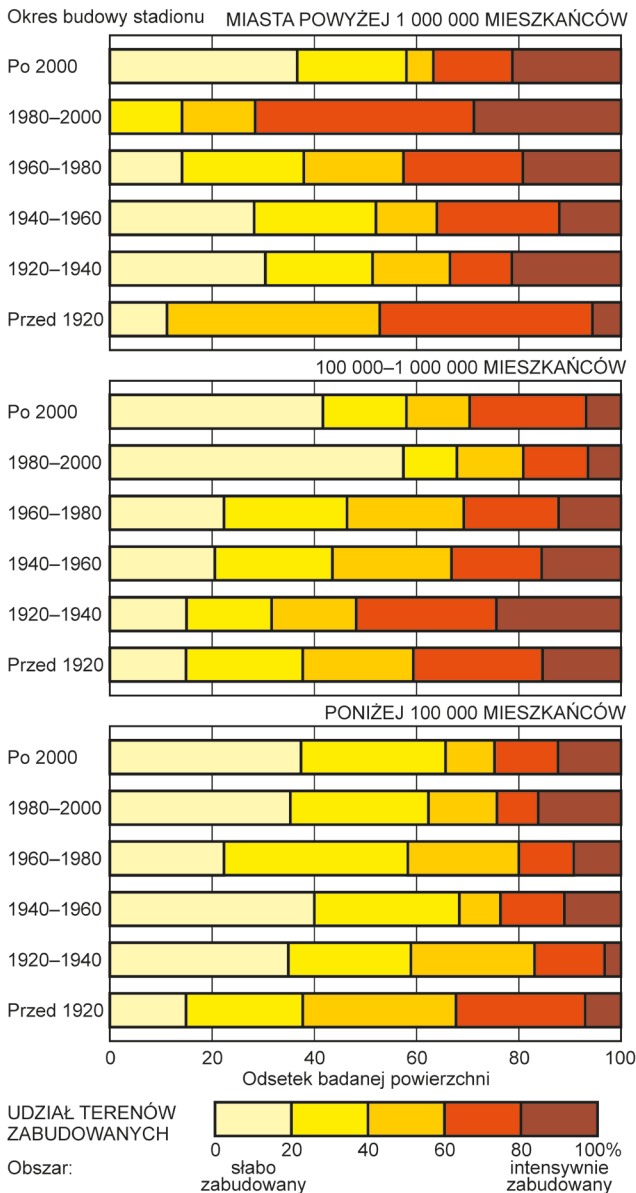
Rozwijanie funkcji sportowej w kierunku peryferyjnych obszarów miasta sprawia, że w grupie stadionów najnowszych jest wyraźnie mniej takich o wyższym poziomie zajęcia otoczenia przez zabudowę (rys. 4). Nie oznacza to jednak, że w ich otoczeniu nie występują obiekty o funkcji mieszkaniowej. Co więcej, stadiony budowane współcześnie w miastach powyżej 100 tys. mieszkańców w swoim sąsiedztwie mają zabudowę raczej wielorodzinną niż jednorodzinną. Sąsiedztwo budowanych współcześnie stadionów to często nowe osiedla wielorodzinne i apartamentowce.

Obiekty infrastruktury sportowej coraz częściej uczestniczą w procesach suburbanizacji (van Steen, Pellenburg, 2008). Stadiony piłkarskie wyposażone

Tabela 2. Struktura wykorzystania środków transportu (*modal split*) w celu dotarcia do wybranych stadionów piłkarskich

Środek transportu	Brentford Community Stadium	London Stadium, Stratford	Etihad Stadium	St. Mary's Stadium	Tallaght Stadium	Tottenham Hotspur Stadium
	Londyn	Londyn	Manchester	Southampton	Dublin	Londyn
Samochód (również taxi)	30,0	9,5	65,2	70,5	26,0	43,0
Pieszko	15,0	5,0	6,9	8,0	13,0	1,8
Metro/ pociąg/ tramwaj	40,0	75,0	18,6	5,5	30,0	46,0
Autobus (komunikacja miejska)	10,0	7,0	5,8	8,0	26,0	8,0
Autokar	5,0	2,0	2,9	4,5	5,0	0,2
Inne	0,0	1,5	0,6	3,5	0,0	1,0

Źródło: Opracowanie własne na podstawie *Transport study update (2013)*; *London stadium, Stratford. Capacity increase – transport statement (2019)*; *Manchester City council (2014)*; *Southampton Football Club. Transportation plan 2006–2007 (2007)*; *Traffic and transport assessment report (2020)*; *Northumberland development project (2015)*.



Rysunek 4. Częstość występowania stadionów o określonym udziale zabudowy w otoczeniu stadionów według okresu ich budowy oraz liczby mieszkańców miasta
Źródło: opracowanie własne na podstawie materiałów teledetekcyjnych dostępnych w Google Earth (2020)

dotąd np. w infrastrukturę rekreacyjną mogą stać się miejscem spędzania wolnego czasu przez mieszkańców strefy podmiejskiej, nawet jeśli nie wynika to z podstawowej funkcji obiektów. W ten sposób możliwe staje się dodatkowe powiązanie budowli z otaczającą ją przestrzenią społeczno-ekonomiczną – przestaje być wówczas jedynie fizyczną barierą i źródłem natężonego ruchu czy okazjonalnego hałasu. Czynnikiem, który może istotnie wpłynąć na szanse, aby stadion stał się bardziej zintegrowany z przestrzenią w wymiarze społecznym, jest jego otwartość wobec społeczności zamieszkującej sąsiedztwo. Fakt, że stadiony są najczęściej zamknięte, a za ich zwiedzanie nierzadko pobierana jest opłata, utrudnia integrację z otoczeniem.

Koszty uczestniczenia w wydarzeniach mogą stanowić jeszcze poważniejszą barierę. Kozłowska (2008) zauważa istotny rozdzźwięk między wyposażeniem miasta w infrastrukturę sportową a jej realną dostępnością i przydatnością tak dla mieszkańców, jak i dla potencjalnych turystów.

Lokalizowanie stadionów piłkarskich w zewnętrznych strefach aglomeracji ma dodatkową korzyść, która umożliwia kibicom-gośćom swobodniejszy dostęp do obiektów. Nie można bowiem zapominać o tym, że mecz nie jest atrakcją jedynie dla mieszkańców miasta, w którym znajduje się stadion, ale także dla przyjezdnych. Budowa tych obiektów w sąsiedztwie węzłów drogowych ma zatem kształtować odpowiedni poziom ich dostępności także z perspektywy zewnętrznej – przykład nowego stadionu dla drużyny Southampton FC w sąsiedztwie autostrady i portu lotniczego (Wetherick, Warn, 2003).

5. STADIONY PIŁKARSKIE W PROCESACH KSZTAŁTUJĄCYCH WSPÓŁCZESNE MIASTA

Rozmieszczenie obiektów infrastruktury sportowej oraz ich przeskalowanie zwłaszcza w przypadku drużyn, które nie osiągają wyników satysfakcjonujących mieszkańców miasta, w którym taka kapitałochłonna inwestycja powstaje, generuje konflikty. W Krakowie koszty przebudowy stadionu Wisły Kraków wyniosły blisko 600 mln złotych (Rapalski, 2014). Kolejne miliony miały być przeznaczone na stworzenie dodatkowej powierzchni biurowej pod trybunami, odnowienie zewnętrznej elewacji obiektu, poprawienie warunków bezpieczeństwa, budowę dwóch naziemnych parkingów oraz wykupienie praw autorskich do projektu stadionu (Serafin, 2019). Szczęólnego znaczenia (stricte lokalizacyjnego) nabiera tutaj także fakt, że w bliskim sąsiedztwie funkcjonuje stadion Cracovii, który kosztował 170 mln złotych. Z jednej strony obie drużyny stanowią od 1906 r. niezwykle istotny element krajobrazu kulturowego Krakowa. Z drugiej jednak nie osiągają wyników (zwłaszcza na poziomie konfrontacji międzynarodowych), które mogłyby być uznane za równoważące, choćby w wymiarze symbolicznym, ekonomiczne obciążenie miasta i tym samym jego mieszkańców. Za radykalny uważa się głos mówiący o tym, że oba kluby powinny grać na jednym stadionie (Rapalski, Serafin, 2014). Owen (2003) uświadamia jednak, że zmierzenie wartości klubu dla miasta jest znacznie trudniejsze niż zmierzenie jego wartości dla właścicieli. Ten problem można oczywiście przełożyć na wartość stadionu. Wątpliwościom tym towarzyszy szerszy kontekst relacji angażowania kapitału publicznego (przy budowie stadionów) w przedsięwzięcia, z których korzysta kapitał

prywatny z ograniczonym efektem dla społeczności lokalnej, np. sąsiedztwa takiego obiektu (Delaney, Eckstein, 2012).

Wydaje się, że lokalizowanie stadionów (budowa nowych obiektów) poza centralną częścią miasta będzie rozwiązaniem korzystnym – wyprowadzi z obszaru zabudowanego źródło hałasu, zagrożenie wandalizmem sąsiedztwa takich obiektów itp. Nelson (2002) zauważa jednak, że ich relokacja z obszarów śródmiejskich ma negatywne konsekwencje dla funkcjonujących w zasięgu takiego obiektu podmiotów gospodarczych, zwłaszcza usługowych. Wydarzenia sportowe skupiające nierzadko tysiące widzów przyciągają tłum ludzi, którzy w drodze na stadion o utrwalonym miejscu w tkance miasta dokonują zakupów w funkcjonujących w jego otoczeniu sklepach i drobnych punktach gastronomicznych. Tym samym mimo pewnych uciążliwości wynikających z takiego sąsiedztwa pojawia się też wymierna korzyść. Przesunięcie infrastruktury piłkarskiej poza obszary zurbanizowane czy do ich stref krawędziowych mogło stanowić kolejny cios dla drobnej przedsiębiorczości, zbliżony do efektów oddziaływania handlu wielkopowierzchniowego (Twardzik, 2016).

W funkcji sportowej, której szczególnym wyrazem są omawiane stadiony, upatruje się także narzędzia odnowy miast. Dotyczy to zarówno zdegradowanych śródmieść, jak i podupadłych suburbiów. Pierwsze reprezentują zwłaszcza niektóre amerykańskie miasta – przykład Indianapolis czy Detroit (Trzepacz, 2015b) – gdzie dzięki stadionom umiejętnie przyciągnięto z powrotem do centrów miłośników futbolu amerykańskiego. W Europie doświadczenie rewitalizacji przez wprowadzanie wielkopowierzchniowych obiektów sportowych (piłkarskich) znane jest szczególnie poza centralną częścią regionu miejskiego. Lokowanie nowych stadionów w obszarze podmiejskim, stające się wiodącym rozwiązaniem, nie zawsze było efektem ich wypychania z centrów, ale czasami świadomego przyciągania do przynajmniej niektórych obszarów peryferyjnych. Przykład Paryża pokazuje, że w budowie stadionów w strefie suburbiów w II połowie XX w. upatrywano sposobu na rewitalizację (budowa Stade de France). Wdrożone w tym przypadku rozwiązanie miało zmieniać oblicze Saint-Denis i stymulować jego dalszy rozwój. Jednak to co miało dawać nowy impuls podupadającym suburbiom czy dzielnicom klasy robotniczej, generowało kolejne konflikty. Było bowiem rozpatrywane w kategoriach działań niedemokratycznych – nieuwzględniających zdania mieszkańców (Lewis, 2012).

Wskazane przykłady roli jaką stadiony mogą pełnić dla przestrzeni miejskiej pokazują, że analiza trendów w ich lokalizowaniu to pośrednie odczytywanie symptomów przemian, jakim ulega miasto i jednocześnie możliwość śledzenia ich wpływu jako czynników transformujących przestrzeń zurbanizowaną i urbanizującą się.

6. PODSUMOWANIE

Stadiony piłkarskie na stałe wpisały się w krajobraz miast jako obiekty, które tak ze względu na swoją kubaturę, jak i funkcje wypełniają oraz kształtują przestrzeń – również w wymiarze społecznym czy kulturowym. Ich lokalizacja nie jest obojętna dla miasta, a efekt wykracza poza sam fakt konsekwencji wprowadzania dużych obiektów w strukturę przestrzenną miasta. Fizyczność infrastruktury piłkarskiej to jedynie początek złożonych relacji wytwarzanych i podtrzymywanych dzięki stadionom. W celu pracy zapisano przede wszystkim chęć wskazania kierunku zmiany lokalizacyjnej. Ta nastąpiła bardzo wyraźnie – stadiony zostały wypchnięte z okolic centralnej części miast ku zewnętrznym krawędziom obszaru zurbanizowanego. Ten fakt wpłynął z jednej strony na odmienne cechy użytkowania ziemi w otoczeniu tych obiektów, a z drugiej uruchomił procesy urbanizowania nowych przestrzeni.

Czy w miastach wciąż będą budowane wielkie stadiony, które powstawać będą w jeszcze większej odległości od centrum? W ciągu ostatniej dekady problem budowy nowych obiektów infrastruktury piłkarskiej był przedmiotem ożywionej dyskusji. Zauważa się, że coraz mniej w niej miejsca na sport, a więcej na wymiar komercyjny i efekty ekonomiczne. Dotyczy to nie tylko rozmów o infrastrukturze, ale o sporcie ogółem – zwłaszcza o piłce nożnej. Jednocześnie liczba drużyn piłkarskich, zwłaszcza tych, które potrzebują obiektów mieszczących tysiące widzów wydaje się być bardzo stabilna. Skąd zatem kolejne kosztochłonne i terenochłonne inwestycje w budowę nowych stadionów? Odpowiadają na to cytowani już wcześniej Delaney i Eckstein (2012), którzy zauważają, że budowa takich obiektów jest postrzegana jako bardzo widoczny (dosłownie) sposób pokazania, że miasto jest wciąż silne i ważne. Jeżeli w powiązaniu ze stadionem możliwe będzie wzmocnienie czy zaznaczenie rangi państwa, to wciąż nadaje się takim inwestycjom priorytet w porównaniu z innymi potrzebami (Lewis, 2012). Obserwacja reakcji społecznej na tego rodzaju projekty pokazuje jednak pewną zmianę. Coraz trudniej przekonać mieszkańców miast do tego, że wielki stadion da im wielką drużynę, a to w konsekwencji uczyni wielkim samo miasto.


BIBLIOGRAFIA

- Ahlfeldt, G., Maenning, W. (2010). Stadium architecture and urban development from the perspective of urban economics. *International Journal of Urban and Regional Research*, 34 (3), 629–646. <https://doi.org/10.1111/j.1468-2427.2010.00908.x>
- Bairner, A. (2006). Titanic town: Sport, space and the re-imagining of Belfast. *City & Society*, 18 (2), 159–179. <https://doi.org/10.1525/city.2006.18.2.159>

- Bale, J. (1990). In the shadow of the stadium: Football grounds as urban nuisances. *Geography*, 75 (4), 325–334.
- Bale, J. (1993a). *Sport, space and the city*. Londyn: Routledge.
- Bale, J. (1993b). The spatial development of the modern stadium. *International Review for the Sociology of Sports*, 28 (2–3), 122–133. <https://doi.org/10.1177/101269029302800204>
- Delaney, K., Eckstein, R. (2012). Local growth coalitions, public subsidized sports stadiums, and social inequality. *Humanity & Society*, 30 (1), 84–108. <https://doi.org/10.1177/016059760603000106>
- Fedderson, A., Maennig, W. (2009). Arenas versus multifunctional stadiums: Which do spectators prefer? *Journal of Sports Economics*, 10 (2), 180–191. <https://doi.org/10.1177/1527002508323821>
- Frosdick, S., Newton, R. (2006). The nature and extent of football hooliganism in England and Wales. *Soccer & Society*, 7 (4), 403–422. <https://doi.org/10.1080/14660970600905703>
- Giulianotti, R. (2005). Sport spectators and the social consequences of commodification. *Journal of Sport and Social Issues*, 29 (4), 386–410. <https://doi.org/10.1177/0193723505280530>
- Google Earth (2020). Pobrane z: <https://www.google.pl/intl/pl/earth/> (30.11.2020).
- Kozłowska, M. (2008). Imprezy sportowe w Bydgoszczy jako przykład atrakcji turystycznej dużego miasta. W: I. Jażdżewska (red.), *XXI Konwersatorium wiedzy o mieście* (s. 227–238). Łódź: Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego.
- Lasch, C. (1988). The degradation of sport. W: W.J. Morgan, K.V. Meier (red.), *Philosophic inquiry in sport* (s. 403–417). Champaign: Human Kinetics.
- Lewis, R. (2012). From the “Phoenix of Legends” to the “Ultimate Monument” of the times: Stadia, spectators, and urban development in postwar Paris. *Journal of Urban History*, 38 (2), 319–335. <https://doi.org/10.1177/0096144211429380>
- London stadium, Stratford. Capacity increase – transport statement (2019). Pobrane z: <http://planningregister.londonlegacy.co.uk/swift/MediaTemp/8402-148687.pdf> (30.11.2020).
- Manchester City council (2014). Pobrane z: https://democracy.manchester.gov.uk/Data/Planning%20and%20Highways%20Committee/20140213/Agenda/Item_15__Eithad_Stadium_Etihad_Campus_Manchester.pdf (30.11.2020).
- Nelson, A. (2002). Locating major league stadiums where they can make a difference. *Public Works Management & Policy*, 7 (2), 98–114. <https://doi.org/10.1177/108772402236952>
- Northumberland development project. Stadium major event day transport assessment planning 2015 (2015). Pobrane z: <http://www.planningservices.haringey.gov.uk/portal/servlets/AttachmentShowServlet?ImageName=748287> (30.11.2020).
- Owen, J. (2003). The stadium game: Cities versus teams. *Journal of Sports Economics*, 4 (183), 182–202. <https://doi.org/10.1177/1527002503251710>
- Rapalski, P. (2014). *Wydatki na stadion Wisły nie mają końca. Teraz znów trzeba go poprawić i płacić*. Pobrane z: <https://gazetakrakowska.pl/wydatki-na-stadion-wisly-nie-maja-konca-teraz-znow-trzeba-go-poprawic-i-placic/ar/3593097> (30.11.2020).
- Rapalski, P., Serafin, D. (2014). *Ponad połowa krakowian nie chce, by miasto utrzymywało stadiony Wisły i Cracovii*. Pobrane z: <https://gazetakrakowska.pl/ponad-polowa-krakowian-nie-chce-by-miasto-utrzymywało-stadiony-wisly-i-cracovii/ar/3640232> (30.11.2020).
- Robinson, J.S.R. (2010). The place of the stadium: English football beyond the fans. *Sport in Society*, 13 (6), 1012–1026. <https://doi.org/10.1080/17430437.2010.491270>
- Serafin, D. (2019). *Stadion Wisły jak finansowa studnia bez dna. Ma wypięknąć za 70 mln zł*. Pobrane z: <https://wiadomosci.onet.pl/krakow/stadion-wisly-w-krakowie-jaki-bedzie-koszt-remon-tu/j601658> (30.11.2020).
- Southampton Football Club. *Transportation plan 2006–2007* (2007). Pobrane z: <http://www.southampton.gov.uk/moderngov/Data/Planning%20and%20Rights%20of%20Way%20Panel/20061107/Agenda/ShowDocumentaspPKID2510.pdf> (30.11.2020).
- van Steen, P.J.M., Pellenbarg, P.H. (2008). Sport and space in the Netherlands. *Tijdschrift voor economische en sociale geografie*, 99 (5), 649–661. <https://doi.org/10.1111/j.1467-9663.2008.00500.x>
- Traffic and transport assessment report (2020). Pobrane z: <https://consult.sdublincoco.ie/en/system/files/materials/4438/T002%20-%20Traffic%20and%20transport%20assessment.pdf> (30.11.2020).
- Transfermarkt (2020). Pobrane z: <https://www.transfermarkt.com/> (21.11.2020).
- Transport study update (2013). Pobrane z: <http://www.archive.brentfordcommunitystadium.com/wp-content/uploads/2013/04/130120-LRLG-Slide-Inputs-FINAL-100dpi.pdf> (30.11.2020).
- Trzepacz, P. (2015a). Maracana i Camp Nou. Jak zarabiać na stadionach po meczu? *Inwestor*, 2 (97), 34–36.
- Trzepacz, P. (2015b). Rewitalizacja przez sport. *Inwestor*, 6 (101), 28–30.
- Tuan, Y.-F. (1974). *Topophilia: a study of environmental perception and values*. Englewood Cliffs: Prentice-Hall.
- Twardzik, M. (2016). Oddziaływanie galerii handlowych na śródmiejskie ulice handlowe Katowic. *Acta Universitatis Lodziensis. Folia Geographica Socio-Oeconomica*, 23, 67–85. <https://doi.org/10.18778/1508-1117.23.04>
- Tziralis, G., Tolis, A., Tatsiopoulos, I., Aravossis, K. (2008). Sustainability and the Olympics: The case of Athens 2004. *International Journal of Sustainable Development and Planning*, 3 (2), 132–146. <https://doi.org/10.2495/SDP-V3-N2-132-146>
- Witherick, M., Warn, S. (2003). *The geography of sport and leisure*. Cheltenham: Nelson Thornes Ltd.
- Wolaniuk, A. (2012). *Centra miasta*. W: S. Liszewski (red.), *Geografia urbanistyczna* (s. 303–341). Warszawa: Wydawnictwo Naukowe PWN.

Artykuł wpłynął:
1 grudnia 2020
Zaakceptowano do druku:
21 grudnia 2020

Michał Duda

 <https://orcid.org/0000-0003-4227-1418>

Uniwersytet Łódzki

Wydział Nauk Geograficznych

Instytut Geografii Miast, Turyzmu i Geoinformacji

michal.duda@geo.uni.lodz.pl

WYKORZYSTANIE METOD SOCJOLOGII WIZUALNEJ W GEOGRAFICZNYCH BADANIACH PRZESTRZENI MIEJSKIEJ – ANALIZA FOTOGRAFII WYKONANYCH PRZEZ TURYSTÓW W ŁODZI

Abstrakt: Celem artykułu jest zaprezentowanie możliwości wykorzystania w badaniach geograficznych jednej z metod socjologii wizualnej – analizy fotografii. W niniejszej pracy analizie poddane zostały wykonane przez turystów zdjęcia, które według nich najlepiej oddawały pobyt w Łodzi. Oprócz typowego dla badań socjologicznych odczytania treści fotografii, znaczeń oraz informacji o autorze, badanie zostało rozbudowane o aspekt przestrzenny, uwzględniający miejsca wykonania fotografii i ich powiązania m.in. z lokalizacją najpopularniejszych atrakcji turystycznych miasta. W wyniku tej pracy powstała mapa, wyznaczająca „przestrzeń turystyczną Łodzi” według kryterium wizualnego, która pokazuje jedną z możliwości wykorzystania analizy fotografii w badaniach geograficznych związanych z turystyką. W artykule zaprezentowano, jakie wyniki można otrzymać na podstawie analizy zdjęć, wykorzystując cztery różne podejścia i metody interpretacji (strukturalistyczną, hermeneutyczną, semiologiczną oraz geograficzną).

Słowa kluczowe: analiza fotografii, socjologia wizualna, turystyka, postrzeganie miasta, przestrzeń turystyczna.

APPLICATION OF VISUAL SOCIOLOGY METHODS IN GEOGRAPHICAL STUDIES OF URBAN SPACE THROUGH AN ANALYSIS OF PHOTOS TAKEN BY TOURISTS: A CASE STUDY OF ŁÓDŹ

Abstract: The aim of this paper is to present the possibility of using visual sociology method – photographic analysis – in geographical research. In this case study, the author analyzed photographs taken by tourists during their stay in Łódź which, according to them, “best reflect their stay in this city”. In addition to approaches typical for sociological research, the study was expanded by the spatial aspect including the places where the photographs were taken and their association with the most popular tourist attractions of the city. The outcome of this work is a map delineating the “tourism space of Łódź” (according to the visual criterion) which shows one of the possibilities of using analysis of photographs in geographical research. The paper presents the results that can be obtained from the analysis, using four different approaches and methods of interpretation (structuralist, hermeneutical, semiological and geographical).

Keywords: photography analysis, visual sociology, tourism, city perception, tourism space.

1. WPROWADZENIE

Jak pisze Sontag (1978, s. 23): „Fotografie, nawet gdy same nie potrafią nic wyjaśnić, stanowią nieustające zaproszenie do dedukcji, spekulacji i fantazji”. Analiza fotografii wykonanych przez turystów, wydaje się cennym źródłem wiedzy – wszak, jak zaznacza Konecki (2005) – fotografie to „protezy pamięci”. Badacz dzięki fotografiom zyskuje znaczący materiał interpretacyjny, który może uzupełnić lub postawić w nowym świetle inne dane, zebrane w ramach tradycyjnych metod badawczych, np. ankiet czy wywiadów. J. Prosser i D. Schwartz twierdzą, że „fotografie [...] mogą ukazać

charakterystyczne atrybuty ludzi, przedmiotów czy zdarzeń, które często umykają uwadze nawet najbardziej wprawnych rzemieślników słowa pisanego” (Prosser, Schwartz, 1998, s. 116).

Uznano zatem za interesujące powiązanie metody analizy fotografii z odniesieniem do przestrzeni, np. lokalizacji odwiedzanego miejsca. Zagadnienie jest zajmujące również ze względu na to, że współcześnie trwa rozkwit kultury wizualnej (Bogunia-Borowska, Sztompka, 2012). Środkami przekazu są krótkie i treściwe informacje – memy¹, zdjęcia i krótkie filmiki

w mediach społecznościowych, wypowiedziami stają się uniwersalne w każdym języku piktogramy i emotikony. Artykuły, relacje czy dyskusje zastępowane są przez galerie i obrazowe wyjaśnienia. W reklamie odchodzi się od treści słownej lub pisanej na rzecz krótkiego hasła i epatowania obrazami. Zdjęcia stają się recenzjami doświadczanych rzeczy, emocji i miejsc. Zwłaszcza w turystyce i geograficznych badaniach społecznych, szeroko rozumiana kultura wizualna zaczyna być istotnym nośnikiem treści interesujących dla badaczy, co w przeglądzie dotychczasowych badań nad rolą zdjęć w projektowaniu wizerunku miejsca wśród turystów pokazali Picazo i Moreno-Gil (2019).

Analiza treści fotografii od dawna wykorzystywana jest w różnych badaniach, zdarza się, że również w tych dotyczących geografii i turystyki. Przykładem może być np. praca Chlebuś-Grudzień (2018) o zjawisku *selfie* w muzeum lub opracowanie Puttillego (2020) poruszające złożoną tematykę dziennych ścieżek życia. Analizom poddawane są także zdjęcia używane w materiałach promocyjnych lub mediach (np. Hunter, 2012; Stepchenkova, Zhan, 2013).

Obecnie rozwijają się badania fotografii związanych z przestrzenią geograficzną, wykorzystujące dane GPS zapisane w danych pliku udostępnianego np. w mediach społecznościowych (np. García-Palomares, Gutierrez, Mínguez, 2015; Tammet, Luberg, Jarv, 2013). Warto wspomnieć również o badaniach przestrzeni geograficznej, w których respondentom pokazuje się przygotowane przez badaczy fotografie – np. dotyczące postrzegania krajobrazu (np. Jakiel, Bernatek, 2015; Mirowska, Krysiak, 2015; Podhorecka, 2016).

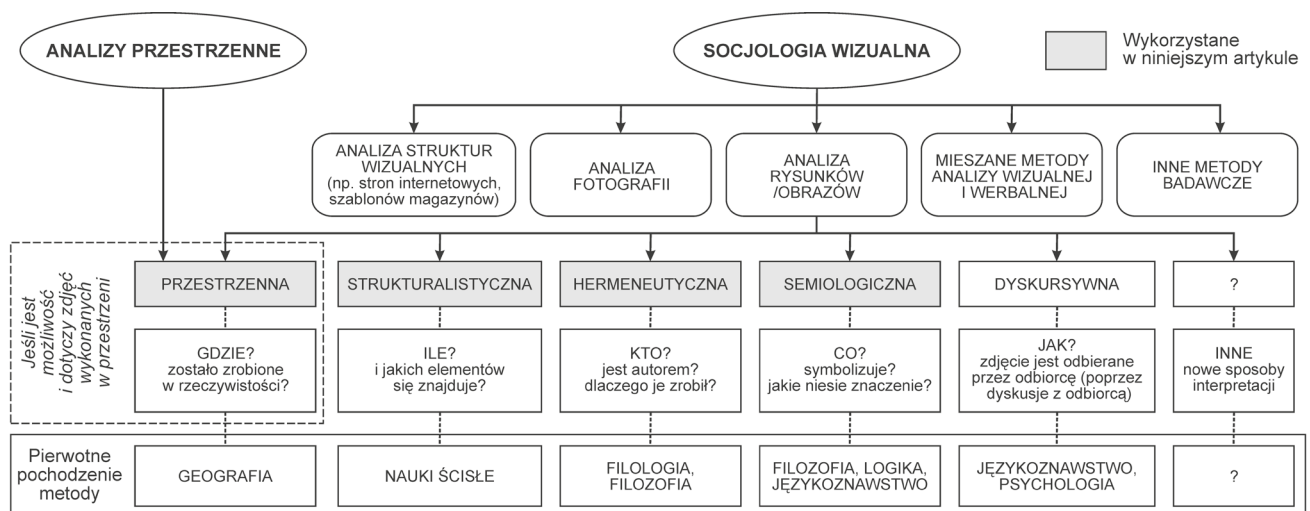
W niniejszym artykule analizie poddane zostały zdjęcia wykonane przez turystów podczas pobytu w Łodzi. Praca ta uzupełniała szersze badania wizerunkowe miasta (oparte głównie na wywiadach swobodnych), prowadzone w ramach większego projektu

badawczego będącego podstawą rozprawy doktorskiej autora. Ze względu na jakościowe podejście do badań i niewielką liczbę badanych analiza fotografii była raczej testowaniem metody niż pełnoprawnym badaniem. Artykuł ma zatem na celu pokazanie wybranego sposobu badania turystów, dzięki czemu może inspirować kolejnych badaczy do rozbudowy i testowania tej metody w innych warunkach. Tym samym poniekąd wpisuje się w apel Kotusa i Rzeszowskiego (2015) o stosowanie metod mieszanych w badaniach nad turystyką oraz o próby wykorzystywania m.in. metody quasi-eksperymentu behawioralnego.

Uzupełniającym, w stosunku do socjologicznego punktu widzenia, elementem interpretacji jest przestrzenne podejście do analizy fotografii, obejmujące analizę miejsc ich wykonania. Współcześnie jest to główny nurt badań fotografii w turystyce (na podstawie danych zdjęcia i jego lokalizacji GPS) – w artykule pokazano, że można taką analizę przeprowadzić również na podstawie treści zdjęć, bez uwzględniania cyfrowych danych lokalizacyjnych. W przypadku niektórych fotografii było to zadanie trudne i wymagające dobrej znajomości badanej przestrzeni.

2. PROBLEM BADAWCZY W ŚWIETLE LITERATURY

Analiza fotografii jest jedną z metod tzw. socjologii wizualnej (rys. 1). Obejmuje ona zdecydowanie węższy zakres wyjaśniania rzeczywistości, niż szerzej rozumiane badania kultury wizualnej, do której zalicza się np.: malarstwo, grafikę, telewizję, rzeźbę, reklamę, gry komputerowe itp. (Sztompka, 2005). To dyscyplina (albo wręcz specjalizacja dyscypliny – socjologii – jak precyzują Emmison, Smith, 2000) stosunkowo



Rysunek 1. Podział metod interpretacyjnych analizy fotografii
Źródło: opracowanie własne

młoda – poważnie zaczęto się nią interesować w latach 90. XX w., a pierwsze kompendium prowadzonych dotychczas badań, zredagował Becker (1981). Warto zaznaczyć, że fotografie w badaniach socjologicznych wykorzystywane były już dużo wcześniej, np. do zobrazowania życia tubylców czy życia członków gangów w Chicago (Trasher, 1927).

Socjologia wizualna w zasadzie do dzisiaj w pełni się nie ukonstytuowała, a jej definicja pojawiła się dopiero w 1994 r. w oksfordzkim *Słowniku socjologii i nauk społecznych*, ciągle postrzegana jest jako nieco ekscentryczny dodatek do „normalnych” badań (Sztompka, 2005). Wynika to zapewne, jak pisze Leonard M. Henny we wprowadzeniu do *Theory and Practise of Visual Sociology*, „z zamknięcia nauk w kręgu Gutenberga: (gdzie) słowa i liczby są najważniejsze, obrazy wizualne – podejrzane” (Henny, 1986, s. 86). Niemniej jednak, współcześnie, w dobie nasycenia treściami wizualnymi, nie możemy umniejszać roli badań związanych z „wizualnym” obrazem świata. Jak pisze Barnard (2001, s. 4): „Jesteśmy coraz bardziej poddawani wpływowi materiałów wizualnych i od nich zależni”. Wtórzuje mu Mirzoeff (1999, s. 7): „Można mówić o centralnym znaczeniu doznań wizualnych w życiu codziennym”. Obrazy kształtują kulturę i przekazują wiedzę o społeczeństwie od czasów pierwotnych – wszak już malunki naskalne są skarbnicą wiedzy dla ludzi współczesnych. Nie można pomijać roli malowideł, obrazów, map, które obok druku i pisma, odzwierciedlają w dużym stopniu zwyczaje, prawa, zasady życia społeczeństw. Jednak prawdziwą rewolucją był wynalazek fotografii, a raczej jej upowszechnienie (przez aparaty fotograficzne, kserokopiarki aż po współczesne elektroniczne sposoby utrwalania i powielania obrazów). Odbiór, utrwalanie wiedzy, ale i przekaz treści płynących z tego zatrzymanego fragmentu rzeczywistości w zasadzie stał się nieograniczony. W ostatnich latach kultura wizualna zaczęła wręcz przeważać nad tekstami piisanymi, jak zauważa Sztompka (2005), jesteśmy otoczeni znakami drogowymi, piktogramami w miejscach użyteczności publicznej, codziennie oglądamy szyldy, reklamy i graffiti, a słuchając muzyki często oglądamy teledyski. To spostrzeżenie można zaktualizować o pismo obrazkowe (emotikony używane w komunikatorach), międzynarodowe gesty zastępujące często proste formy komunikacji, a nawet barwy. Obrazy konstruuje i artykułują nasze postrzeganie świata, uzupełniają, a czasem zastępują wrażliwość tekstową. W skrajnych przypadkach „coś porusza nas bardziej na fotografii, niż wtedy gdy doświadczamy tego realnie” (Sontag, 1978, s. 168). Sytuacja ta jest zauważana w opracowaniach dotyczących turystów, którzy są zawiązani rzeczywistym wyglądem miejsca, którego obraz uprzednio sobie wytworzyli na podstawie zdjęć, pocztówek i folderów reklamowych (np. Smith, 2003; MacCannell, 2011).

Dyrektor nowojorskiego Museum of Modern Art powiedział: „Fotografia to okno, ale także i lustro” (Magala, 2000). Zatem, badać można fotografa (dlaczego zrobił takie zdjęcie), treść zdjęcia (czyli sytuację, która została uwieczniona), albo odbiorcę fotografii, który być może „widzi” na niej coś innego. W niniejszych rozważaniach nie wykorzystano trzeciego sposobu analizy fotografii, a więc punktu widzenia odbiorcy obrazu. Wykonane przez respondentów fotografie zostały poddane analizie z punktu widzenia tego, kto je wykonał oraz tego co przedstawiają za pomocą czterech podejść interpretacyjnych (strukturalistycznego, hermeneutycznego, semiologicznego oraz geograficznego).

Do metod interpretacji fotografii zalicza się interpretację strukturalistyczną. Jest to podejście ilościowe, przekładające treść wszystkich fotografii na dane liczbowe. Co i w jaki sposób jest zliczane, zależy od celów badania. Obrazy zostają ocenione przez pryzmat opracowanych przez badacza kategorii i odpowiednio zakodowane. Takie podejście najlepiej sprawdza się jako typowa metoda ilościowa – zatem wskazane jest dysponowanie jak największą liczbą analizowanych fotografii. Lecz nawet przy mniejszej, jakościowej próbie (jak w niniejszym studium) można wyodrębnić pewne powtarzające się elementy, zjawiska i wzorce, które przy zachowaniu zasad takiej interpretacji (m.in. braku ekstrapolowania wyników na wszystkich badanych, gdyż nie mamy do czynienia z reprezentatywną próbą) może przynosić wartościowe wyniki. Typowym przykładem badań fotografii w turystyce, w których wykorzystano podejście strukturalistyczne są prace, m.in.: Milmana (2011) poświęcone analizie treści pocztówek z Turcji; Hsu i Song (2013) dotyczące treści magazynów podróżniczych czy wcześniejsze analizy autora (Duda, 2016), w których badano fotografie wykorzystane w katalogach biur turystycznych.

Podejście, w którym badacz skupia się na twórcy zdjęcia, nazywane jest analizą hermeneutyczną. W tym nurcie najważniejsze pytania, na które należy odpowiedzieć, to: kim jest autor? Dlaczego zrobił to zdjęcie? Co chciał przekazać? Z jakiej perspektywy społecznej patrzył? Jakie emocje mu towarzyszyły? Takich pytań można postawić mnóstwo, wszak „Nikt nie robi takiego samego zdjęcia tej samej rzeczy i domniemanie, że kamera dostarcza bezosobowego, obiektywnego obrazu, ustąpiło konstatacji, że fotografie [...] przedstawiają to, co jednostka postrzega” (Sontag, 1978, s. 88). Taka analiza, nawet przy zastosowaniu metodologicznej poprawności, tylko częściowo wyjaśnia rzeczywistość. Wiele interpretacji pozostanie subiektywnym odczuciem interpretatora, który mniej lub bardziej udanie „zrozumie” autora, a „zrozumieć to tyle co uchwycić znaczenie, jakie nadała mu intencja działającej jednostki, zadanie – jak łatwo zauważyć – zasadniczo różne od celów nauk przyrodniczych” (Bauman, 1978, s. 12). W pewnych przypadkach można skorzystać z pomocy

przy interpretacji (albo potwierdzenia *ex post*) samego autora zdjęcia. W przypadku rozważań podjętych w tej pracy, technicznie byłoby to możliwe, lecz ostatecznie z tego zrezygnowano, gdyż rzadko w badaniach z turystami jest taka możliwość, a celem było testowanie sposobu badania, który docelowo ma służyć do zastosowania w różnych warunkach.

Trzecim podejściem – w którym przedmiotem interpretacji jest sam obraz – jest tzw. interpretacja semiologiczna. Semiologia to nauka o funkcjonowaniu znaków w społeczeństwie (de Saussure, 2002). Podstawowa idea interpretacji semiologicznej zakłada zatem, że „obraz jest znakiem lub sumą znaków, za którymi kryją się znaczenia kulturowe” (Sztompka, 2005, s. 81). Proces analizy wymaga uwzględnienia denotacji i konotacji zdjęcia. Denotacja to wszystko co obraz przedstawia – np. zrujnowana kamienica, a konotacja to jego znaczenie – w tym przypadku: przestrzeń niebezpieczna, ubóstwo, strach, brak perspektyw. Za prekursorką pracę w nurcie analizy zastanych fotografii należy uznać monumentalną *Gender Advertisements* E. Goffmana z 1979 r., w której na podstawie 508 zdjęć (głównie reklamowych i prasowych) badacz szukał konwencji kobiecości i męskości (albo raczej kulturowego wzorca tych pojęć) (Goffman, 1979). W przypadku fotografii mamy pewność (w przeciwieństwie do np. malarstwa) co do „prawdziwości” sytuacji (pominąć tu należy oczywiście fotomontaże), „denotacja jest bezpośrednia” (Barthes, 1983, s. 206). Wiemy, jakie symbole pojawiają się na wielu fotografiach – ale jakie niosą one przesłanie? Na to pytanie badacze próbują odpowiedzieć, stosując podejście semiologiczne. Znaczenie obiektu na zdjęciu dostrzegła też w badaniach Chlebuś-Grudzień (2018, s. 9), pisząc, że „fotografie mają zdolność nadawania wartości treściom na nich prezentowanym [...] gdyż ktoś to zauważył, uznał za ciekawe i zdecydował się utrwalić”. Różni autorzy (m.in. Peirce, 1955; Barthes, 1983; Leon, 2017) stosowali wielorakie metody wyodrębnienia znaczenia poszczególnych elementów uchwyconych na fotografii.

Analiza geograficzna nie pojawia się w badaniach socjologicznych, gdyż dotyczy rozmieszczenia w przestrzeni, co zazwyczaj nie ma znaczenia z punktu widzenia tych badań. Jednak dla geografów analiza geograficzna jest bardzo istotna. Badacze związani z geografiami intuicyjnie czują, jak powinna ona wyglądać, wszak nie jest to pojęcie nowe – „podejście geograficzne (przestrzenne) zaowocowało wypracowaniem wielu ilościowych metod analiz przestrzennych wykorzystujących także socjologiczne badania ankietowe lub środowiskowe badania percepcji” (Kotus, Rzeszewski, 2015, s. 58). Różne sposoby badania szeroko rozumianych utworów graficznych w geografii można znaleźć choćby w pracach Lyncha i jego następców, dotyczących map mentalnych (Lynch, 1960; Gould, White, 1974). Innymi badaniami, które uwzględniały zarówno aspekt

przestrzenny, jak i wizualny były m.in. badania nad wytyczeniem automatycznych tras zwiedzania miasta na podstawie algorytmu, opierającego się na danych z portalu Flickr (zawierającego zdjęcia ze wskazanymi współrzędnymi ich wykonania), przeprowadzone przez De Choudhury’ego i in. (2010). Wspomnieć warto również o przygotowanym przez Li (2013) algorytmie, który opierając się na dotychczas wykonanych przez turystów zdjęciach, sugeruje plan pobytu.

Nurt badań wykorzystujących współczesne technologie – głównie dane GPS zapisywane w metadanych pliku graficznego – jest jednym z najlepiej rozwiniętych we współczesnej geografii. Liczne prace na ten temat można znaleźć nie tylko w czasopismach geograficznych, ale także dotyczących informatyki, geoinformacji lub przetwarzania danych. Oprócz wymienionych wcześniej pozycji przykładami takich badań są m.in.: opracowania przygotowane przez: Kadar, Gede, 2014; Feick, Robertson, 2014; Kurashima, Iwata, Irie, Fujimura, 2013. Prac poruszających tę tematykę jest wiele – niniejsze opracowanie ma zaś pokazać, że podobna analiza jest możliwa również w przypadku braku danych geolokalizacyjnych, które ustalane są na podstawie treści zdjęcia przez badacza. Następnie analizy przeprowadza się standardowo dla danych przestrzennych za pomocą np. narzędzi GIS.

W rozumieniu autora w analizie geograficznej znaczenie mają także takie kwestie, jak np.: z jakiego miejsca w przestrzeni została wykonana fotografia – pod jakim kątem i w którym kierunku, jaka jest lokalizacja treści zdjęcia, jak daleki od autora zdjęcia jest fotografowany obiekt – czy znajduje się w znacznym oddaleniu czy jest blisko? W zależności od posiadanych dodatkowych informacji z innych źródeł badanie można kontynuować, analizując np., jak lokalizacja zdjęcia ma się do miejsca zamieszkania (albo pobytu w obiekcie noclegowym), kierunku przyjazdu do miasta itd. Pomocne mogą być również dane ogólnodostępne, np. relacja pomiędzy miejscami wykonania zdjęć a rozmieszczeniem największych atrakcji turystycznych na danym obszarze (jak w tym studium).

3. METODA BADAŃ

Jak wspomniano we wstępie, omówiona w tekście analiza fotografii jest częścią szerszych badań dotyczących wizerunku miasta, opartych na wywiadach swobodnych z turystami odwiedzającymi Łódź. Wywiady te prowadzone były trzykrotnie z tymi samymi osobami: przed przyjazdem do miasta, bezpośrednio po dwu- lub trzydniowym pobycie oraz powtarzane po dłuższym czasie od podróży (po dwóch lub trzech miesiącach). Ze względu na taki sposób prowadzenia badań badacz był w stałym kontakcie z respondentami, co stworzyło

możliwość wprowadzenia dodatkowych elementów, takich jak niniejsza, eksperymentalna analiza fotografii.

W badaniu uczestniczyły 23 osoby w różnym wieku (autor przydzielił respondentów do grup osób w wieku: młodszym – do 30 lat, średnim – 30–55 oraz starszym – powyżej 55 lat), różniące się płcią, miejscem zamieszkania (od wsi, przez małe miasta, aż po największe polskie metropolie), wykonywaną pracą oraz wykształceniem. Respondenci podróżowali indywidualnie, rzadziej w parach oraz w jednym przypadku w towarzystwie żony i dzieci. Mieli inne zainteresowania oraz wcześniejsze doświadczenia podróżnicze (od emeryta wyjeżdżającego głównie na działkę poza miastem, po podróżników mających na swoim koncie kilkanaście wyjazdów zagranicznych).

Przed przyjazdem do Łodzi respondenci zostali poinformowani, aby podczas pobytu (w miarę możliwości) wykonywali zdjęcia. Jediną formą standaryzacji tego elementu, była informacja, że później zostaną poproszeni o przesłanie dwóch lub trzech zdjęć, które „jak najlepiej oddają ich pobyt”. Autor, aby nie wpływać na treść materiałów, celowo unikał słów, które mogłyby w jakiś sposób określać zdjęcia (np.: najlepsze, najładniejsze, najbardziej szokujące itp.). Tym samym badani mieli całkowitą dowolność w wybieraniu obiektów, ich kadrowaniu oraz w ostatecznym wyborze obrazów, które prześlą jako swoje „podsumowanie pobytu”. Nie była to zatem w pełni spontaniczna obserwacja, mająca głównie sens heurystyczny (Sztompka, 2005), ale i nie całkowicie nakierowana na skupienie na danym zagadnieniu (w tym przypadku wizerunku), tak jak miało to miejsce np. w badaniach socjologicznych Roberta Lynda, w których badani za pomocą fotografii mieli odpowiedzieć na konkretne pytania (Suchar, 1989). Ostatecznie okazało się, że zadanie postawione przez autora niniejszego

artykułu nie było trudne. Respondenci dostarczyli fotografie (stosując się do kryterium „najlepiej oddających pobyt”), które łącznie utworzyły zbiór 68 obrazów (22 osoby przysłały po 3 zdjęcia, a jedna osoba 2).

Analizę fotografii przeprowadzono z punktu widzenia czterech opisanych wcześniej podejść – strukturalistycznego, hermeneutycznego, semiologicznego oraz geograficznego.

Analiza geograficzna obejmowała pięć etapów:

1. Określenie miejsca wykonania fotografii.
2. Naniesienie na mapę lokalizacji miejsc wykonania fotografii.
3. Wpisanie punktów w heksagony o rozmiarze 3 ha, aby dokonać rangowania obszarów miasta pod względem popularności wśród autorów zdjęć.
4. Wytyczenie granic w odległości 250 m od każdego z punktów celem stworzenia minimalnego obszaru, który był eksplorowany przez turystów.
5. Naniesienie na mapę lokalizacji 15 największych atrakcji turystycznych miasta i interpretacja wyników.

4. WYNIKI BADAŃ

4.1. STRUKTURALISTYCZNA ANALIZA TREŚCI

Otrzymane od respondentów fotografie zostały poddane analizie treści, zbiorczo dla całej badanej grupy turystów. Każde z otrzymanych 68 zdjęć zostało dokładnie przeanalizowane pod kątem zawartości. Opracowano 13 kategorii, w ramach których każde zdjęcie zostało przypisane do jednego z wariantów kodowania. W poniższej tabeli (tab. 1) przedstawione zostały kategorie, warianty oraz procentowy podział fotografii według nich.

Tabela 1. Kategorie i warianty oceny zdjęć pod kątem strukturalistycznym

Kategoria	Warianty kodowania
Główny obiekt na zdjęciu	element na budynku (32%), ulica (2%), budynek (21%), ludzie (6%), przyroda (4%), inne (12%)
Ludzie na zdjęciu	brak (56%), więcej niż 3 os. (29%), 2–3 os. (9%), 1 os. (6%)
Rodzaj ludzi na zdjęciu	nie dotyczy (56%), obcy ludzie (35%), rodzina (4%), autor (3%)
Horyzont zdjęcia	panorama (43%), bliski (28%), średni (18%), bardzo bliski (12%)
Łódzki obiekt	ul. Piotrkowska (19%), Pasaż Róży (10%), Manufaktura (9%), inny (62%)
Wydźwięk zdjęcia	pozytywny (46%), trudno powiedzieć (19%), mieszany (12%), negatywny (9%)
Pora dnia	dzień (80%), noc (13%), nie dotyczy (7%)
Wydarzenie	brak (91%), „Light.Move.Festival” (8%), inne (1%)
Powtarzalność obiektu wśród innych zdjęć	powtarza się (24%), nie powtarza się (76%)
Dynamika zdjęcia	statyczne (66%), dynamiczne (34%)
Cegła	występuje (38%), nie występuje (62%)
Napisy na zdjęciu	występują (31%), nie występują (69%)
Element sztuki	występuje (60%), nie występuje (40%)

Źródło: opracowanie własne na podstawie badania.

Badania pokazały, że biorąc pod uwagę porę wykonania zdjęć, to większość (80%) z nich została zrealizowana za dnia – pozostałe zostały zrobione we wnętrzu budynku (zazwyczaj jakiegoś muzeum – ze względu na brak możliwości oceny pory dnia, takie zdjęcia zostały oznaczone jako „nie dotyczy”) lub w nocy. Fotografie wykonane nocą związane są głównie z festiwałem „Light.Move.Festival”, który odbywa się po zmroku. Wniosek, który nasuwa się na podstawie tych danych, jest następujący – turyści zwiedzają Łódź głównie w ciągu dnia i w godzinach otwarcia większości atrakcji turystycznych. Mimo przebywania poza miejscem zakwaterowania także po zmroku (co wynika z wywiadów), uznali, że pobyt najlepiej oddadzą „dienne zdjęcia”. W tym przypadku należy również uwzględnić letnią porę pobytu respondentów, a tym samym dłuższy dzień. Zdjęcia wykonane za dnia są wyraźniejsze i więcej pokazują – mogło to wpływać na decyzję respondentów o wyborze danej fotografii.

Na zdjęciach zazwyczaj uwieczniona jest zabudowa miejska – w ponad połowie przypadków bez ludzi w kadrze. Jeżeli jednak sfotografowani zostali ludzie, to są nimi grupy przechodni na ulicy. Obrazy, które obejmują jedną lub dwie osoby stanowią rzadkość. Brak ludzi na zdjęciach jest typowy dla fotografii podróżniczych – autor chce w ten sposób przede wszystkim pokazać miejsce. Turyści podświadomie dążą do robienia zdjęć przypominających pocztówki lub foldery turystyczne – na których raczej nie ma przechodniów (Duda, 2016; Wieczorkiewicz, 2012). Wydawane są nawet poradniki z instrukcjami, jak wykonać zdjęcie obiektu bez ludzi w kadrze. Zaskakuje niewielka liczba zdjęć uwieczniających autorów lub autorów z rodziną bądź z osobami z nimi podróżującymi – jest to zaledwie 6 fotografii na 68 przesłanych. Można przypuszczać, że fotografii takich powstało więcej, lecz nie zostały przesłane do analizy.

Szczególnie interesujące jest zestawienie głównych obiektów na zdjęciu. Najczęściej sfotografowano element budynku – napis, mural, ozdobę lub detale architektoniczne. Zdjęcia, na których widać szerszy kadr – kilku budynków i ulicy, były na drugim miejscu pod względem najczęściej wybieranych ujęć. Budynki i zabytki były obiektem co piątego zdjęcia. Z kolei bardzo rzadko uwieczniana była przyroda, niewiele jest również fotografii ludzi. Do zbioru fotografii nazwanego „inne” zaliczono wszystkie zdjęcia niepasujące do poprzednich kategorii – np. pomniki, przedmioty, pojazdy itp. Rodzaj obiektów uwiecznionych na fotografiach ma sens z punktu widzenia chęci „pokazania miasta” – w rozumieniu respondentów, miasto to przede wszystkim ulice i budynki. Duża liczba sfotografowanych „elementów na budynku” wynika z tego, że podróżni uznali te rzeczy za wartę uwiecznienia, zaskoczyły ich i zaciekały, były inne od znanych im dotąd obiektów. Zabudowa w wielu polskich miastach jest do

siebie dość podobna – stąd, jak można sądzić, tak wiele zdjęć elementów charakterystycznych, nietypowych i nowych dla turystów. Niewielka liczba sfotografowanych obiektów przyrodniczych może świadczyć o centralnej lokalizacji pobytu (w centrum i śródmieściu Łodzi jest stosunkowo niewiele terenów zielonych) lub o marginalizowaniu znaczenia roślinności w mieście (stereotypowo – miasto to nie przyroda).

Uwzględniając inną badaną cechę – odległość sfotografowanego obiektu od autora zdjęcia, to w blisko połowie przypadków był to relatywnie duży dystans, umożliwiający ujęcie panoramiczne.

W większości przypadków sfotografowane obiekty nie powtarzały się na zdjęciach innych respondentów (cztery na pięć zdjęć), bliźniaczo podobne kadry lub określone miejsca zostały uwiecznione 16 razy. Miejscem, które najczęściej wybierali respondenci do sfotografowania była ul. Piotrkowska. Zdjęcia zostały wykonane na różnych odcinkach, lecz pewne zagęszczenie występuje w okolicach tzw. Pasażu Róży (podwórka pod nr. 3) i „Off Piotrkowska”. Kilka zdjęć zostało także wykonanych w Manufakturze. Analiza miejsc, w których turyści wykonywali fotografie, pozwala na uzyskanie informacji na temat przestrzeni odwiedzanych przez turystów (zob. więcej podrozdz. 4.4).

Elementami, które powtarzały się często na obrazach, były napisy i cegła (o której respondenci dopowiadali w wywiadach). Napisy (szyldy, murale, graffiti) pojawiają się na jednej trzeciej wszystkich zdjęć, zaś cegła – w blisko co drugim przypadku. Napisy często są zaskakujące, zabawne lub w jakiś sposób komentują rzeczywistość, czym prawdopodobnie zwróciły uwagę turystów i zachęciły do zapisania tej sytuacji w formie obrazu. Cegła zaś, charakterystyczna dla architektury wielu łódzkich atrakcji, musiała zostać w pamięci – stąd prawdopodobnie wybór takich zdjęć – gdyż w mniemaniu respondentów „to właśnie Łódź”.

Detalem wspólnym, powtarzającym się na więcej niż połowie fotografii – jest obecność szeroko rozumianej sztuki. Są to murale, rzeźby, instalacje artystyczne, graffiti. To dosyć zaskakujące, ale tożsame z wypowiedziami i wspomnieniami respondentów, w których podkreślano „klimat”, „artystyczną duszę” i „inność miasta”.

Na większości fotografii (62 na 68) nie zostały sfotografowane wydarzenia czy imprezy. Wyjątkami są fotografie pokazów odbywających się w ramach „Light.Move.Festival” (5 przypadków) i koncertu na ul. Piotrkowskiej (1 przypadek). Widać więc, że wydarzenia i sytuacje zmienne według respondentów gorzej oddają „duszę miasta” niż stałe obiekty. Tezę tę potwierdza również podział fotografii w kategorii „dynamika zdjęcia”, w której wyróżniono zdjęcia: statyczne – dwie trzecie ogółu i dynamiczne – jedna trzecia ogółu. Za dynamiczne uznane zostały wszystkie obrazy, na których widać ruch – poruszający się tłum, falujące na wietrze

ozdoby albo trwający pokaz multimedialny. Wynika z tego, że większą uwagę przyciągnęły sytuacje trwałe i uniwersalne dla danego miejsca.

4.2. INTERPRETACJA HERMENEUTYCZNA

Oprócz tego, co zdjęcie konkretnie przedstawia, nie można pominąć osoby twórcy – autora. Wpływ mają jego cechy osobowościowe, nastrój, pochodzenie, cel, w którym wykonał zdjęcie i dziesiątki innych zmiennych, których nie sposób przewidzieć.

Narzędziem pomocnym przy interpretacji hermeneutycznej jest empatia i „postawienie się w wyobraźni w roli autora zdjęcia, wczucie w jego sytuację [...]” (Sztompka, 2005, s. 79). Interpretacje takie są trudne i obarczone pewną dozą niepewności, zwłaszcza gdy autorami są osoby nieznane badaczowi. W tym przypadku pomocne było główne narzędzie badawcze, czyli wywiad pogłębiony. Dzięki trzem długim rozmowom (na różnych etapach podróży), zyskano wiele cennych informacji, wychodzących poza zakres standardowej metryczki. Badani często mimochodem wspominali o zainteresowaniach, pracy lub dotychczasowych doświadczeniach czy wspomnieniach.

Ze szczególną uwagą autor przyjrzał się kilku przypadkom. Pierwszym z nich są zdjęcia respondenta, który wcześniej był w Łodzi na szkoleniu i miasto zrobiło na nim przynębiające wrażenie (fot. 1). Do ponownego przyjazdu (tego objętego wywiadami) był uprzedzony, miał zdecydowanie najgorsze wyobrażenia o Łodzi spośród wszystkich respondentów.

Zdjęcie przesłane przez tego respondenta (fot. 1) przedstawia budynek podpierany stelażem chroniącym przechodniów przed odpadającymi kawałkami elewacji. Wśród wszystkich zdjęć niewiele było tych nacechowanych negatywnie lub pokazujących nieatrakcyjne elementy (ok. 10 przypadków) – a za takie trzeba uznać fotografię ruiny. Świadczyć to może o chęci respondenta do „wyszukiwania” obrazów potwierdzających negatywne przekonania i wspomnienia. Słowa badanego, będące niezamierzonym komentarzem, są potwierdzeniem powyższej tezy: „nawet miejsce, gdzie my tam spaliśmy, w tym hotelu i okolicach to same poniszczone budynki, w ogóle nie wyglądało to na jakieś miejsce, które jest oddalone, nie wiem, dwa kilometry od centrum, czy nawet o półtora kilometra” (Respondent nr 7 – zob. załącznik 1).

Uwagę badanego mężczyzny przykuły zatem elementy negatywne lub maskujące negatywy. Było to na tyle ważne, że respondent zrobił im zdjęcia oraz wybrał je jako „reprezentujące pobyt”. Zdjęcia wykadrowane są w taki sposób, aby pokazać ten jeden, główny element/budynek. Nie ma na nich ludzi, żadnej dynamicznej sytuacji ani wydarzenia. Może to świadczyć o spokojnym i przemyślanym wyborze kadrów – na



Fotografia 1. Zrujnowany budynek
Źródło: Respondent nr 7

zasadzie dokumentacji potwierdzającej wcześniejszą opinię.

Innym przykładem są zdjęcia respondenta, który przyjechał do Łodzi wraz z rodziną. Na podstawie jego zdjęć także odczytać można pewne prawidłowości. Na potrzeby artykułu wybrano jedno zdjęcie tego respondenta (fot. 2), które, podobnie jak inne przez niego wykonane, przedstawia dzieci autora podczas pobytu w mieście. To typowa fotografia rodzinna, dokumentująca „funkcję rodzinną, a dokładniej funkcję nadaną jej przez grupę rodzinną i polegającą na uświetnieniu i uwiecznieniu doniosłych momentów życia rodziny”



Fotografia 2. Zdjęcie przy Pomniku Wielkich Łódzian
Źródło: Respondent nr 19

(Bourdieu, 1990, s. 19). Zdjęcia, na których są osoby odbywające podróż, to rodzaj pamiątek, „dowód, że tam byliśmy, że zwiedziliśmy te słynne miejsca” (Sztompka, 2005, s. 65). Na fotografiach nie ma jednak całej rodziny, wyłącznie dzieci. Być może autorowi przyświecała chęć zrobienia fotografii, które w przypomnieniu pobytu mają pomóc głównie najmłodszym, którzy mogą gorzej zapamiętać wyjazd niż rodzice? Albo są wyrazem charakteru pobytu lub szerzej – bycia rodzicem, który podróżowanie i zwiedzanie podporządkowuje opiece i zadowoleniu dzieci. Kadry nie są przypadkowe, to sytuacje, w których dzieci są zajęte (w tym przypadku siedzeniem „razem” z fabrykantami), a rodzic-autor ma chwilę wytchnienia i może wyciągnąć aparat.

Kolejnymi przykładami są fotografie technicznie bardzo do siebie podobne. Pierwsze zdjęcie zostało wykonane przez respondentkę zajmującą się hobby-stycznie fotografią (fot. 3), a drugie przez podróżników, prowadzących amatorsko blog turystyczny (fot. 4).

Oba te obrazy są „artystyczne”, bardziej przemysłane niż spontaniczne i niepozowane. W pierwszym przypadku widać zabawę odbiciem, chęć przekazania



Fotografia 3. Odbicie kościoła pw. Zesłania Ducha Św. w szybie sąsiedniego budynku
Źródło: Respondentka nr 18



Fotografia 4. Odbicie autorów w lustrzanej elewacji „Pasażu Róży”
Źródło: Respondent nr 17

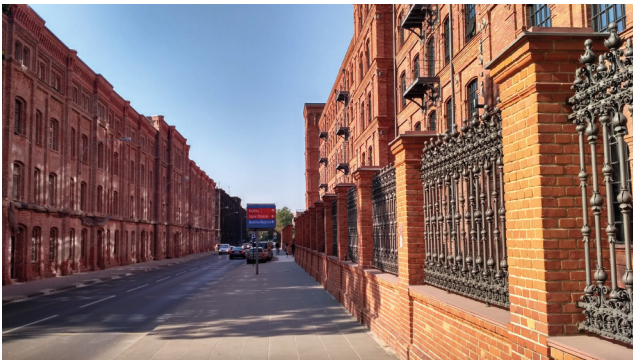
fotografią jakiegoś przesłania. Druga fotografia (fot. 4) prawdopodobnie powstała też z myślą o publikacji na blogu – tym samym jej wykonaniu od początku przyświecał pewien cel. Autorzy wykorzystali lustrzaną powierzchnię, również do uwiecznienia w niecodzienny sposób siebie, dzięki temu obraz jest zaskakujący, nietuzinkowy i przyciągający uwagę. Fotografii te pełnią różne funkcje, od zwykłej dokumentacji, przez pewną formę autoprezentacji (a może nawet Goffmannowskiej autokreacji), aż po próbę budowy prestiżu poprzez nadanie obrazowi „artystycznego sznytu”, mającego naśladować prace profesjonalnych fotografów. Zaliczyć je też trzeba do typowych zdjęć turystycznych – będących pamiątką („relikwią z innej rzeczywistości” – Edwards, 1997, s. 62) oraz dowodem na odbycie podróży (wpisując się tym samym w konsumpcyjną kulturę, w której „zawłaszczamy miejsca”, o czym pisał np. Fromm, 2003).

Fotografie kolejnego respondenta (fot. 5. i fot. 6) należy analizować równocześnie. Uznać je trzeba bowiem za „mini fotoesej”, próbę krótkiej opowieści – według turysty wyjaśniającej więcej niż pojedyncze zdjęcie. W tym przypadku miała też miejsce niecodzienna w tych badaniach sytuacja – nazwy plików ze zdjęciami były swego rodzaju komentarzem i wskazówką dla badacza, jak interpretować ten materiał.

Tytułowanie zdjęć przez respondenta budzi skojarzenia ze spostrzeżeniami Barthes’a (1977), który taki zabieg widział jako analogię z komiksowym dymkiem lub filmowym dialogiem (np. w kinie niemy). Zdjęcia są podobne, ale też skrajnie różne. Oba przedstawiają zwykłą łódzką ulicę, w takich samych warunkach pogodowych (prawdopodobnie zostały wykonane jednego dnia), bliźniacza jest też perspektywa i kompozycja. Na tym jednak podobieństwa się kończą. Na pierwszym zdjęciu (fot. 5) widać szarość zaniedbanych kamienic, sznur zaparkowanych samochodów, grafity i bałagan. Druga, kontrastowa fotografia (fot. 6) przyciąga uwagę pomarańczowym kolorem cegły, estetyką, pozytywnym nastrojem i przypomina wręcz pocztówkę. Interpretowanie ich pojedynczo mogłoby



Fotografia 5. „Kontrast A.jpg”
Źródło: Respondent nr 20



Fotografia 6. „Kontrast B.jpg”
Źródło: Respondent nr 20

prowadzić do sprzecznych wniosków, zaś zestawione razem oraz opatrzone niepozostawiającym złudzeń podpisem przedstawiają odczucia respondenta w stosunku do miasta. Podobieństwo obu obrazów sugeruje, że już podczas pobytu i wykonywania zdjęć turysta planował nimi odzwierciedlić swoje spostrzeżenia. Fotografie są przemyślaną emanacją spontanicznego poczucia „kontrastowego miasta”.

Przytoczone przykłady pokazują, że proces tworzenia się wizerunku miasta u turystów-odbiorców to sprawa bardzo indywidualna i zależy od ogromnej liczby zmiennych (czasem losowych), które są trudne do uchwycenia i nieprzewidywalne.

4.3. INTERPRETACJA SEMIOLOGICZNA

Zupełnie inny sposób analizy fotografii proponuje się w podejściu semiologicznym, w którym na fotografię należy patrzeć nie przez pryzmat twórcy, a w zupełnym od niego oderwaniu.

Uczucia i spostrzeżenia turystów dotyczące zwiedzanego miasta przekazują powtarzające się lub schematyczne wzorce na fotografiach. Zbiorcze, strukturalistyczne przeanalizowanie ich, pozwoliło na wyodrębnienie kilku znaków, którym warto się przyjrzeć. Takimi znakami były powtarzające się na relatywnie dużej

liczbie fotografii: elementy sztuki ulicznej, cegła, brak ludzi, napisy na murach, budynki, kontrastowe ujęcia.

Sfotografowane obiekty sztuki ulicznej, jak np. instalacje artystyczne (fot. 7) lub niecodzienne rzeźby (fot. 8), to obiekty zaskakujące w przestrzeni miejskiej. Odróżniają się od standardowych budynków i przyciągają uwagę. Symbolizują odmienną miasto od tradycyjnego wzorca, a także pokazują mniej poważne oblicze budynków, dekadencją nutę.



Fotografia 7. Koronkowa instalacja artystyczna
na szczytowej ścianie jednej z kamienic
Źródło: Respondent nr 10



Fotografia 8. Instalacja artystyczna z części samochodowych
na szczycie opuszczonej kamienicy
Źródło: Respondent nr 23

Duża liczba zdjęć szeroko rozumianej sztuki (głównie ulicznej) może wskazywać na emocje jakie towarzyszyły turystom. Najwyraźniej podczas zwiedzania Łodzi zwrócili uwagę na liczną obecność takich działań w przestrzeni miejskiej i uznali (być może zachwycając się), że uwiecznienie ich „dobrze odda pobyt” w mieście. W wywiadach często podkreślano rolę takich dzieł i pojawiały się głosy, że to właśnie sztuka może być atrakcją Łodzi:

Przemysłu, awangardy, sztuki. Tego nie mamy w żadnym polskim mieście. Tak mi się wydaje, bo w Krakowie na przykład, weźmy pod uwagę Kraków, no bierze się na kulturę i sztukę wysoką, ale brakuje tego czegoś jeszcze. A Łódź wydaje mi się, że mogłaby uzupełnić tą pustą przestrzeń (Respondent nr 20).

Murale to symbol walki z szarością, upadkiem miasta i zrujnowaniem. Próba ożywienia smutnych przestrzeni. Poniekąd jest to metafora trudnych potransformacyjnych losów miasta. Turyści prawdopodobnie widzą w muralach nadzieję na zmianę sytuacji miasta i naprawę zaniedbań. Nikt w wywiadach nie krytykuje pomysłu takiego „ożywiania” ścian – wręcz przeciwnie, często podkreślano, że obrazy na ścianach budynków nadają miastu koloryt i tworzą niepowtarzalny klimat. Jednocześnie każdy z respondentów zauważa tło muralu – najczęściej elewację lub budynek po przejściach. W fotografiach murali przesłanie to jest czytelne – połączenie zaniedbania i zrujnowania, z kontrastową, często kolorową energią. Z kolei z fotografii różnych napisów, np. graffiti pseudokibiców, można wyczytać zaskoczenie, zdziwienie i być może rozbawienia autorów zdjęć (fot. 9).



Fotografia 9. Graffiti nawijające do animozji pomiędzy kibicami łódzkich drużyn piłkarskich
Źródło: Respondent nr 17

Napisy pełnią w pewnym sensie formę komentarza, ubarwienia fotografii wypowiedzią. Słowo pisane jest w tym przypadku substytutem słów, których nie przekaże obraz. Oczywiście nie można traktować ich dosłownie, ale jako metaforę lub trudne do uchwycenia przesłanie, którego treścią, oprócz „inności” Łodzi, jest kreatywność, dowcip twórców (postrzegany być może jako dowcip mieszkańców) oraz znów „walka z szarością” i nieprzyjemną rzeczywistością miasta.

Potwierdzeniem oczekiwań uczestników badania sprzed przyjazdu do Łodzi są obrazy skupiające się na ceglanych elewacjach. To symbol przemysłu, miejskich fabryk, historii. Jednocześnie, odnowiona i odczyszczona cegła (fot. 10) pokazuje powiązanie współczesności z historią oraz podkreślaną przez kilku responden-

tów synergię dziedzictwa i nowych funkcji. Turyści doceniają, że w mieście nawiązuje się do korzeni i wykorzystuje stare budynki do tworzenia nowego, oryginalnego oblicza Łodzi.



Fotografia 10. Hala maszyn dawnej Elektrociepłowni EC1, aktualnie centrum kulturalne
Źródło: Respondent nr 11

Nie mniej ciekawą symbolikę mają zdjęcia, na których nie ma ludzi (fot. 11 i 12) – obrazy te pokazują, że nadal istotne jest „tradycyjne” postrzeganie miasta – głównie utożsamianie miasta z trwałymi budowlami. Chęć zrobienia fotografii bez ludzi, to dążenie do zdjęć „pocztówkowych”, w których nic nie odwraca uwagi od obiektu zainteresowania – budynku. Puste przestrzenie mogą nieść też negatywne skojarzenia – np. z miastem wymarłym, opustoszałym, niegościnnym lub wręcz przeciwnie symbolizować spokój, majestat, brak gorączkowego napięcia i krzątaniny charakterystycznej dla obleganych turystycznych miejsc. Ogromne, puste place (jak ten przed nowo wybudowanym dworcem Łódź Fabryczna na fot. 11) mogą wywoływać lęk bądź onieśmienie wśród turystów (zwłaszcza z mniejszych miejscowości), dla których rozmach i wielkość zabudowań dużego miasta może wydawać się przytłaczająca. Na przesłanych zdjęciach zazwyczaj uwieczniano



Fotografia 11. Plac przed dworcem Łódź Fabryczna
Źródło: Respondent nr 1



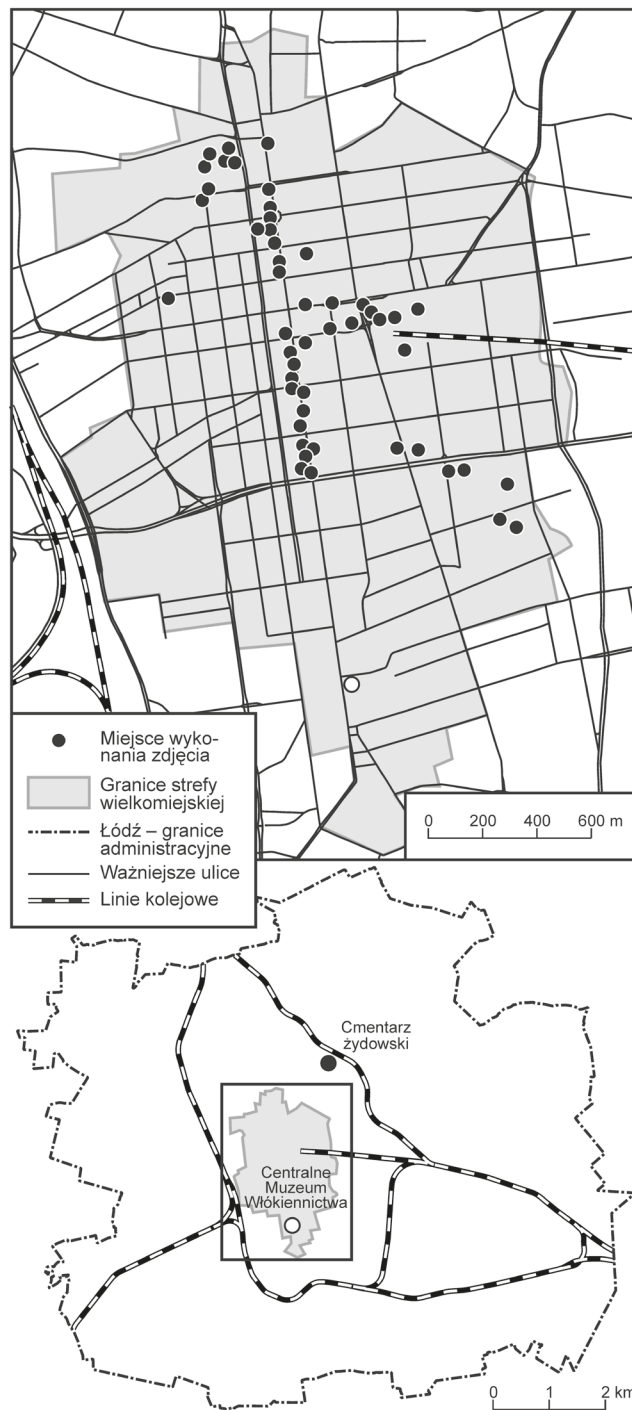
Fotografia 12. Przystanek tramwajowy Piotrkowska Centrum
Źródło: Respondent nr 10

charakterystyczne gmachy i reprezentacyjne budowle. Miasta ciągle postrzegane są przez pryzmat „łatwych do zapamiętania” budynków, które odróżniają je od innych miejsc. Tym samym następuje u odbiorców redukcja wizerunku miasta do kilku symboli. Nie dziwi więc, że takie fotografie zostały wybrane jako swoista wypowiedź turystów na temat tego, jak widzą odwiedzone miasto.

4.4. ANALIZA GEOGRAFICZNA

Ostatnim ze sposobów analizy fotografii jest analiza geograficzna, która pokazuje rozmieszczenia miejsc, w których wykonano zdjęcia w formie punktów na mapie miasta. Podejście jest swoistym substytutem badań, polegających na dokładnym śledzeniu (np. za pomocą GPS) ścieżki przemieszczania się turystów (zob. Kotus, Rzeszewski, 2015; Shoval, Isaacson, 2010). Zdjęcia wykonane zostały w rzeczywistej przestrzeni, zatem są dowodem, że autor również fizycznie musiał znaleźć się w tym miejscu. Miejsca wykonania wszystkich 68 fotografii zostały naniesione na mapę Łodzi. Fotografie zostały zrobione na stosunkowo niewielkim obszarze, w ścisłym centrum miasta (rys. 2).

Strukturalistyczna analiza treści pokazała, że najczęściej fotografowano ul. Piotrkowską. Jednak dopiero rozmieszczenie na mapie wszystkich wykonanych zdjęć pokazuje znaczenie tego obszaru dla turystów. Większość fotografii została wykonana w osi ul. Piotrkowskiej bądź w jej bezpośrednim sąsiedztwie. Kolejnymi obszarami, w których często były wykonywane zdjęcia, są okolice Manufaktury, okolice dworca Łódź Fabryczna oraz pofabryczne osiedle Księży Młyn. Tylko jedno miejsce wyraźnie odbiega od schematu – to fotografia wykonana na Nowym Cmentarzu Żydowskim – z dala od ścisłego centrum miasta. Poza cmentarzem wszystkie fotografie były zrobione w obrębie obszaru określonego w dokumentach strategicznych miasta jako strefa wielkomiejska. To strefa której „[...]



Rysunek 2. Lokalizacja miejsc wykonania fotografii przez respondentów na obszarze Łodzi
Źródło: opracowanie własne na podstawie badania

charakter decyduje o tożsamości Miasta. Jest najstarszą strukturą miejską Łodzi, najlepiej ukształtowaną urbanistycznie, zawierającą najwięcej okazałych budynków mieszkalnych i fabrycznych oraz regularnie i najpełniej zabudowanych kwartałów” (Strategia Rozwoju Łodzi 2020+, 2020).

Rozmieszczenie miejsc wykonania fotografii w formie punktów na mapie jest próbą oszacowania obszaru najważniejszego z perspektywy kształtowania

się wizerunku turystycznego miasta. Należy pamiętać jednak o trzech zastrzeżeniach co do tej drogi postępowania:

- Badacz dysponuje tylko wybranymi fotografiami (uznanymi przez respondentów za „najlepiej oddające pobyt w mieście”). Być może, pełniejsza informacja płynęłaby z analizy wszystkich wykonanych fotografii, ale dzięki temu, że autorzy sami dokonali wyboru, obraz jest bardziej przemyślany i najtrafniej oceniający miasto.
- Nie można w dokładny sposób określić całej eksplorowanej przez turystów przestrzeni. Na podstawie samych fotografii nie sposób prześledzić dróg przemierzania się po mieście ani docierania do kolejnych punktów – miejsc, które zrobiły na odbiorcy wrażenie godne uwiecznienia na zdjęciu.
- Powstały obraz jest agregacją lokalizacji zdjęć wszystkich respondentów, a zatem jest obrazem zbiorczym i znacznie obszerniejszym niż przestrzeń rozpatrywana indywidualnie dla każdego uczestnika badania. Trzeba założyć, że część przestrzeni została fizycznie odwiedzona przez wielu respondentów, a część zapewne wyłącznie przez pojedyncze osoby. Przy większej liczbie analizowanych fotografii, pochodzących od większej liczby badanych, różnice te uległyby znacznemu zwiększeniu, lecz z drugiej strony, można by dokładniej wytypować najczęściej fotografowane miejsca.

Próbując wyznaczyć najważniejszą dla wizerunku miasta strefę, autor skorzystał z metody stosowanej np. przy wyznaczaniu przez miasto strefy wielkomiejskiej, strefy rewitalizacji, obszarów słabości społecznej itp. Cały obszar miasta został podzielony na heksagony o powierzchni 3 ha. Heksagon w przeciwieństwie do kwadratu czy prostokąta lepiej wyznacza obszar z punktu widzenia analiz przestrzennych. Skuteczniej unika się także przy jego stosowaniu problemów związanych z ulicami (ich układem opierającym się na liniach i skrzyżowaniach pod kątem prostym) i innymi naturalnymi barierami (co jest istotne zwłaszcza w przypadku łódzkiego, specyficznego układu ulic). Wybrany rozmiar heksagonu pozwala na dość dokładną wizualizację danych oraz zapewnia wystarczający poziom generalizacji wyników. Tym samym powstał obraz obszaru z wyszczególnieniem hierarchii przestrzeni. Jak wspomniano powyżej, w trzecim zastrzeżeniu do tej metody, taka generalizacja zyskuje na znaczeniu wraz ze wzrostem liczby analizowanych fotografii, a rangowanie obszarów staje się niezbędne przy większych zbiorach – przykładem może być praca Feick i Robertson (2014).

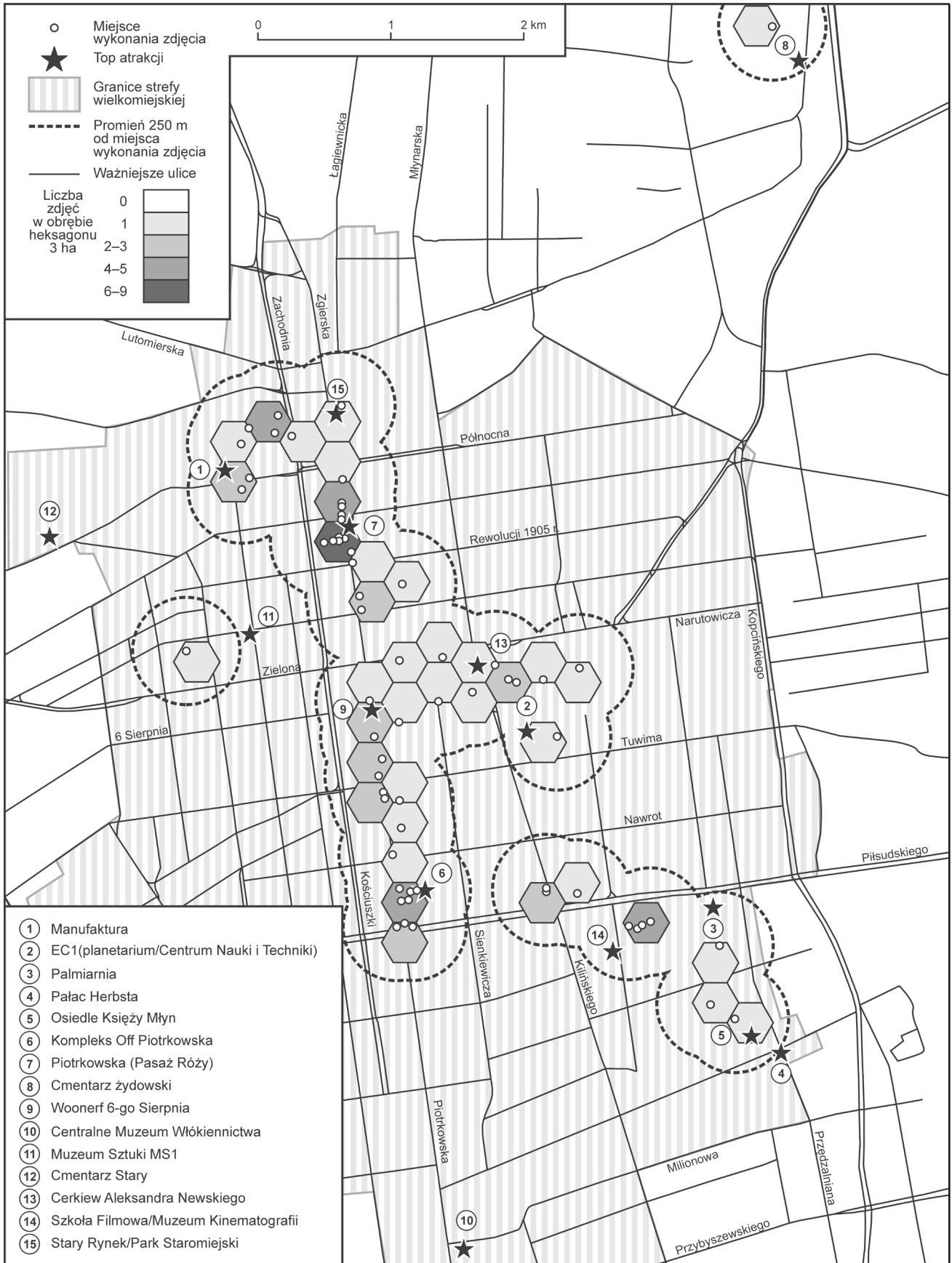
Wizualizacja za pomocą heksagonów niesie informację o najważniejszych obszarach i pozwala na wyznaczenie „rdzenia” zapamiętanego przez turystów miasta. Trudno jednak oczekiwać, aby respondenci, skupiając się na szczególnych obiektach, nie dostrzegali bliższego

i dalszego otoczenia. W celu doprecyzowania obszaru najistotniejszego dla turystów w Łodzi, wokół każdego z punktów wytyczono pole o promieniu 250 m (rys. 3). Nawet po takim zabiegu zbiorczy obszar obejmujący całą przestrzeń w promieniu 250 m od punktu wykonania fotografii jest niewielki. Powierzchniowo zajmuje on 3,73 km², co stanowi zaledwie 1,3% obszaru całego miasta i 27% strefy wielkomiejskiej. Pokazuje to w wyraźny sposób, jak niewielki jest obszar najważniejszy dla turystów. Na całe miasto i sposób jego postrzegania rzutuje zatem obszar stanowiący zaledwie nieco ponad 1% jego powierzchni. Pomijając kwestie dojazdu do tego centralnie położonego terenu, większość miasta (różniaca się dość istotnie od śródmieścia) nie ma znaczenia. Miasto zostało zgeneralizowane i uproszczone do „esencji” – kluczowych fragmentów.

Kolejnym etapem badań było wzbogacenie mapy o największe atrakcje turystyczne miasta. Zabieg ten miał na celu porównanie obszaru wyznaczonego przez fotografie z lokalizacją obiektów potencjalnie budzących największe zainteresowanie wśród turystów. Wybór 15 „największych atrakcji Łodzi” został dokonany na podstawie strony internetowej Tripadvisor (2020) (największego na świecie turystycznego portalu z recenzjami obiektów noclegowych, gastronomicznych i atrakcji turystycznych). Decyzja o wyborze tego portalu motywowana była jego popularnością wśród turystów indywidualnych, samodzielnie planujących pobyt. Dodatkowo, jego zawartość w większości pokrywa się z treścią poradników i przewodników po mieście. Lista atrakcji jest również tożsama² z atrakcjami poleceniami przez władze miasta oraz organizacje turystyczne, w związku z czym można ją uznać za obiektywny wybór.

W wyniku połączenia efektów poszczególnych etapów procesu badawczego powstała syntetyczna mapa, skupiająca punkty wykonania wszystkich fotografii, heksagony o powierzchni 3 ha oznaczone barwami odpowiadającymi liczbie fotografii wykonanych na ich obszarze, ekwidystanty wyznaczające obszar o promieniu 250 m od punktu wykonania fotografii oraz lokalizację 15 „największych atrakcji turystycznych” według portalu Tripadvisor (rys. 3).

Grafika obrazuje silne powiązanie pomiędzy lokalizacją atrakcji a obszarem wyznaczonym na podstawie fotografii udostępnionych przez respondentów, które „najlepiej oddają wizerunek Łodzi”. Aż 13 z 15 największych atrakcji miasta leży w granicach lub bezpośrednim sąsiedztwie wyznaczonego obszaru. Wyjątkami są tylko: Stary Cmentarz (trójwyznaniowa nekropolia z okresu rozkwitu miasta, położona najdalej na wschód z wybranych punktów turystycznych) oraz Centralne Muzeum Włókiennictwa (punkt położony najdalej na południe). Przyczyna jest prosta – są to obiekty (podobnie jak Nowy Cmentarz Żydowski) oddalone od ścisłego centrum i deptakowej części ul. Piotrkowskiej.



Rysunek 3. Mapa rozmieszczenia miejsc wykonania fotografii w przestrzeni Łodzi z uwzględnieniem największych atrakcji turystycznych miasta
 Źródło: opracowanie własne na podstawie badania

Zwiedzenie ich wymagałoby dojazdu lub dłuższego spaceru, przez co prawdopodobnie są one pomijane podczas krótszych (tak jak w przypadku tego badania) weekendowych pobytów.

Powyższe obserwacje dowodzą, że bezpośrednie okolice największych atrakcji turystycznych, mieszczące się w stosunkowo niewielkiej odległości od siebie, mają największe znaczenie dla turystów krótko przebywających w Łodzi i są najchętniej przez nich odwiedzane. Do podobnych wniosków doszli Kadar i Gede (2013), używając zaawansowanego narzędzia do analiz tysięcy zdjęć zapisanych wraz z danymi geograficznymi – co pokazuje, że metoda geograficznej analizy fotografii bez użycia geodanych jest również skuteczna (choć bardziej czasochłonna i pewnie niemożliwa przy gigantycznych zbiorach danych).

5. PODSUMOWANIE

Analiza fotografii wykonanych przez turystów wydaje się cennym narzędziem uzupełniającym tradycyjne badania związane z turystyką i szerzej rozumianą przestrzenią turystyczną i jej wizerunkiem. Niniejsze badania były próbą sprawdzenia tej metody i mimo swych ograniczeń (niewielka liczba respondentów i fotografii) przyniosły interesujące wnioski, a w połączeniu z wiedzą pochodzącą z innych źródeł (w tym przypadku wywiadów pogłębionych) pozwoliły zdobyć nowe informacje.

Intencją autora było zaprezentowanie użycia takiej analizy w badaniach geograficznych i badaniach nad turystyką oraz nakreślenie jej zasad i możliwości – z pełną świadomością niecałkowitego wykorzystania jej potencjału, który wydaje się zależny od środków jakimi dysponuje badacz. Zaprezentowane w artykule sposoby interpretacji (strukturalistyczna, semiologiczna, hermeneutyczna i geograficzna) pokazały szerokie spektrum informacji, które można wydobyć z fotografii. Każde z podejść przynosi nieco inne wyniki, co sugerować powinno badaczom wybór drogi postępowania w zależności od poszukiwanych w danym badaniu informacji. Praktycznie każdy turysta wykonuje podczas podróży wiele fotografii – warto sięgnąć po dane w nich zapisane.

PRZYPISY

¹ Mem to zdjęcie, ilustracja lub krótki filmik, publikowany w Internecie, przedstawiający połączenie obrazu pewnej prawdziwej sytuacji lub postaci z mniej lub bardziej zabawnym komentarzem.

² Stan na czas badania. Ranking jest płynny, dlatego też kolejność atrakcji może ulegać zmianie.

BIBLIOGRAFIA

- Barnard, M. (2001). *Approaches to understanding visual culture*. Houndmills: Palgrave. <https://doi.org/10.1007/978-1-137-11046-6>
- Barthes, R. (1977). *Image, music, text*. London: Fontana.
- Barthes, R. (1983). *Selected writings*. New York: Fontana.
- Bauman, Z. (1978). *Hermeneutics and social science. Approaches to understanding*. London: Hutchison.
- Becker, H. (1981). *Exploring society photographically*. Chicago: University of Chicago Press.
- Bogunia-Borowska, M., Sztompka, P. (red.) (2012). *Fotospołeczeństwo. Antologia tekstów z socjologii wizualnej*. Kraków: Społeczny Instytut Wydawniczy Znak.
- Bourdieu, P. (1990). *Photography. A middle brow art*. Cambridge: Polity Press.
- Chlebuś-Grudzień, P. (2018). *Selfie w muzeum – określenie paradygmatów analizy zjawiska fotografowania się na wystawach muzealnych*. *Turyzm*, 28 (1), 7–13. <https://doi.org/10.18778/0867-5856.28.1.01>
- De Choudhury, M., Feldman, M., Amer-Yahia, S., Golbandi, N., Lempel, R., Yu, C. (2010). *Automatic construction of travel itineraries using social breadcrumbs*. Pobrane z: http://research.microsoft.com/en-us/um/people/munmund/pubs/ht_10_long.pdf (23.10.2020). <https://doi.org/10.1145/1810617.1810626>
- Duda, M. (2016). Sposób prezentacji oferty turystycznej na przykładzie katalogów wycieczek wybranych touroperatorów. W: J. Leśny, J. Nyckowiak (red.), *Badania i Rozwój Młodych Naukowców w Polsce. Gospodarka i ekonomia* (s. 22–29). Poznań: Młodzi Naukowcy.
- Edwards, E. (1997). Beyond the boundary. A consideration of the expressive in photography and anthropology. W: M. Banks, H. Morphy (red.), *Rethinking visual anthropology*. New Haven: Yale University Press.
- Emmison, M., Smith, Ph. (2000). *Researching the visual*. London: Sage.
- Feick, R., Robertson, C. (2014). A multi-scale approach to exploring urban places in geotagged photographs. *Computers, environment and urban systems*, 53, 96–109. <https://doi.org/10.1016/j.compenurbysys.2013.11.006>
- Fromm, E. (2003). *Mieć czy być*. Gdańsk: Dom Wydawniczy REBIS.
- García-Palomares, J.C., Gutierrez, J., Mínguez, C. (2015). Identification of tourist hot spots based on social networks: A comparative analysis of European metropolises using photo-sharing services and GIS. *Applied Geography*, 63, 408–417. <https://doi.org/10.1016/j.apgeog.2015.08.002>
- Goffman, E. (1979). *Gender advertisements*. London: Macmillan.
- Gould, P., White, R. (1974). Mental maps. *Progress in Human Geography*, 19 (1), 105–110. <https://doi.org/10.4324/9780203163757>
- Henny, L.M. (1986). Theory and practice of visual sociology. *Current Sociology*, 34 (3), 1–71. <https://doi.org/10.1177/001139286034003003>
- Hsu, CH., Song, H. (2013). Destination image in travel magazines. A textual and pictorial analysis of Hong Kong and Macau. *Journal of Vacation Marketing*, 19 (3), 253–268. <https://doi.org/10.1177/1356766712473469>
- Hunter, W.C. (2012). Projected destination image: a visual analysis of Seoul. *Tourism Geographies*, 14 (3), 419–443. <https://doi.org/10.1080/14616688.2011.613407>
- Jakiel, M., Bernatek, A. (2015). Postrzeganie wybranych typów krajobrazu przez różne grupy kulturowe na przykładzie mieszkańców Krakowa i Stambułu. *Prace Komisji Krajobrazu Kulturowego*, 29, 93–107.
- Kadar, B., Gede, M. (2014). Where do tourists go? Visualizing and analysing the spatial distribution of geotagged photography. *Cartographica. The International Journal for Geographic Information*

- and Geovisualization, 48 (2), 78–88. <https://doi.org/10.3138/carto.48.2.1839>
- Konecki, K. (2005). Wizualne wyobrażenia. Główne strategie badawcze w socjologii wizualnej a metodologia pracy ugruntowanej. *Przegląd Socjologii Jakościowej*, 1 (1), 42–63.
- Kotus, J., Rzeszewski, M. (2015). Zastosowanie „Metod mieszanych” do badania zachowań turystów w mieście – przykład konceptualizacji i wykorzystania (artykuł dyskusyjny). *Turyzm*, 25 (1), 57–67. <https://doi.org/10.2478/tour-2014-0020>
- Kurashima, T., Iwata, T., Irie, G., Fujimura, K. (2013). Travel route recommendation using geotagged photos. *Knowledge and information systems*, 37 (1), 37–60. <https://doi.org/10.1007/s10115-012-0580-z>
- Leon, S. (2017). The semiotics of photography: Towards objective hermeneutics. *Philosophy Study*, 7 (12), 634–644. <https://doi.org/10.17265/2159-5313/2017.12.002>
- Li, X. (2013). Multi-day and multi-stay travel planning using geo-tagged photos. W: D. Pfoser, A. Voisard (red.), *Proceedings of the second ACM SIGSPATIAL international workshop on crowdsourced and volunteered geographic information* (s. 1–8). New York: Association for Computing Machinery. <https://doi.org/10.1145/2534732.2534733>
- Lynch, K. (1960). *The Image of the city*. Cambridge: MIT Press.
- MacCannell, D. (2011). *The ethics of sightseeing*. London: University of California Press. <https://doi.org/10.1525/9780520948655>
- Magala, S. (2000). *Szkoła widzenia*. Wrocław: Biblioteka Formatu.
- Milman, A. (2011). The symbolic role of postcards in representing a destination image: the case of Alanya, Turkey. *International Journal of Hospitality & Tourism Administration*, 12 (2), 144–173. <https://doi.org/10.1080/15256480.2011.564495>
- Mirowska, N., Krysiak, S. (2015). Atrakcyjność wizualna krajobrazu doliny Mrogi i jej sąsiedztwa w gminie Dmosin. *Acta Universitatis Lodzianensis, Folia Geographica Physica*, 14, 25–35. <https://doi.org/10.18778/1427-9711.14.03>
- Mirzoeff, N. (1999). *An introduction to visual culture*. London: Routledge.
- Peirce, Ch. (1955). *Philosophical writings of Peirce*. New York: Dover Publications.
- Picazo, P., Moreno-Gil, S. (2019). Analysis of the projected image of tourism destinations on photographs: A literature review to prepare for the future. *Journal of Vacation Marketing*, 25 (1), 3–24. <https://doi.org/10.1177/1356766717736350>
- Podhorecka, K. (2016). Ocena atrakcyjności wizualnej krajobrazu wybranych obszarów Polski. *Turyzm*, 26 (2), 33–38. <https://doi.org/10.18778/0867-5856.26.2.04>
- Prosser, J., Schwartz, D. (1998). Photographs within the sociological research process. W: J. Prosser (red.), *Image-based Research* (s. 101–115). London: Routledge.
- Puttilli, M. (2020). Everyday geographies in the changing city: subjective photo-routes in Mandalay, Myanmar. *GeoJournal*, 2020, 1–20. <https://doi.org/10.1007/s10708-020-10263-8>
- de Saussure, F. (2002). *Kurs językoznawstwa ogólnego*. Warszawa: Wydawnictwo Naukowe PWN.
- Shoval, N., Isaacson, M. (2010). *Tourist mobility and advanced tracking technologies*. London: Routledge. <https://doi.org/10.4324/9780203869376>
- Smith, M. (2003). *Issues in cultural tourism studies*. London: Routledge. <https://doi.org/10.4324/9780203402825>
- Sontag, S. (1978). *On photography*. New York: Farrar, Strauss and Giroux.
- Stepchenkova, S., Zhan, F. (2013). Visual destination images of Peru: comparative content analysis of DMO and user-generated photography. *Tourism Management*, 36, 590–601. <https://doi.org/10.1016/j.tourman.2012.08.006>
- Strategia rozwoju Łodzi 2020+ (2013). Pobrane z: https://uml.lodz.pl/files/public/dla_mieszkanca/architektura_i_urbanistyka/publikacje/STRATEGIA_druk_24.07bez_markerow.pdf (23.10.2020).
- Suchar, Ch. (1989). The sociological imagination and documentary still photography. The interrogatory stance. W: R.B. Flaes (red.), *Eyes across the water. The Amsterdam conference on visual anthropology and sociology* (s. 51–63). Amsterdam: Het Spinhuis. <https://doi.org/10.1080/14725868908583637>
- Sztompka, P. (2005). *Socjologia wizualna. Fotografia jako metoda badawcza*. Warszawa: Wydawnictwo Naukowe PWN.
- Tammet, T., Luberg, A., Jaarv, P. (2013). Sightsmap: crowd-sourced popularity of the world places. W: L. Cantoni, Z.P. Xiang (red.), *Information and communication technologies in tourism 2013* (s. 314–325). Berlin–Heidelberg: Springer. https://doi.org/10.1007/978-3-642-36309-2_27
- Trasher, F.M. (1927). *The gang*. Chicago: Chicago University Press.
- Tripadvisor (2020). Pobrane z: https://pl.tripadvisor.com/Attractions-g274837-Activities-a_allAttractions.true-Lodz_Lodz_Province_Central_Poland.html (23.10.2020).
- Wieczorkiewicz, A. (2012). *Apetyt turysty – o doświadczeniu świata w podróży*. Kraków: Universitas.

Artykuł wpłynął:
25 października 2020
Zaakceptowano do druku:
30 listopada 2020


ZAŁĄCZNIK 1

Dodatkowe informacje o autorach fotografii (badanych turystach)

Nr respondenta	Cechy społeczno-demograficzne
1	mężczyzna, wiek średni, duże miasto, wykształcenie zawodowe, wcześniej jedynie przejeżdżał przez Łódź
7	mężczyzna, wiek młodszy, duże miasto, wykształcenie wyższe, był w Łodzi kilka lat temu
10	kobieta, wiek starszy, wieś, wykształcenie wyższe, nigdy wcześniej nie była w Łodzi
11	mężczyzna, wiek starszy, duże miasto, wykształcenie zawodowe, nigdy wcześniej nie był w Łodzi
17	mężczyzna, wiek średni, duże miasto, wykształcenie wyższe, nigdy wcześniej nie był w Łodzi
18	kobieta, wiek średni, małe miasto, wykształcenie średnie, nigdy wcześniej nie była w Łodzi
19	mężczyzna, wiek starszy, średnie miasto, wykształcenie wyższe, nigdy wcześniej nie był w Łodzi
20	mężczyzna, wiek młodszy, wieś, wykształcenie wyższe, nigdy wcześniej nie był w Łodzi
23	mężczyzna, wiek średni, duże miasto, wykształcenie średnie, nigdy wcześniej nie był w Łodzi

Źródło: opracowanie własne.

Wojciech Koman

 <https://orcid.org/0000-0002-6000-7664>

Uniwersytet Śląski w Katowicach

Wydział Nauk Przyrodniczych, Sosnowiec

Instytut Geografii Społeczno-Ekonomicznej i Gospodarki Przestrzennej

wojciech.koman@outlook.com

PODZIEMNA PRZESTRZEŃ KULTURALNA ZABRZA W KOPALNI „GUIDO”

Abstrakt: Współczesny rozwój miast to efekt oddziaływania wielu czynników, które w mniejszym lub większym stopniu wynikają z polityki prowadzonej przez władze samorządowe. Wśród uwarunkowań rozwoju lokalnego szczególną rolę pełni kultura, która poprzez nowo tworzone kompleksy łączy różne obszary życia społecznego. Ośrodki kulturalne tworzą bardzo często nowe przestrzenie, zmieniając dotychczasowy, przemysłowy wizerunek miasta. Mówiąc o kulturze jako czynniku wpływającym na rozwój jednostki samorządu terytorialnego, pamiętać należy, iż współcześnie jest ona integralną częścią turystyki, zwłaszcza w odniesieniu do przestrzeni kultury powstałych np. w dawnych obiektach poprzemysłowych. Wpływa także na tworzenie nowej marki ośrodka, poprzez sukcesję funkcji gospodarczych. Celem artykułu jest identyfikacja funkcji kulturalnej Zabrze, w nietypowej, podziemnej przestrzeni byłej kopalni węgla kamiennego – kopalni „Guido”. Omówiony przykład przekształceń obiektu przemysłowego i jego podziemi rzuca nowe światło na wykorzystanie starych, nieatrakcyjnych terenów pogórnich i jednocześnie ukazuje sukcesję funkcji z przemysłowej na kulturalną.

Słowa kluczowe: kopalnia „Guido”, Zabrze, kultura, turystyka industrialna, turystyka poprzemysłowa.

UNDERGROUND CULTURAL SPACE IN THE GUIDO MINE IN ZABRZE

Abstract: The contemporary development of urban centres is the result of the impact of many factors, which to a greater or lesser extent are determined by the management of local authorities. Among these determinants, culture plays a special role as it combines various areas of social life often creating new spaces, changing the current industrial image of Zabrze. When discussing culture as a factor in the development of local government, it should be remembered that today it is an integral part of tourism, especially in relation to the cultural spaces created, for example, in former industrial facilities. It also influences the creation of a new brand image through new economic functions succeeding those of the past. The aim of the article is to identify the cultural function of Zabrze in the unusual underground space of the Guido coal mine. The example of the transformation of an industrial facility and its underground part sheds new light on old unattractive former mining areas and at the same time shows functional succession from industrial to cultural.

Keywords: Guido mine, Zabrze, culture, industrial tourism, post-industrial tourism.

1. WPROWADZENIE

Współczesny rozwój miast to skomplikowany proces wprowadzania zmian, mający na celu podniesienie atrakcyjności danego obszaru. Budowanie przewagi konkurencyjnej opiera się między innymi na rzadkich, lokalnie zakorzenionych i trudnych do przeniesienia zasobach. Należą do nich między innymi kultura, powstała w oparciu o obiekty poprzemysłowe, jak również turystyka. Nowo utworzone przestrzenie implikują w znacznym stopniu dynamikę i kierunek rozwoju społeczno-ekonomicznego miast. Współcześnie rozumienie turystyki coraz częściej odbiega od klasycznej definicji, według której jest to podróżowanie dla przyjemności, w celu poznania nieznanych dotąd miejsc czy

odpoczynku od pracy zawodowej. Dziś jest to, ograniczana jedynie przez wyobraźnię, forma spędzania czasu, która stała się potężnym rynkiem przemysłowym, finansowym i kulturowym. Istotą tak postrzeganej turystyki jest atrakcyjność polegająca na nieustannym zaskakiwaniu zwiedzającego. Tworzenie możliwości zrealizowania przez turystę nietypowych i niedostępnych działań wpisuje się w ekonomię doświadczeń, zwłaszcza gdy mowa – tak jak w niniejszym artykule – o terenach poprzemysłowych (Stasiak, 2019). W Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii znajduje się wiele obiektów poprzemysłowych, stanowiących dziedzictwo kulturowe regionu, które zostały zagospodarowane w sposób

niekonwencjonalny, dzięki czemu turyści mogą poznać bardzo specyficzną przestrzeń. Warto tu zwrócić uwagę na szersze znaczenie sformułowania obiekty poprzemysłowe. Według Lamparskiej (2017) są to wielkogabarytowe budowle, linie przesyłowe, komunikacyjne, kompleksy fabryczne, osiedla robotnicze, tereny poeksploatacyjne, powierzchniowe i podziemne kopalnie wraz z infrastrukturą technologiczną, tereny, na których w wyniku działalności przemysłowej zachwiano równowagę procesów geologicznych, hydrograficznych, glebowych, biologicznych. Chmielewska (2010), badając przestrzeń przemysłową w miastach konurbacji katowickiej, wydzieliła cztery typy obiektów przemysłowych funkcjonujących w obrębie miast: tereny po zakładach przemysłowych, pojedyncze elementy zabudowy zakładów przemysłowych, zabudowę towarzyszącą w postaci osiedli patronackich oraz nieużytki poprzemysłowe. Obiekty te stanowią współcześnie obszar badawczy w ujęciu geografii społeczno-ekonomicznej, jak również turystycznej, gdzie wiele uwagi poświęca się wartościom krajobrazowym i turystycznym (Myga-Piątek, 2016). Siedem polskich obiektów, wyróżniających się szczególnymi walorami, zostało umieszczonych na Europejskim Szlaku Dziedzictwa Przemysłowego. Sieć ta łączy obiekty dziedzictwa przemysłowego o szczególnym znaczeniu historycznym i potencjale turystycznym, zwracając uwagę na wspólne europejskie dziedzictwo przemysłowe. Trzy z nich znajdują się w obrębie Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii w województwie śląskim, są to: Zabytkowa Kopalnia Srebra w Tarnowskich Górach, Tyskie Browarium oraz Zabytkowa Kopalnia Węgla Kamiennego „Guido” w Zabrze. Ten fakt był przesłanką do podjęcia problemu przekształceń dawnej kopalni w „nową jakość” – obiekt turystyczny, pełniący rolę usługową. Celem artykułu jest identyfikacja funkcji kulturalnej miasta Zabrze, w nietypowej, podziemnej przestrzeni byłej kopalni węgla kamiennego – kopalni „Guido”. Opisany przykład przekształceń obiektu przemysłowego i jego podziemi rzuca nowe światło na stare, nieatrakcyjne tereny pogórnice i jednocześnie ukazuje sukcesję funkcji z przemysłowej na kulturalną. Dodatkowo wpływa na budowanie nowej, rozpoznawalnej w regionie i kraju marki Zabrze, opierającej się na genezie miasta. W opracowaniu wykorzystano zarówno metody ilościowe, jak i jakościowe, które umożliwiły ukazanie nietypowej przestrzeni kulturalnej. Wśród nich znalazła się analiza ilościowa aktualnej oferty kopalni „Guido” dotycząca ruchu turystycznego w obiekcie oraz szczegółowa analiza wydarzeń kulturalnych tam się odbywających. Wspomniane analizy ilościowe sporządzono na podstawie danych statystycznych pozyskanych z kopalni „Guido”.

Niniejsze opracowanie składa się z trzech części, pierwsza poświęcona jest pojęciu kultury i jej wpływowi na rozwój miasta. Opisuje koncepcję kreatywnej Europy,

w której ważne są związki kultury z dziedzictwem przemysłowym. Druga część ukazuje genezę turystyki industrialnej w Zabrzu na przykładzie kopalni „Guido”, którą charakteryzują trzy funkcje: turystyczna, edukacyjna i kulturowa. Szczególną uwagę zwraca bardzo nietypowa działalność kulturalna – prowadzona jest w byłych komorach górniczych pod ziemią. W końcowej części opracowania zwrócono uwagę na inne obiekty poprzemysłowe w Europie i w Polsce, które podobnie jak kopalnia „Guido” zostały przekształcone m.in. w instytucje świadczące usługi kulturalne.

2. POJĘCIE KULTURY I JEJ WPŁYW NA ROZWÓJ MIASTA – UJĘCIE TEORETYCZNE

Pojęcie kultury wywodzi się z łacińskiego słowa *cultura* i dosłownie oznacza uprawę lub kształcenie (*Kultura*, 1971). Najczęściej pojęciem tym określany jest całościowy kształt materialnego i duchowego dorobku społeczeństwa. Na kulturę w ujęciu materialnym składają się wytwory człowieka, technika i umiejętności praktyczne. Wówczas możemy mówić o osiągnięciach społeczności, mających odzwierciedlenie w budynkach i budowlach, książkach, obrazach, rzeźbach, układach przestrzennych, umiejętnościach, rozwiązaniach technicznych itp. W przypadku kultury niematerialnej można mówić o sposobach myślenia, symbolach, wzorach zachowania, współpracy, motywowaniu do działania, solidarności, wiedzy, piśmiennictwie, sztuce, prawie, pięknie, poczuciu dobra. Człowiek tworzy kulturę, a zarazem jest jej odbiorcą, dzięki innym członkom społeczeństwa (Karwińska, 2013). Dorobek społeczności podlega nieustannej ewolucji, z jednej strony nadążając za współczesnymi przeobrażeniami, z drugiej tworząc nowe trendy w sztuce, architekturze, nauce czy gospodarce. Kultura jest podstawą regulacji stosunków społecznych, elementem składającym się na jakość życia i w takim rozumieniu nie ma charakteru wartościującego. Jest dziedziczona społecznie, a obejmuje swoim zakresem wszystkie rytuały religijne, normy społeczne, wyznawane powszechnie wartości oraz dorobek materialny. Rozpoznanie związków zachodzących między sferą kultury a gospodarką pozwala zrozumieć, dlaczego w pewnych uwarunkowaniach przyczynia się ona do rozwoju społeczno-gospodarczego kraju, w tym miast. Wilkin (2016a) stwierdza, że gospodarka to część kultury, a gospodarowanie jest silnie zakorzenione w kulturze. Człowiek pozostaje z nią w związku, gdyż najważniejsze instytucje charakteryzują się dużą trwałością i znaczeniem społecznym (np. uniwersytety) i duchowym (np. kościoły). Kultura kształtuje rzeczywistość społeczną oraz determinuje jakość życia. Zaś najważniejszymi wytworami życia

społecznego, wyznaczającymi podstawy zachowań ludzi są instytucje (Stawasz, 2017; Wilkin, 2016b). Podlegają one ewolucji, co wynika z uczenia się i zmiennych warunków, w jakich funkcjonują społeczności. Zmiany instytucjonalne umożliwiają i wyznaczają rozwój społeczno-gospodarczy, natomiast inercja i niesprawność instytucji to hamulec rozwoju. Mechanizmy rynkowe zależą od jakości i spójności instytucjonalnych ram jego funkcjonowania. System instytucjonalny rozumiany jako układ skomplikowanych powiązań wyznacza przestrzeń, jak i bodźce ludzkiego działania, a gospodarowanie jest zakorzenione w kulturze, która nadaje znaczenie pojęciom, procesom, wartościom (np. w zakresie własności, sprawiedliwości). Pojęcie równowagi instytucjonalnej dobrze wyjaśnia kwestie trwałości i zmienności oraz systemów gospodarczych, przy czym trzonem równowagi instytucjonalnej staje się kultura. Najistotniejszy wpływ na zachowania człowieka mają trzy elementy oddziaływania: rynek, państwo i kultura (Karwińska, 2013).

Sektor kultury reguluje stosunki między uczestnikami życia w mieście oraz dostarcza usługi, mające zaspokajać szereg potrzeb mieszkańców, inwestorów, turystów itp. (Scott, 1997). Konsumpcja dóbr kultury wytworzonych na danym obszarze może też wpływać na całą lokalną czy regionalną społeczność, która nie bierze udziału w tworzeniu kultury. W tym miejscu warto odnieść się do koncepcji efektów zewnętrznych. Opisuje ona wpływ transakcji między oferentem i konsumentem na osoby trzecie. W świetle założeń kultura wzbogaca nie tylko konsumentów, ale jest źródłem efektów zewnętrznych, które stają się odczuwalne przez ogół społeczeństwa. Mogą one mieć pozytywny albo negatywny charakter, choć należy przyznać, że w przypadku sektora kultury dominują efekty pozytywne. W ekonomice kultury rozróżnia się efekty oddziałujące na życie gospodarcze poprzez popyt i podaż (Borowiecki, 2004). Dla przykładu, dzięki tzw. turystyce kulturalnej miast, w których znajdują się unikatowe obiekty i układy architektoniczne oraz odbywają się znaczące wydarzenia kulturalne, szybciej rozwija się zarówno strona podażowa (oferta hoteli, gastronomii, przemysłu pamiątkarskiego, turystycznego itp.), jak i popyt na usługi i żywność (Sheng, Wang, 2017). Konsumpcja usług kultury niesie za sobą również wielorakie korzyści dla odbiorców. Uczestnicy kultury, często korzystając z różnego typu usług, stają się bardziej kreatywni, innowacyjni, przedsiębiorczy, krytyczni wobec otaczających ich zjawisk społecznych i gospodarczych. Konsumenty kultury mogą również pośrednio oddziaływać na swoje środowiska społeczne, na grupy odniesienia i przekazywać wybrane treści zasłyszane czy postawy zaobserwowane podczas uczestniczenia w rozmaitych wydarzeniach kulturalnych. Równie często podnoszą konkurencyjność organizacji prywatnych, publicznych i społecznych. Nowe inwestycje w obiekty

badawczo-rozwojowe, nowoczesne przedsiębiorstwa czy inne aktywności gospodarcze mają miejsce w ośrodkach, w których oferta kulturalna plasuje się na wysokim poziomie. Opisane w literaturze przedmiotu społeczne funkcje kultury pozwalają na zidentyfikowanie następujących kategorii pozytywnych efektów zewnętrznych związanych z konsumpcją dóbr kultury (Strycharz, 2013): stymulacja pomysłów kreatywnych i wyobraźni, dostarczanie standardów estetycznych, poprawa postaw społecznych odbiorców, pobudzanie do dyskusji oraz krytyczna ocena rzeczywistości. Dość można również: zmianę zainteresowań i sposobu spędzania czasu wolnego, wzrost zdolności do absorpcji nowych produktów, zwracanie uwagi na estetykę miejsca, ład i porządek przestrzeni publicznych, docenianie walorów środowiska naturalnego, stosunek do dóbr publicznych. Zgodnie z wywoływaniem Tofflera (1986) kultura trzeciej fali nastawiona jest na zmianę i rosnącą różnorodność – próbuje połączyć ze sobą nowe poglądy na przyrodę, ewolucję i postęp. Zatem kultura łączy społeczności i osiągnięcia poprzednich pokoleń z tym, co ważne tu i teraz oraz wywiera istotny wpływ na formułowanie nowej, rodzącej się kultury przyszłości. Konsumpcja dóbr kultury jest celem samym w sobie, przyczynia się do rozwoju intelektualnego odbiorcy, wyzwala pozytywne emocje, pozwala na przeżycie czegoś wyjątkowego, stymuluje procesy twórczego myślenia. Poziom kreatywności społeczeństwa determinuje zdolność do tworzenia i dostosowywania się do nowych warunków ekonomicznych. Przejawia się to w zmianie struktur gospodarczych, prowadzących w kierunku rozwoju przemysłów kreatywnych, odznaczających się wysoką wartością dodaną (Głowacki, 2017).

3. ROLA KULTURY W ŚWIETLE KONCEPCJI „KREATYWNEJ EUROPY”

Przemiany zachodzące w przestrzeniach miast przemysłowych Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii wpisują się w europejski model budowy miast „Kreatywna Europa” (Creative Europe). Ta koncepcja powstała w European Institute for Comparative Cultural Research w niemieckim Köln. W założeniu tym zwraca się uwagę na rolę i zarządzanie kulturą, na procesy innowacyjności oraz rozwoju urbanistycznego z zachowaniem dziedzictwa kulturowego. Istotne jest też skuteczne zarządzanie kulturą w wymiarze lokalnym i krajowym. Zgodnie z tą wizją, powinno dochodzić do łączenia dokonań i opinii w sprawie kształtowania gospodarki przedstawicieli różnych dziedzin kultury, socjologii, urbanistyki i innych (Namyślak, 2013). Ważne wydają się związki turystyki z kulturą. Przeclawski (1997) podkreśla, że turystyka jest:

- funkcją kultury,
- elementem kultury,
- przekazem kultury,
- spotkaniem kultur,
- czynnikiem przemian kulturowych.

Tego typu podejście do kultury jest zgodne z czynnikami wewnętrznymi rozwoju lokalnego, które współcześnie jest bardzo ważne zwłaszcza w miastach przemysłowych. Według Gorzelaka (2000) najważniejszą rolę pełnią w nim:

- lokalni liderzy i tzw. aktorzy lokalni, którzy powinni stanowić elitę odpowiedzialną za miejscową strategię prorozwojową i jej realizowanie;
- instytucje lokalne utrzymujące dynamikę i strukturę rozwoju miejscowego, wspierające przedsiębiorczość (np. inkubatory) czy wzbogacające tkankę społeczną (stowarzyszenia, kluby, zespoły);
- aktywna społeczność lokalna oraz zintegrowana społeczność lokalnych przedsiębiorców;
- skłonność do współpracy, szczególnie z sąsiadami.

W świetle przedstawionych rozważań stwierdzić należy, iż współcześnie kultura staje się ważnym czynnikiem rozwoju lokalnego, regionalnego i ponadregionalnego miast – zwłaszcza przemysłowych. Co więcej, władze samorządowe tworzą swoją obecną politykę rozwoju miast, opierając się na dziedzictwie kulturowym, które traktują jako punkt wyjścia do kreowania nowych przestrzeni z zachowaniem historii regionu. Połączenie tych elementów wpisuje się w turystykę kulturową. Można ją rozpatrywać jako kreatywne wykorzystanie dawnych przestrzeni przemysłowych poprzez tworzenie nowych funkcji, bardzo zróżnicowanych, wielowymiarowych i ograniczonych jedynie ludzką wyobraźnią. Zrewitalizowana przestrzeń – jak np. przemysłowa architektura, stare układy zabudowy, kubatura obiektów i ich monumentalizm, rozplanowanie oraz łączenie starych i nowych aranżacji – ukazuje unikatowość miasta, jego niepowtarzalność. Tego typu nowe projekty, oparte na bazie dziedzictwa kulturowego regionu, i działania z nimi związane dają możliwość tworzenia przestrzeni stających się często nowymi markami miast na arenie krajowej, a nawet międzynarodowej. Coraz częściej do promocji miast i regionów przemysłowych, jak również tworzenia marki wykorzystuje się nowatorską przestrzeń i infrastrukturę kulturalną (Jokela, 2018). Wykorzystanie przestrzeni kulturalnej, rozumianej jako część przestrzeni geograficznej ma na celu zwiększenie pozycji obszaru nie tylko w regionie czy kraju, ale także na arenie europejskiej i w globalnej sieci miast. Sama przestrzeń daje ku temu podstawy, zwłaszcza jeśli odniesiemy się do jej definicji zaproponowanej przez Lisowskiego (2003). Wskazuje on bowiem, że przestrzeń (podobnie jak czas) jest przede wszystkim kategorią społeczną. Po pierwsze jest sposobem myślenia o świecie, kategorią

poznania według Kanta, a po drugie emanacją życia społecznego. W pierwszym przypadku jest kategorią koordynującą dane doświadczeń zmysłowych, klasyfikując je na części bądź kierunki wraz z przypisanymi im wartościami i znaczeniami. W drugim przypadku przestrzeń (wytworzona przez człowieka) jest medium organizującym życie społeczne i środkiem reprodukcji stosunków społecznych. Zaproponowana definicja w sposób naturalny wskazuje na dużą korelację między działalnością twórczą człowieka a przestrzenią. Budowanie w ten sposób marki miasta wpisuje się w tworzenie przewagi konkurencyjnej (Szafranek, 2019) na podstawie wartości niematerialnych, takich jak: wiedza, innowacyjność i kreatywność.

Rozpatrując kulturę w świetle koncepcji „Kreatywnej Europy” nie sposób nie odnieść się do pojęcia turystyki kulturowej, która obecnie stanowi istotny czynniki rozwoju miast. Nazwą turystyki kulturowej możemy określić wszystkie grupowe lub indywidualne wyprawy o charakterze turystycznym, w których spotkanie uczestników podróży z wytworami kultury albo powiększenie wiedzy o zorganizowanym przez człowieka świecie otaczającym jako jej wytworze jest zasadniczą częścią programu podróży lub stanowi rozstrzygający argument dla indywidualnej decyzji o jej podjęciu lub wzięciu w niej udziału (von Rohrscheidt, 2010). Wspomniany rozwój urbanistyczny, zachowujący dziedzictwo kulturowe obszaru, stwarza zatem idealne warunki do rozwoju turystyki kulturowej na terenach przemysłowych.

4. OBSZAR BADAŃ, MATERIAŁY ŹRÓDŁOWE I ZAKRES CZASOWY

Opracowanie poświęcone jest strefie podziemnej byłej Kopalni Węgla Kamiennego „Guido”, która jest położona w środkowo-południowej części Zabrze. Miasto wchodzi w skład nowo utworzonej Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii (rys. 1), skupiającej 41 gmin różnej wielkości. Ta struktura ma swe podłoże w konkurencji katowickiej (Runge, 2016), w której Zabrze odgrywało istotną rolę gospodarczą w okresie industrializacji, obok takich miast, jak m.in. Gliwice, Bytom, Chorzów czy Katowice. Jako ośrodek przemysłowy z licznymi problemami społeczno-gospodarczymi Zabrze wciąż zaliczane jest do miast dużych, chociaż charakteryzuje się depopulacją, na co zwraca uwagę Runge (2015). W 2020 r. liczyło ponad 171 tys. osób, od momentu odnotowania w 1991 r. największej liczby ludności do 2020 r. liczba ta zmalała o 34 tys.

Podjęte zagadnienie udostępniania kultury w Zabrzu porusza rozwój tzw. usług wyższego rzędu i wpisuje się w podnoszenie jakości życia poprzez wzbogacenie

oferty kulturalno-rozrywkowej. Podstawowym materiałem źródłowym były dane o liczbie wydarzeń kulturalnych zorganizowanych na terenie kopalni w 2017 i 2018 r., wraz z liczbą ich uczestników, pozyskane z Muzeum Górnictwa Węglowego w Zabrzu. Informacje te umożliwiły określenie dynamiki wzrostu wydarzeń odbywających się pod ziemią i wskazać trendy aktywności rocznej. Wykorzystano także dane o podziemnych atrakcjach turystycznych, które współtworzą lub wzbogacają wydarzenia kulturalne. Niestety dane dotyczące kopalni „Guido” zbierane są od niedawna, a dodatkowo stanowią część ogólnego zbioru informacji odnoszącego się do Muzeum Górnictwa Węglowego w Zabrzu jako jednej jednostki kulturalnej. Z tego powodu dane wykorzystane w opracowaniu dodatkowo zweryfikowano pod kątem wydarzeń kulturalnych odbywających się tylko w obiekcie Kopalni Węgla Kamiennego „Guido”, skorzystano przy tym z informacji publikowanych na stronach internetowych obiektu. Według tych informacji kopalnię rocznie odwiedza ponad 120 tys. osób, a szacuje się, że liczba turystów wrośnie do 250 tys. osób (Kopalnia „Guido”, 2020).



Rysunek 1. Lokalizacja Kopalni Węgla Kamiennego „Guido” w przestrzeni Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii
Źródło: opracowanie własne

5. ZABRZE – MIASTO TURYSTYKI PRZEMYSŁOWEJ

Obecnie polityka prowadzona przez władze Zabrza skoncentrowana jest na rozwoju w dwóch kierunkach. Z jednej strony aspiruje się do stworzenia w mieście wyraźnego zaplecza przemysłu nowych technologii, stąd też duży wysiłek kładziony jest na tworzenie terenów inwestycyjnych oraz Specjalnej Strefy Ekonomicznej. Z drugiej strony miasto chciałoby pełnić istotną rolę turystyczną, wykorzystując dziedzictwo przemysłowe. Rozwój funkcji turystycznej jest następstwem restrukturyzacji gospodarki przemysłowej, po

długim i intensywnie rozwijającym się na przełomie XIX i XX w. okresie industrializacji. Samorząd lokalny pokłada nadzieje w rozwoju nowej funkcji, będącej uzupełnieniem pozostałych działalności, która pomogłaby w promowaniu Zabrza jako miasta turystyki przemysłowej. Trudno zaprzeczyć idei tej promocji, mając na względzie liczne obiekty przemysłowe, posiadające dziś status zabytków kultury. Wśród nich znajdują się dwie wieże ciśnień, wieża wyciągowa i maszynownia szybu „Maciej”, dwie kopalnie: „Guido” i „Królowa Luiza” oraz pięć osiedli robotniczych, z czego najstarsza jest kolonia patronacka Ballestrema w dzielnicy Rokitnica, wzniesiona w latach 1905–1913. Obecnie cieszą się one stosunkowo dużym zainteresowaniem wśród turystów, choć pełnią głównie rolę przestrzeni mieszkaniowej i w mniejszym stopniu turystycznej. Także inne miasta regionu posiadają podobne osiedla, tylko w obrębie Katowic zidentyfikowano aż 34 tego typu zabudowy, z czego do dzisiaj przetrwało 9. Do najbardziej znanych zalicza się Giszowiec i Nikiszowiec (Chmielewska, 2009). Możliwość ich zobaczenia wraz z zakładem poprzemysłowym pozwala odbiorcy na lepsze zrozumienie codziennego rytmu życia pracownika kopalni.

Zabrze promowane jest hasłem: „Miasto Turystyki Przemysłowej”. Najistotniejszą rolę w rozwoju turystyki industrialnej miasta odgrywa Muzeum Górnictwa Węglowego, będące jednocześnie największą instytucją turystyczno-kulturalną w Zabrzu. W kwietniu 2013 r. połączono Zabytkową Kopalnię Węgla Kamiennego „Guido” z Muzeum Górnictwa Węglowego, tworząc jeden podmiot. W skład nowej instytucji wszedł także kompleks Sztolnia „Królowa Luiza”, który po całościowej rewitalizacji stał się obok kopalni „Guido” jedną z najciekawszych atrakcji turystycznych miasta. Składa się on z wyrobisk kopalni „Królowa Luiza” oraz Głównej Kluczowej Sztolni Dziedzicznej. Od momentu połączenia tych instytucji w jeden podmiot turystyczno-kulturalny miasto rozpoczęło prace nad tworzeniem wyjątkowej przestrzeni turystycznej zarówno na powierzchni, jak i pod ziemią.

Kopalnia „Guido” stanowi obecnie najbardziej charakterystyczny i rozpoznawalny obiekt miasta. By zrozumieć współczesny fenomen tego miejsca, niezbędne wydaje się odniesienie do jego genezy. Początki kopalni sięgają 1855 r., kiedy to hrabia Guido Henckel von Donnersmarck, magnat i przemysłowiec, założył w Zabrzu kopalnię węgla kamiennego nazwaną jego imieniem.

Budowa szybów „Barbara” i „Concordia” (przemianowany później na „Guido”) wiązała się z pokonywaniem licznych problemów. Najpierw, po wykonaniu zaledwie 30 metrów szybu, napotkano kurzwagę i natrafiono na uskok „Saara”, co spowodowało, że w 1856 r. przerwano drążenie. Założony został pierwszy poziom wydobywczy 80 m w szybie „Guido”. Zaburzenia

tektoniczne utrudniały jednak wydobywanie. W 1862 r. na głębokości 117 m szyb „Guido” przerwał warstwę wodonośną i został zatopiony. Aby zgromadzić kapitał inwestycyjny na dalsze roboty górnicze, powstała spółka z Górnośląskim Towarzystwem Kolejowym (Oberschlesische Eisenbahn Gesellschaft). W 1870 r. przystąpiono do osuszenia szybu i jego dalszego zgłębiania do 170 m, aby w 1872 r. wznowić wydobywanie na poziomie 80 m. Równocześnie trwały prace związane z drążeniem szybu, który dziś wykorzystywany jest w celach turystycznych. W latach 1885–1887 kopalnia „Guido” została wykupiona przez Skarb Pruski i włączona jako pole południowe do państwowej kopalni „Królowa Luiza”. Dostępne zasoby na poziomie 170 m były w znacznej mierze już wybrane i w ramach kopalni „Królowa Luiza” przystąpiono do połączenia z poziomem 320 m. W 1912 r. kopalnię „Guido” przyłączono do nowo wybudowanej kopalni i koksowni „Delbrück” (Hnatyszyn, 2002).

Po podziale Śląska w 1922 r. kopalnia „Delbrück” z „Guido” znalazła się po stronie niemieckiej i została przekazana pruskiemu koncernowi Preussag. W 1928 r. szyb Guido został unieruchomiony, ale pozostał szybem zjazdowym dla załogi i materiałów, zaś na poziomie 170 m zainstalowano urządzenia odwadniające dla całej kopalni. Po 1945 r. obiekt nazywano Kopalnią Węgla Kamiennego „Makoszowy”, a rejon dawnej kopalni „Guido” stracił na znaczeniu (Hnatyszyn, 1999). Do ponownego ożywienia doszło w 1967 r., kiedy utworzono Kopalnię Doświadczalną Węgla Kamiennego „M-300”, w której testowano nowe urządzenia i maszyny górnicze, dostarczając przy tym niewielką ilość wydobywania.

W 1982 r. na poziomie 170 m utworzony został Skansen Górniczy „Guido”, udostępniony do zwiedzania, a następnie wpisany do rejestru zabytków. W 2000 r., na fali obniżania kosztów w przemyśle węglowym, przystąpiono do demontażu unikatowej, podziemnej kopalni, którą można było zwiedzać. Jednakże zaangażowanie wielu instytucji, przede wszystkim samorządu miejskiego Zabrze, Urzędu Marszałkowskiego Województwa Śląskiego i osób prywatnych, doprowadziło do zatrzymania likwidacji i utworzenia w 2007 r. Zabytkowej Kopalni „Guido” jako samodzielnej instytucji kultury miasta Zabrze i województwa śląskiego. Obecnie jest to światowej klasy zabytek, stanowiący nie tylko jedno z najciekawszych miejsc na Szlaku Zabytków Techniki Województwa Śląskiego, ale jeden z 850 obiektów europejskiego dziedzictwa przemysłowego, tworzącego Europejski Szlak Dziedzictwa Przemysłowego (ang. European Route of Industrial Heritage, ERIH). Marka kopalni „Guido” to efekt kreatywnego wykorzystania przestrzeni obiektu przemysłowego, polegającego m.in. na organizacji imprez i koncertów w czterech komorach górniczych na poziomie 320 m.

6. WYNIKI BADAŃ

Na ofertę kopalni „Guido” składają się: zwiedzanie podziemi, które można zaliczyć do funkcji turystycznej, edukacja skierowana do dzieci i młodzieży oraz rozrywka i wypoczynek, które zaliczają się do funkcji kulturalnej i rekreacyjnej.

Działalność turystyczna obejmuje całą kopalnię. Turyści zjeżdżają pod ziemię w asyście przewodnika z zachowaniem wszelkich zasad bezpieczeństwa, mają do wyboru trzy trasy zwiedzania. Pierwsza nastawiona jest na poznawanie dobrze zachowanych poziomów wydobywczych 170 m i 320 m, do których turysta udaje się *szolą*, czyli windą. W czasie około trzygodzinnej podziemnej wędrówki do najistotniejszej części poziomu 170 m uczestnik ma możliwość zapoznania się z interesującą historią kopalni oraz specyfiką pracy górnika z początku XX w. Punktem kulminacyjnym poziomu jest kaplica świętej Barbary, wyróżniająca się ze względu na walory architektoniczne. Co ciekawe, znajduje się ona w grupie śląskich centrów pielgrzymkowych i stanowi cel wędrówek. Z punktu widzenia zagospodarowania jest to przestrzeń sacrum o funkcji religijnej. W drugiej części trasy turysta może poznać rozwój techniki górniczej od końca XIX w. aż do czasów współczesnych. Częścią integralną są pokazy pracy wielkich maszyn górniczych (np. kombajnu) i przejazd elektryczną kolejką podwieszaną. Zwiedzanie kopalni „Guido” kończy się w najgłębiej położonym pubie w Europie. Jest to specjalnie wydzielona przestrzeń gastronomiczna o funkcji rekreacyjno-wypoczynkowej, wyróżniająca się nietypowym wnętrzem, np. stoły zostały specjalnie zaprojektowane, są na kółkach i mogą wjeżdżać w wykutą wnękę skalną. Charakterystyczny wystrój wykorzystuje przestrzeń podziemną i nawiązuje do elementów górniczych oraz bardzo modnego obecnie w Polsce stylu industrialnego. Dzięki temu, że lokal znajduje się pod ziemią nie ma ograniczeń grubości ścian, wyróżnia się specyficznymi wąskimi korytarzami, panuje tam półmrok i niespotykana przestrzeń oraz akustyka.

Kopalnia systematycznie wzbogaca ofertę turystyczną. Pracownicy i przewodnicy wykazują dużą kreatywność, która znajduje swoje odzwierciedlenie w uatrakcyjnianiu tras zwiedzania, jak i tworzeniu zupełnie nowych produktów usługowych. W ofercie kopalni znalazły się dwie propozycje nieco bardziej ekstremalnych form zapoznawania się z przemysłowym dziedzictwem kulturowym. Trasa Mroki Kopalni (fot. 1) jest wyprawą w najgłębsze i najbardziej surowe rejony kopalni „Guido”. Turysta, decydując się na uczestnictwo w tej formie zwiedzania, udaje się w najdalsze obszary kopalni, gdzie panują bardziej ekstremalne warunki. Z jednej strony niskie, niedostępne korytarze silnie oddziałują na wyobraźnię odwiedzających, z drugiej wymagają od uczestnika wyprawy sprawności fizycznej.



Fotografia 1. Fragment trasy Mroki Kopalni
 Źródło: *Mroki Kopalni – trasa tymczasowo wstrzymana* (2020)

Dla turysty, który chce doświadczyć pracy górnika, przygotowano czterogodzinną szychtę, czyli typowy dzień pracy pod ziemią. Uczestnik wycieczki musi wykonać kilka zadań praktycznych, takich jak te, które należały do obowiązków pracownika zmianowego. Przed zjazdem turysta otrzymuje pełny ekwipunek i strój sztygarski, następnie rusza do najgłębiej położonych rejonów kopalni „Guido” i wykonuje typowe prace górnicze. Jego zadaniem jest m.in. przeniesienie rurociągu o wadze kilkudziesięciu kilogramów, montaż przenośnika taśmowego, przycięcie drewnianego stempla, zabudowa lutni wentylacyjnej i inne prace zleczone przez sztygara (fot. 2).

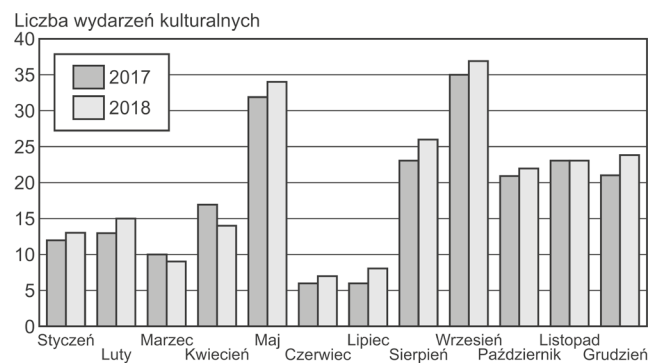


Fotografia 2. Przeniesienie elementu taśmociągu w czasie górniczej szychty
 Źródło: *Szychta – tymczasowo wstrzymana* (2020)

Oprócz funkcji turystycznej, istotnym elementem działalności kopalni jest edukacja. Kopalnia we współpracy z Muzeum Górnictwa Węglowego w Zabrze przygotowała ofertę dla dzieci i młodzieży szkolnej. Obejmuje ona problematykę związaną z przeszłością historyczną regionu i miasta. Istotne jest, że odnosi się ona do edukacji regionalnej i łączy z przeszłością przemysłową obszaru. Porusza szereg zagadnień nawiązujących do genezy regionu, rozwoju Zabrza oraz wielu innych elementów tożsamości regionalnej. Przygotowana oferta edukacyjne cechuje się także nowoczesnym przekazem w formie interaktywnej (Koman,

2015). Ponadto kopalnia, oprócz projektów edukacyjnych realizowanych wspólnie z Muzeum Górnictwa Węglowego, oferuje też własne zajęcia skierowane do uczniów, które są zintegrowane z podstawą programową kształcenia ogólnego. Przykładem jest trasa edukacyjna, której treści opracowane zostały na podstawie kształcenia ogólnego dla III i IV etapu edukacyjnego. „Bezpieczna historia węgla” – to nazwa specjalistycznej trasy edukacyjnej, w trakcie której uczniowie mają możliwość nie tylko zapoznania się z zasobami kopalni, ale również biorą udział w projekcji filmów edukacyjnych, warsztatach na temat węgla i jego obiegu w przyrodzie oraz warsztatach z zakresu udzielania pierwszej pomocy medycznej. Trasa ta znajduje się na poziomie 170 m kopalni „Guido”, a czas jej trwania to około dwie godziny lekcyjne. Propozycja ta wpisuje się w działalność kreatywną, rozumianą jako przygotowanie autorskiego programu na bazie kultury materialnej.

Trzecim typem działalności kopalni „Guido”, najnowszym, a zarazem najciekawszym, jest działalność kulturalna. Przestrzeń kopalni staje się ciekawym miejscem spotkań zarówno odbiorców kultury, jak i jej twórców. Pod ziemią organizowane są różne wydarzenia kulturalne i tematyczne, wśród których można znaleźć m.in. koncerty muzyki dawnej, rockowej z kraju i ze świata, instrumentalnej, spotkania autorskie z lokalnymi i światowej sławy pisarzami, integracyjne spotkania kulturalne różnych grup społecznych, w tym lokalnych pasjonatów oraz imprezy tematyczne związane z kulturą górniczą, środowiskiem przyrodniczym, eksploatacją surowców mineralnych, kulturą regionu i inne. W 2017 i 2018 r. kopalnia „Guido” zorganizowała ponad 400 wydarzeń kulturalnych, w których uczestniczyło 24,2 tys. osób.



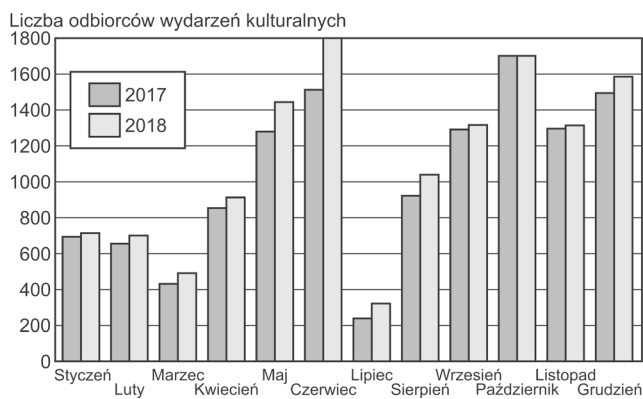
Rysunek 2. Wydarzenia kulturalne zorganizowane na terenie dawnej Kopalni Węgla Kamiennego „Guido” w 2017 i 2018 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z Muzeum Górnictwa Węglowego w Zabrze

Analizując rozkład wydarzeń kulturalnych, można zauważyć, iż kopalnia „Guido” stanowi swego rodzaju alternatywną przestrzeń w okresie, gdy „na powierzchni” organizacja tego typu wydarzeń staje się stosunkowo trudna ze względu na warunki atmosferyczne.

Jednakże w związku z faktem, iż wszystkie wydarzenia organizowane są w komorach górniczych, liczba uczestników poszczególnych imprez jest ograniczona (rys. 3). Popularność organizowanych wydarzeń kulturalnych w kopalni wynika z kilku czynników, do najważniejszych należą:

- nietypowa przestrzeń pod ziemią – komory w skale;
- niezwykle atrakcyjna i charakterystyczna akustyka udostępnianych sal – podziemnych komór skalnych;
- specyficzna architektura, charakteryzująca się surowością i stylem inustrialnym;
- „klimat” artystyczny związany z przejściem wąskimi korytarzami kopalni;
- zjazd starą windą (*szolą*);
- połączenie elementów przemysłowych z nowoczesnymi rozwiązaniami technologicznymi.



Rysunek 3. Uczestnicy wydarzeń kulturalnych zorganizowanych na terenie

dawnej Kopalni Węgla Kamiennego „Guido” w 2017 i 2018 r.
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z Muzeum Górnictwa Węglowego w Zabrzu

Te czynniki sprawiają, że wydarzenia organizowane pod ziemią mają niepowtarzalny klimat artystyczny, dzięki czemu stają się bardzo atrakcyjne. W całym regionie istnieje niewiele tego typu przestrzeni. Przykładem bardzo udanej rewitalizacji przemysłowej z podziemną salą koncertową na 100 osób jest Szyb Bończyk w Mysłowicach. Jednakże ma on całkowicie komercyjny charakter. Przestrzeń kopalni „Guido” w Zabrzu jest nie tylko obiektem udostępnionym dla zwiedzających, ale poprzez realizowane wydarzenia tematyczne wpisuje się w przestrzeń kreatywną ogólnie dostępną. Porównując ogólną liczbę uczestników wydarzeń kulturalnych w 2017 i 2018 r., zauważa się wzrost o 7,4%. Analizując z kolei ich strukturę według poszczególnych miesięcy, wyraźnie widać dwa charakterystyczne okresy wzmożonej aktywności kulturalnej, wiosenny od kwietnia do czerwca oraz jesienny od września do grudnia. Jak już wspomniano, może to wynikać z warunków pogodowych na powierzchni. Wiosną i jesienią aura często nie sprzyja organizowaniu koncertów i imprez plenerowych, ale w przypadku

podziemi nie ma to większego znaczenia, ponieważ są to obszary zamknięte, ograniczone przestrzeniami podziemnymi o stałej temperaturze. Dlatego w okresie wiosennym i jesiennym jest to ciekawe miejsce spędzania wolnego czasu. Z kolei mniejsza aktywność letnia wynika ze słabszego zainteresowania podziemnymi imprezami wobec dużej oferty wydarzeń kulturalnych organizowanych na powierzchni przez różne miasta regionu oraz z powodu wakacji i wyjazdów mieszkańców regionu na urlopy. W tym czasie z kolei nasila się funkcja turystyczna, związana ze zwiedzaniem kopalni. Zatem można stwierdzić, że na atrakcyjność kopalni składają się trzy wzajemnie nakładające się działalności: turystyczna, kulturalna i edukacyjna. Każda z nich kierowana jest do innego odbiorcy, co przekłada się na znaczenie obiektu i na coraz większe oddziaływania zarówno kopalni „Guido”, jak i miasta.

W 2017 r. kopalnia „Guido” jako część Muzeum Górnictwa Węglowego otrzymała certyfikat Najlepszego Produktu Turystycznego przyznany przez Polską Organizację Turystyczną. Otrzymany tytuł ma duże znaczenie marketingowe w zakresie promowania miasta i budowania nowej marki, którą tworzy unikatowa podziemna przestrzeń kopalni „Guido”, coraz bardziej znana w kraju i Europie. Rozpoczęte działania mające na celu zbudowanie marki miasta są obecnie w początkowej fazie, a więc Zabrze jest jeszcze słabo rozpoznawane (Żemła, Szubert, 2019). Niemniej jednak mnogość działań rewitalizacyjnych obiektów przemysłowych w granicach administracyjnych miasta z założenia ma stworzyć jednorodny kompleks turystyczno-kulturalny, będący marką miasta promującego się hasłem „Miasto Turystyki Przemysłowej”.

7. DYSKUSJA

Podziemne przestrzenie kopalni ukazują codzienność górników z przełomu XIX i XX w., która powoli staje się historią regionu śląskiego. Dlatego połączenie funkcji turystycznej w „Guido” (zwiedzanie) z funkcją kulturalną, umożliwiłoby unaocznienie nie tylko dziedzictwa przemysłowego regionu górnego śląskiego, ale jest przykładem kultury materialnej w nowej formie. Przestrzeń komór górniczych, w których organizowane są wszystkie wydarzenia kulturalne stanowią obszary wpisujące się w przemysł kreatywny. Nowa funkcja powstaje na podstawie „starego podłoża”. Zabrze za pośrednictwem kopalni rozwija nietradycyjną, symboliczną funkcję miasta, która wchodzi w skład funkcji metropolitalnych (Zuzańska-Żyśko, 2016). Problematykę zagospodarowania obiektów przemysłowych w Zagłębiu Ruhry opisuje Zöpel (2011), ale także Chmielewska i Otto (2013), dokonując bardzo ciekawych porównań między Zagłębiem Ruhry i konurbacją górną śląską.

Kulturalna działalność kopalni „Guido” jest odpowiedzią na rosnący popyt na tego typu wydarzenia ze strony mieszkańców regionu, ale także różnych instytucji i biznesu. Wielu gości zagranicznych, odwiedzających Górnośląsko-Zagłębiowską Metropolię i stolicę regionu – Katowice, korzysta z oferty kulturalno-turystycznej starych obiektów przemysłowych. W 2019 r. liczba uczestników wydarzeń kulturalnych w Katowicach przekroczyła po raz pierwszy milion osób (*Rynek turystyki...*, 2019). Zdaniem przewodników z kopalni „Guido” wielu zagranicznych gości to osoby ze świata biznesu lub goście zapraszani przez różne instytucje, a zatem osoby odbywające podróż służbową. Aleksandrowa, Rogowa i Sluka (2011) twierdzą, że turyści biznesowi zostawiają trzy razy więcej pieniędzy niż indywidualni, odwiedzający obszar w celach poznawczych. W Katowicach, w świetle raportu (*Rynek turystyki...*, 2019), uczestnik konferencji nie korzystający z noclegu pozostawił w 2019 r. w mieście 178 zł. Zabrze jest położone zaledwie 20 km od Katowic, gdzie swoje siedziby ma ponad 70 filii i oddziałów firm o powiązaniach globalnych (Zuzańska-Żyśko, 2021). Ich przedstawiciele rozwijają różne sfery gospodarki, wspierają twórców, uczestniczą w wystawach i koncertach nie tylko w Katowicach, ale i w innych miastach Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii, w tym w Zabrzu.

Współczesne przemiany miast niejednokrotnie odbywają się w wyniku rewitalizacji terenów przemysłowych, przebiegają w podobny sposób w różnych krajach europejskich. Ponadto działania te wpisują się w europejski model „Kreatywna Europa”. Jednym z pierwszych obiektów, poddanych tego typu rewitalizacji w Europie, była belgijskiej kopalnia „Blegny-Mines” – uważa się, że jest to przykład najszybciej zrewitalizowanego obiektu przemysłowego. Przygotowania do przekształcenia rozpoczęto natychmiast po zaprzestaniu robót wydobywczych, efektem czego była szybko rosnąca liczba turystów. W 1980 r. nowy obiekt turystyczny odwiedziło 23 tys. osób, a w 1982 r. już ponad 40 tys. osób. Taki rezultat był możliwy jedynie dzięki zaawansowanym pracom nad uatrakcyjnieniem kopalni i przylegającego do niej terenu. Zbudowano Park Turystyczny „Blegny Mines” oraz centrum sportowo-rekreacyjne wraz z hotelem, wykorzystano infrastrukturę kolejową starych zakładów, przystosowano do zwiedzania podziemne wyrobiska (Jędrysiak, 2011). Kolejnym z bardziej znanych przykładów transformacji pogórnich oraz przemysłowych obszarów miejskich na arenie europejskiej, który warto wskazać, jest kompleksowa i wielokierunkowa rewitalizacja zdegradowanych przestrzeni miejskich Dortmundu. Jak wskazuje Chmielewska (2012), wśród wielu działań rewitalizacyjnych miasta pojawił się projekt Phoenix & Hord, w ramach którego odnowiono centralną część dzielnicy i przekształcono ją w nowoczesne centrum z terenami usługowymi i kulturalno-rozrywkowymi.

Podobieństwo przemian z analizowanym obiektem w Zabrzu, ze względu na historię poprzemysłową, widoczne jest również na obszarze Vitkovic i Poruby w czeskiej Ostrawie. W ramach rewitalizacji powstały przestrzenie o różnych funkcjach turystycznych, m.in. muzealne. Do najważniejszych zaliczyć należy ogromny, cylindryczny budynek, powstały z dawnego stalowego zbiornika na gaz, który współcześnie pełni funkcję sal konferencyjnych oraz kawiarni. Jest to doskonały przykład zaaranżowania powierzchni poprzemysłowej na cele rozrywkowe. Warto wspomnieć również o Łodzi, gdzie w dawnych fabrykach włókienniczych niektóre przestrzenie zostały zaadaptowane na potrzeby związane z kulturą. Ten nowy sposób zagospodarowania uzupełnia inne funkcje przekształcenia zabytkowych murów na potrzeby handlu czy biur (Sokołowicz, Zasina, 2016). W Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii przeprowadzono wiele udanych projektów rewitalizacyjnych na terenach przemysłowych i pokopalnianych. Największym z nich jest Strefa Kultury w Katowicach na terenie zamkniętej w 1999 r. Kopalni Węgla Kamiennego „Katowice”. Powstały tam trzy różne instytucje: Muzeum Śląskie, Narodowa Orkiestra Symfoniczna Polskiego Radia oraz Międzynarodowe Centrum Kongresowe. Podziemne tereny kopalni zostały całkowicie przekształcone na bardzo nowoczesne przestrzenie metropolitalne o charakterze muzealnym, częściowo konferencyjnym i w większości są obecnie częścią Muzeum Śląskiego.

Opisane obiekty, które w przeszłości pełniły funkcję produkcyjną, zmieniono w przestrzeń kreatywną dla nowych odbiorców, już nie tylko dla górników, hutników czy pracowników przemysłu, ale też dla osób i turystów poszukujących wiedzy, dla klasy kreatywnej szukającej inspiracji, ludzi oczekujących wrażeń, kontaktu z kulturą, rekreacją i rozrywką. Obiekty przemysłowe, podlegając sukcesji funkcji, zyskały „drugie życie” i pełnią już zupełnie inne funkcje – nie produkcyjne lecz związane z tzw. usługami wysokimi. Tworzenie nowych produktów turystycznych na bazie postindustrializmu jest odpowiedzią na potrzeby ludzi identyfikujących się z europejskim dziedzictwem przemysłowym.

8. PODSUMOWANIE

Współcześnie rozwój miast ma na celu podniesienie ich atrakcyjności. Coraz częściej w miastach, w których w przeszłości dominował przemysł, wykształcają się nowe funkcje, w tym o profilu kulturowym. Dzięki wiedzy, kreatywności i nowoczesnym technologiom tworzone są nowe, unikatowe przestrzenie kultury w starych obiektach przemysłowych. Kopalnia „Guido” w Zabrzu jest dobrym przykładem wykreowania nowej

funkcji turystycznej na podstawie starej funkcji górniczej. Udostępniona dla ruchu turystycznego przestrzeń systematycznie umacnia pozycję na rynku nie tylko turystycznym, ale i kulturalnym. Z jednej strony w kopalni pokazuje się turyście dziedzictwo związane z działalności przemysłową i górniczą, z drugiej używa się nietypowej przestrzeń pod ziemią do tworzenia kultury w rzadko spotykanej scenerii. Wykorzystując komory górnicze do organizacji wydarzeń kulturalnych, w Zabrze stworzono nowy i rzadki produkt turystyki przemysłowej. Usługi wykreowane w mieście na bazie dziedzictwa kulturowego lokują Zabrze w grupie ośrodków rozwijających nowe funkcje symboliczne, będące bardzo specyficznym typem funkcji metropolitalnych. Dają one miastu nadwyżkę znaczeniową w gronie innych ośrodków Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii. Dzięki sukcesji funkcji kopalni „Guido” Zabrze rozpoczęło budowanie nowej marki miasta, która w przyszłości może być rozpoznawalna nie tylko w regionie, ale i w kraju.


BIBLIOGRAFIA

- Aleksandrowa, A., Rogowa, S., Sluka, N. (2011). Miasta globalne w systemie ośrodków turystyki międzynarodowej. W: B. Włodarczyk (red.), *Turystyka. Księga jubileuszowa w 70 rocznicę urodzin Profesora Stanisława Liszewskiego* (s. 136–151). Łódź: Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego.
- Borowiecki, R. (2004). *Perspektywy rozwoju sektora kultury w Polsce*. Kraków: Oficyna Ekonomiczna.
- Chmielewska, M. (2009). Osiedla i kolonie robotnicze w Katowicach – identyfikacja, rozmieszczenie i stan zachowania. *Acta Geographica Silesiana*, 6, 9–14.
- Chmielewska, M. (2010). Rewaloryzacja przestrzeni przemysłowej w miastach konurbacji katowickiej. W: M. Madurowicz (red.), *Wartościowanie współczesnej przestrzeni miejskiej* (s. 165–173). Warszawa: Wydział Geografii i Studiów Regionalnych Uniwersytetu Warszawskiego i Urząd m.st. Warszawy.
- Chmielewska, M. (2012). Revitalization of former industrial space versus sustainable development – the ‘Phoenix Dortmund’ project (Ruhr area, Germany). W: I.I. Pirożnik (i in.), *Geographical sciences in realization of sustainable development strategy in globalizing world (to the 100th anniversary of Professor N.T. Romanovskij)* (s. 76–78). Mińsk: Izdatel'skij Centr BGU.
- Chmielewska, M., Otto, M. (2013). Wpływ rewitalizacji na ewolucję przestrzeni miejskiej na terenach dawnych hut żelaza i stali w Zagłębiu Ruhry (Niemcy). *Badania środowiskowe i społeczno-ekonomiczne*, 1 (1), 31–37.
- Głowacki, J. (2017). Przemysły kreatywne i ich wpływ na gospodarkę. W: J. Hausner, A. Karwińska, J. Purchala (red.), *Kultura a rozwój* (s. 435–454). Kraków: Narodowe Centrum Kultury.
- Gorzela, G. (2000). Zewnętrzna interwencja jako czynnik rozwoju lokalnego (na przykładzie programu inicjatyw lokalnych). *Studia Regionalne i Lokalne*, 3 (3), 99–120.
- Hnatyszyn, P. (1999). *Zabrze na starych mapach i pocztówkach*. Radzionków: P.P.H.U. „ROCOCO” J. Krawczyk.
- Hnatyszyn, P. (2002). Zabrze przed 100 laty. *Nasze Zabrze Samorządowe*, 12/2002, 20.
- Jędrusiak, T. (2011). Turystyka kulturowa w obiektach przemysłowych – zagadnienia ogólne. *Turystyka kulturowa*, 6, 17–35.
- Jokela, S. (2018). Rozwój marki miasta Helsinek. *Helsinki Quarterly*, 2/2018. Pobrane z: <https://www.kvartti.fi/en/articles/development-helsinki-city-brand> (5.07.2019).
- Karwińska, A. (2013). *Kultura a rozwój*. Warszawa: Narodowe Centrum Kultury.
- Koman, W. (2015). Zabrze poligonem geograficznych zajęć terenowych. W: R. Machowski, M.A. Rzętała (red.), *Z badań nad wpływem antropopresji na środowisko* (s. 97–104). Sosnowiec: Studenckie Koło Naukowe Geografów Uniwersytetu Śląskiego, Wydział Nauk o Ziemi Uniwersytetu Śląskiego.
- Kopalnia „Guido” (2020). *Oferta sponsorska*. Pobrane z: https://kopalniaguido.pl/index.php/?option=com_content&view=article&id=449&Itemid=552 (5.07.2019).
- Kultura (1971). *Słownik wyrazów obcych i wyrazów obcojęzycznych*. Warszawa: Wiedza Powszechna, s. 611.
- Lamparska, M. (2017). Osiedla patronackie w kulturowej przestrzeni Europy. *Acta Geographica Silesiana*, 11/2 (26), 51–61.
- Lisowski, A. (2003). *Koncepcje przestrzeni w geografii człowieka*. Warszawa: Wydział Geografii i Studiów Regionalnych Uniwersytetu Warszawskiego.
- Mroki Kopalni – trasa tymczasowo wstrzymana (2020). Pobrane z: <https://kopalniaguido.pl/index.php/mroki-kopalni-guido> (5.07.2019).
- Myga-Piątek, U. (2016). Krajobraz jako autentyk, makieta, hybryda. Rozważania o roli krajobrazu we współczesnej turystyce. *Turystyka Kulturowa*, 1, 47–63.
- Namyślak, B. (2013). *Miasto kreatywne w ujęciu teoretycznym*. Studia Ekonomiczne i Regionalne. T. VI (2). Białą Podlaska: Państwowa Szkoła Wyższa im. Papieża Jana Pawła II w Białej Podlaskiej.
- Przeclawski, K. (1997). *Turystyka a kultura na przełomie XX i XXI wieku*. Warszawa: Polskie Stowarzyszenie Turystyki.
- von Rohrscheidt, A.M. (2010). *Turystyka kulturowa. Fenomen, potencjał, perspektywy*. Poznań: Wydawnictwo KulTour.pl.
- Runge, J. (2015). Regionalne i lokalne konsekwencje współczesnych przemian demograficznych Polski – elementy metodologii badań. Przykład województwa śląskiego. *Studia Ekonomiczne. Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Ekonomicznego w Katowicach*, 223, 279–289.
- Runge, J. (2016). Przestrzeń publiczna złożonych układów osadniczych. W: K. Gasidło, T. Bradecki (red.), *Wielkie inwestycje publiczne w miastach aglomeracji*. T. 1 (s. 164–172). Gliwice: Wydawnictwo Politechniki Gliwickiej.
- Rynek turystyki biznesowej w Katowicach w 2019 roku* (2019). Pobrane z: <https://www.katowice.eu/biznes/convention-bureau/turystyka-biznesowa> (5.07.2019).
- Scott, A.J. (1997). The Cultural economy of cities. *International Journal of Urban and Regional Research*, 21 (2), 323–339. <https://doi.org/10.1111/1468-2427.00075>
- Sheng, L., Wang, T.L.J. (2017). Tourism and externalities in an urban context: Theoretical model and empirical evidence. *Cities*, 70 (10), 40–45. <https://doi.org/10.1016/j.cities.2017.06.012>
- Sokołowicz, M., Zasina, J. (2016). Sektor kultury jako czynnik transformacji miasta przemysłowego w kierunku miasta kreatywnego i inteligentnego? Przykład Łodzi. *Acta Universitatis Lodzensis. Folia Oeconomica*, 4 (324), 5–19. <https://doi.org/10.18778/0208-6018.324.01>
- Stasiak, A. (2019). Przestrzeń turystyczna jako przestrzeń doświadczeń. *Prace i Studia Geograficzne*, 64 (1), 61–87.
- Stawasz, D. (2017). Ekonomia instytucjonalna wobec problemu rozwoju miasta. *Biuletyn PAN KPZK*, 265, 7–21.
- Strycharz, J. (2013). Organizacje sektora kultury a rozwój. W: J. Hausner, A. Karwińska, J. Purchala (red.), *Kultura a rozwój* (s. 175–192). Warszawa: Narodowe Centrum Kultury.

- Szafranek, E. (2019). *Terytorializacja polityki rozwoju. Wdrażanie Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych w obszarach funkcjonalnych miast w Polsce*. Opole: Uniwersytet Opolski.
- Szychta – tymczasowo wstrzyma (2020). Pobrane z: <https://kopalniaguido.pl/index.php/guido-szychta> (5.07.2019).
- Toffler, A. (1986). *Trzecia fala*. Warszawa: Państwowy Instytut Wydawniczy.
- Wilkin, J. (2016a). *Instytucjonalne i kulturowe podstawy gospodarowania: humanistyczna perspektywa ekonomii*. Warszawa: Scholar.
- Wilkin, J. (2016b). *Kultura a gospodarka – niedocenywanie współzależności. Referat konferencyjny „Ekonomiczna pozycja Europy w świecie i możliwości jej trwałego rozwoju”*. Warszawa: PAN, Komitet Prognoz „Polska 2000 plus”.
- Zöpel, Ch. (2011). *Zagłębie Ruhry i Górny Śląsk w sieci metropolii europejskich. Aglomeracje przemysłowe jako metropolitalne obszary miejskie*. Gliwice–Opole: Dom współpracy Polsko-Niemieckiej, Fundacja im. Friedricha Eberta.
- Zuzańska-Żyśko, E. (2016). *Procesy metropolizacji. Teoria i praktyka*. Warszawa: Wydawnictwo Naukowe PWN.
- Zuzańska-Żyśko, E. (2021). Role of advanced producer services shaping globalization processes in a post-industrial region: The case of the górnoślasko-zagłębiowska metropolis. *Journal Article Sustainability (Switzerland)*, 13 (1), 1–19. <https://doi.org/10.3390/su13010211>
- Żemła, M., Szubert, M. (2019). Wizerunek miast konurbacji górnośląskiej – wyzwanie przełamania stereotypów. *Annales Universitatis Paedagogicae Cracoviensis Studia Geographica*, 13, 57–77. <https://doi.org/10.24917/20845456.13.5>

Artykuł wpłynął:
12 kwietnia 2020
Zaakceptowano do druku:
5 grudnia 2020

Małgorzata Rejter

 <https://orcid.org/0000-0003-1431-2163>

Uniwersytet Łódzki

Wydział Nauk Geograficznych

Instytut Geografii Miast, Turystyki i Geoinformacji

Studium Doktorskie

UL0166122@edu.uni.lodz.pl

SPOŁECZNE DOŚWIADCZANIE MIASTA NA PRZYKŁADZIE ŁODZI – BIOGRAFIE Z LAT DZIECIŃSTWA I MŁODOŚCI

Abstrakt: Celem artykułu jest zobrazowanie różnych aspektów życia społecznego w przestrzeni powojennej Łodzi przy wykorzystaniu metody biograficznej (9 wywiadów biograficznych/osobistych narracji). Praca stanowi studium relacji społecznych uwzględniających punkt widzenia indywidualnego narratora, który pozwala przenieść się w minione lata, poznać wygląd miasta oraz sposoby spędzania czasu przez jego mieszkańców. Uzyskane wyniki pokazują różnorodny przebieg życia i różne warunki mieszkaniowe oraz codzienne czynności, jakimi zajmowali się w okresie swojego dzieciństwa i młodości badani mieszkańcy Łodzi.

Słowa kluczowe: miasto, przestrzeń miejska, społeczność miejska, biografie.

SOCIAL EXPERIENCE OF THE CITY USING BIOGRAPHIES FROM CHILDHOOD AND YOUTH: THE EXAMPLE OF ŁÓDŹ

Abstract: The aim of the article is to present various aspects of social life in the space of the post-war city of Łódź, using the biographical method (9 biographical interviews/personal narratives) and it is a study of social relations. The role of these interviews is of significant value in the study, because from the narrator's individual point of view, we can move back to the past years, get to know the appearance of the city and ways of spending time by its inhabitants. The results were shown a diverse life course and differ living conditions as well as the daily activities of the inhabitants of Łódź dealt with in their childhood and youth.

Keywords: city, urban space, urban community, biographies.

1. WPROWADZENIE

Miasto jest dziełem, mającym swoją historię oraz społeczność, która utożsamia się z tym miastem, kreuje je według własnych potrzeb, upodobań i możliwości (Miszevska, 2014). Stanowi konstrukcję przestrzenną, jednak ma rozległą rozpiętość, którą możemy rozpatrywać w różnych przedziałach czasowych. Patrząc z punktu widzenia różnych osób i z różnych perspektyw, takie sekwencje czasowe są w mieście przerywane i zakłócane. W każdym miejscu i czasie dzieje się więcej, niż możemy zaobserwować, a wydarzenia te czekają na uważnego obserwatora, który je podda wnikliwej analizie. Żadne zdarzenie nie zachodzi w izolacji, każde działanie wchodzi w relację z otoczeniem. Równie ważne są sekwencje poprzedzające konkretne wydarzenia i pamięć o wcześniejszych doświadczeniach (Lynch, 2011). Dlatego też tak ważna jest możliwość poznania tego, jak kiedyś żyli ludzie, co dla nich było istotne

i warte zapamiętania po wielu dekadach życia. Jest to możliwe dzięki osobom, które zechciały opowiedzieć historię swojego życia.

2. PRZEGLĄD LITERATURY

W artykule przedstawiono spojrzenie na miasto oczyma jego mieszkańców. Głównym kierunkiem zainteresowań autorki zaprezentowanym w pracy jest społeczne widzenie Łodzi w II połowie XX w. Miasto, szczególnie tak duże jak Łódź, można badać z różnych punktów widzenia i pod wieloma względami. Jednak najczęściej patrzy się na nie, jak na złożony organizm społeczny i gospodarczy, który determinuje rozwój ekonomiczny. W artykule analizie poddane zostały społeczne aspekty przestrzeni miasta.

Opisanie fragmentu miasta, to sposób widzenia miejskiego środowiska. Jest to również propozycja wyobrażenia sobie miasta jako układu zredukowanego do wymiaru społeczno-przestrzennego, którego rozmiar umożliwia poznanie go przez poszczególne jednostki. Poznanie to ograniczane jest poprzez empirię i zasięg osobistych kontaktów społecznych. Wymiar społeczny identyfikuje tę część zbiorowości, która zajmuje wraz z podmiotem wspólną przestrzeń i oddziałuje na siebie, a takim przykładem może być grupa sąsiedzka lub rówieśnicza. Obszar terytorialny wyznacza przestrzeń, w której zachodzą doświadczenia i możliwości poznawcze. Granice, wyodrębnionych z przestrzeni miasta i zbiorowości ludzkiej, fragmentów wyznaczają właściwe każdemu człowiekowi cechy zależne od jego wieku, pochodzenia, pozycji, ról społecznych, aktywności, przynależności, relacji utrzymywanych z innymi, lokalizacji i jakości miejsca zamieszkania. Cechy te zmieniają się z upływem czasu w następstwie wydarzeń w biografii, ale dla dzieci ich mały świat stanowi ograniczoną przestrzeń w grupie pierwotnej, podstawowej, uniwersalnej dla wszystkich społeczności, pełni rolę małej zbiorowości, do której należą, takiej jak rodzina, grupa sąsiedzka i rówieśnicza (Majer, 2015).

Łódź wyróżnia się specyficzną genezą i fazami rozwoju. Na potrzeby pracy przeanalizowano przemiany miasta w II połowie XX w., ze względu na przypadający na ten czas etap dzieciństwa i młodości osób uczestniczących w badaniach. W pierwszej dekadzie po wojnie w Łodzi odnotowano wysoki przyrost naturalny, zwiększyła się również liczba przybywających do miasta migrantów. Zjawiska te rekompensowały straty ludności z okresu II wojny światowej, które wynikały z zagłady ludności żydowskiej, eksterminacyjnej polityki wobec polskich mieszkańców miasta, przymusowych wyjazdów łodzian i deportacji ludności o niemieckich korzeniach. Po zakończeniu II wojny światowej granice administracyjne Łodzi zostały wyznaczone na podstawie Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 20.12.1945 roku. W konsekwencji obszar miasta powiększył się o 152,7 km², osiągając 211,5 km² – przed wojną Łódź miała jedynie 58,8 km² powierzchni. Do miasta przyłączono 90 okolicznych wsi, osiedli i osad graniczących z Łodzią. Miasto podzielono na 7 dzielnic (Staromiejska, Ruda, Śródmieście, Bałuty, Widzew, Górna i Polesie), jednak taki układ administracyjny utrudniał prowadzenie jednolitej polityki miejskiej. Zatem w 1960 r. zmniejszono liczbę łódzkich dzielnic do 5 (Śródmieście, Bałuty, Widzew, Górna i Polesie) (Lesiakowski, 2019) i taki podział dzielnicowy funkcjonuje do dziś.

W 1946 r. w Łodzi znajdowało się 149 314 mieszkań, rozmieszczonych na powierzchni 21 155 ha. W porównaniu do 1939 r. było to 51,6 tys. mieszkań mniej. Powodem ubytku substancji mieszkaniowej były zniszczenia

w okresie wojny i okupacji, wycofanie z użytkowania zabudowań grożących zawaleniem i przeznaczenie budynków mieszkalnych na szkoły, siedziby władz, urzędów i instytucji o charakterze publicznym (Kaczmarek, 1996).

Łódź po II wojnie światowej liczyła niespełna 500 tys. mieszkańców. Przez krótki czas była największym miastem w Polsce, a ze względu na zniszczenie Warszawy przejęła część funkcji stołecznych. W latach 1975–1998, w związku z reformą podziału administracyjnego, powstało województwo łódzkie (najmniejsze województwo w Polsce), które obejmowało Łódź i okoliczne miejscowości. W 1988 r. do Łodzi przyłączono kolejne wsie, zwiększając tym samym powierzchnię miasta o 80 km² (Kwiatek, Lijewski, 1998).

W pierwszych latach powojennych w Łodzi, posiadając niewielkie fundusze, zmierzano jedynie do przebudowy zrujnowanych budynków mieszkalnych, zatem przyrost liczby izb, przypadający na nowe budownictwo, był niewielki. Następnie rozpoczęto realizację programu budowy współczesnych osiedli mieszkaniowych, który opracowany został w Biurze Programowania i Projektowania Rozwoju Łodzi. W latach 1946–1949 oddano do użytku mieszkańców 2,6 tys. izb mieszkalnych. Szybki przyrost naturalny ludności powodował wzrost zagęszczenia mieszkań. Następowaly znaczne ubytki izb głównie w starych budynkach drewnianych. Charakterystyczną cechą łódzkiego budownictwa mieszkaniowego w tych latach była tendencja zmniejszania liczby izb w mieszkaniach. Wywoływało to ujemne skutki przy dominującym udziale rodzin wieloosobowych. Wskaźnik wielkości mieszkań oddanych do użytku, wyrażony liczbą izb, które przypadały na jedno mieszkanie, wynosił 2,2 i był najniższy w dwudziestoleciu 1945–1965. W związku z przewagą małych mieszkań w budownictwie starano się dążyć do zaspokajania narastających potrzeb mieszkaniowych. Jednak poprawa sytuacji lokalowej była możliwa tylko dla niewielkiej grupy ludności, o czym świadczą duże wartości liczb małżeństw przypadających na tysiąc nowych mieszkań i niskie wartości liczb nowych izb i mieszkań w przeliczeniu na tysiąc mieszkańców. Istotne zmiany w polityce mieszkaniowej nastąpiły w okresie planu sześcioletniego w latach 1950–1955, kiedy Łódź uzyskała 28,2 tys. nowych izb, w 8 tys. mieszkań. W połowie lat 60. XX w. przyspieszono tempo uspołecznionego budownictwa mieszkaniowego, co wymagało zastosowania nowych rozwiązań technicznych, konstrukcyjnych i nietradycyjnych materiałów budowlanych oraz opracowania nowoczesnych technologii. Wszystko to miało swoje odzwierciedlenie w wyglądzie i walorach użytkowych domów. W większości budynki te były domami wielorodzinnymi, miały trzy klatki schodowe i pięć kondygnacji. Zostały wzniesione metodą wielkopłytkową i były

wyposażone w urządzenia sanitarno-techniczne. Natomiast w budownictwie prywatnym dominowały domy jednorodzinne, mające jedno mieszkanie z czterema izbami, budowane z cegły lub pustaków, pozbawione przyłączy do urządzeń sieciowych (Dzieciuchowicz, 1974). Nawet jeśli rozwój terytorialny Łodzi (oraz powstawanie nowych osiedli mieszkaniowych) następował w wolnym tempie, to i tak stawał się przyczynkiem do intensyfikacji migracji wewnętrznej mieszkańców miasta w poszukiwaniu lepszego miejsca zamieszkania (Kaczmarek, Liszewski, 1991). Program przyspieszonego budownictwa mieszkaniowego, który stał się możliwy dopiero dzięki wznoszeniu mieszkań ze środków publicznych, był odpowiedzią na potrzeby społeczne Łodzi, jak i innych polskich miast oraz miast w innych krajach. Z podobnymi problemami borykano się również m.in. we Francji, głównie w Paryżu (Castells, 1982).

Badania nad mieszkalnictwem określane są jako studia mieszkaniowe, które prowadzi się na gruncie wielu nauk. Interdyscyplinarny charakter tych badań sprawia, że są one w kręgu zainteresowań geografów, socjologów, ekonomistów, historyków, antropologów społecznych, urbanistów, architektów, planistów, psychologów środowiskowych, badaczy nauk prawnych i politycznych. Najważniejsze obszary badawcze w studiach mieszkaniowych to opis i analiza polityki mieszkaniowej, badania aspektów ekonomicznych mieszkalnictwa oraz analiza geograficzna, która zmierza do wyjaśniania powodów wpływających na przestrzenną dystrybucję mieszkań. Ponadto analiza geograficzna wykorzystywana jest do badania decyzji mieszkaniowych gospodarstw domowych i przebiegu ruchliwości przestrzennej oraz analizowania nierówności w dostępie do zasobów mieszkaniowych. Nie mniej ważny aspekt w studiach mieszkaniowych stanowi dziedzina badań związana z doświadczaniem, odkrywaniem sensu i znaczenia domu, mieszkania, określana geografiami domu (Szafrąńska, 2016).

Widzenie i przeżywanie miasta w wymiarach odpowiadających percepcji jednostek, w skali osobistej, czyli mikro, to mikropolis. Innymi słowy jest to fragment miasta uznawany za swój, tworzący oswojoną część, w której mieszkańcy są rodziną, przyjaciółmi, znajomymi bliższymi lub tylko z widzenia, sąsiadami bliskimi i dalszymi. Mikropolis jest to część miasta stanowiąca swoje osobiste miasto w mieście. Człowiek w swojej naturze ma potrzebę zakorzenienia się w określonym miejscu. Dzięki temu może budować własną tożsamość, poczucie przynależności i bezpieczeństwa. Daje mu to satysfakcję bycia skądś i świadomość posiadania własnego miejsca na Ziemi. Dzięki temu co bliskie i znajome utrzymuje wewnętrzną równowagę i zachowanie regularnego rytmu dnia. Aby osiągnąć udane życie potrzebujemy przywiązania do ludzi i miejsca, w którym panują swojskie stosunki społeczne, generowane przez

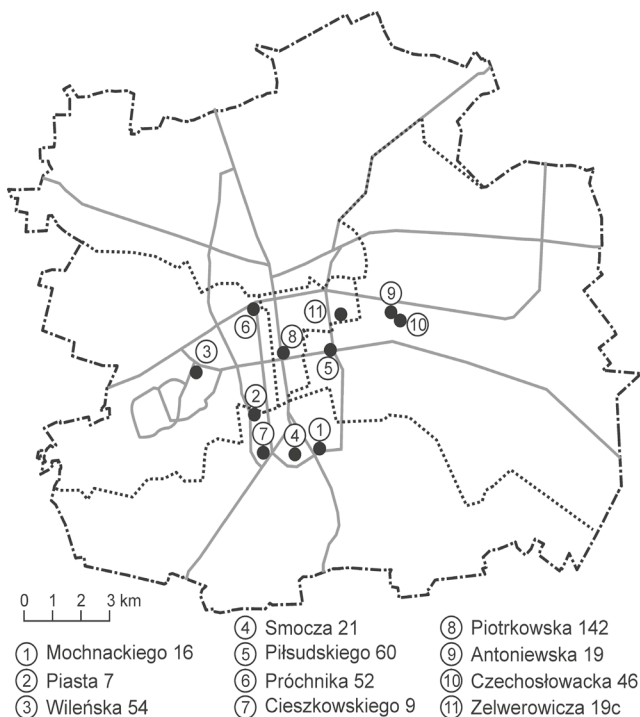
wspólny język, zwyczaje, styl życia. Takie przywiązanie rzutuje na oddanie dla miasta czy kraju, a wyznacznikiem tego przywiązania jest mieszkanie lub dom, ulica bądź mniejszy czy większy fragment miasta (Majer, 2015). Ponadto każde miasto jest przestrzenią zorganizowaną, nasyconą wielorakimi sensami i określonymi miejscami (Żyłko, 2000). W przestrzeni miasta zapisane są wszystkie elementy świadczące o jego przeszłości (Miszewska, 2014). Możemy je odkryć dzięki historiom opowiedzianym przez mieszkańców miasta. Szczególnie ciekawe są opowieści z okresu powojennego, gdyż miejsca życia ich bohaterów przykryte zostały już kolejnymi warstwami palimpsestów i dla współcześnie patrzących na miasto są niewidoczne, a pozostają jedynie w pamięci dawnych mieszkańców. Takie miejsca obrazują relacje, jakie zachodziły i zachodzą pomiędzy człowiekiem a środowiskiem, są fragmentem przestrzeni o symbolicznym znaczeniu, stanowiąc rezultat indywidualnych doświadczeń człowieka, tworzą część przestrzeni społecznej intensywnie nasyconą uczuciami i myślami. Miejsca jednostkowe są to obszary związane z życiem konkretnych osób, które potrafią je opisać i są niedostępne dla postronnego obserwatora. Możliwość poznawania takich miejsc wynika z przebiegu życia jednostek, dlatego nie można ich badać w sposób całkowicie zobjektywizowany, ponieważ są one dostępne tylko konkretnym osobom w trakcie ich życia (Kaczmarek, 2001). Miasto jest przede wszystkim środowiskiem życia człowieka, który jest jednocześnie twórcą miasta, jego użytkownikiem i najważniejszym elementem. Poza tym miasto jest zgrupowaniem budynków i koncentracją usług (Zieliński, 2014). Wszystko to razem tworzy charakterystyczny krajobraz miejski, specyficzny i unikatowy dla każdego okresu historycznego.

Materiał do artykułu zebrano dzięki wykorzystaniu metody biograficznego wywiadu narracyjnego. W wymiarach indywidualnej biografii jej przebieg i trwanie ujawniają się w sekwencji struktur procesowych. Pozwala to porównywać jednostkowe losy biograficzne i badać zarówno swoiste formy przebiegu ludzkiego życia, jak i ich zaangażowanie w procesy społeczne. Wybór takiej metody jest badaniem niezwykłości przebiegu życia ludzkiego, a jednocześnie fenomenowi społecznego przez pryzmat biografii. Sama narracja daje możliwość poznania światów i procesów społecznych związanych z przebiegiem życia (Kaźmierska, Waniek, 2020).

Najważniejszym zadaniem stawianym w artykule jest wyznaczenie wyjątkowego miejsca narratorów, stanowiącego indywidualną, niepowtarzalną przestrzeń dla każdego człowieka w świecie. Dlatego też najistotniejszą częścią pracy jest egzystencjalny opis życia narratorów opowiedziany przez nich samych. Dzięki temu poznajemy role społeczne, jakie odgrywali w swoim życiu i możemy dostrzec obrazy wyjątkowości kulturowego wymiaru ich istnienia (Darmach, 2020).

3. ZASTOSOWANA METODA BADAWCZA

Metodologia artykułu opiera się na konwencji socjologii codzienności, tzw. trzeciej socjologii. Badacze pierwszej socjologii zajmują się zgeneralizowaną społecznością, drugiej działaniami społecznymi i interakcjami, a trzeciej skupiają się na analizach sieci wielokierunkowych relacji między jednostkami. Sieci stanowią jednostkowo-społeczne pola, które są nieustannie zmienne, płynne i znajdują się w procesie ciągłego powstawania zdarzeń społecznych, działań ludzi wobec siebie, w powiązaniu z innymi w ramach wspólnoty wykorzystywanej dla wspólnych działań (Majer, 2015). W artykule mamy zatem do czynienia z połączeniem koncepcji socjologii codzienności oraz idei geografii społecznej. Metodą wybraną do badań są biograficzne wywiady narracyjne (z istotnymi kontekstami terytorialnymi), które przeprowadzono w latach 2017–2020 z siedemnastoma mieszkańcami Łodzi, a dziewięć narracji poddano analizie w niniejszym artykule. Osoby opowiadające nazwano „narratorami”, są to łodzianie w wieku senioralnym z biologicznego punktu widzenia, czyli osoby powyżej 65 roku życia. Dobór próby do badań był celowy, a autorka dążyła do uzyskania od badanych historii ich codziennego życia w mieście. Aby zrealizować cel badawczy wybrano technikę wywiadu, ponieważ „wywiad przeprowadza się w przypadku, gdy nie ma możliwości uzyskania informacji lub ustalenia faktów o danej populacji (zbiorowości) innymi technikami badań. Polega on na pozyskiwaniu danych przy pomocy bezpośredniej rozmowy” (Apanowicz, 2002, s. 83).



Rysunek 1. Miejsca zamieszkania narratorów
Źródło: opracowanie własne

Analizie poddano okres przypadający na lata powojenne, czyli czas dzieciństwa i młodości narratorów. Kolejne miejsca zamieszkania narratorów (w sumie jedenaście) naniesiono na mapę w celu pokazania ich rozmieszczenia w przestrzeni Łodzi (rys. 1). Po każdym wywiadzie w tekście umieszczono fotografie omawianych miejsc.

Z przedstawianych biografii wyłania się obraz powojennej Łodzi, opis warunków mieszkaniowych oraz aktywności jakimi zajmowali się narratorzy. Warunki mieszkaniowe, w jakich żyli różnią się między sobą dość znacznie. Z punktu widzenia fenomenologicznego zaprezentowane biografie pokazują życie codzienne i jego subiektywne doświadczanie przez narratorów. Świat codziennego życia został pokazany w strukturze przestrzennej (Łódź, miejsce zamieszkania i pobliskie okolice), czasowej (II połowa XX w.) i społecznej (rodzina, sąsiedzi, znajomi, koledzy). Darmach (2020) przyjmuje, że fenomenologia jest nauką o istocie rzeczy, która osadza się w egzystencji i w istnieniu, a człowieka można zrozumieć dzięki faktyczności.

4. SPOŁECZNE WIDZENIE ŁODZI OCZAMI JEJ MIESZKAŃCÓW

WYWIAD 1 (2.09.2017)

Nazywam się S., urodziłam się 2 października 1941 r. w Łodzi i przez całe życie mieszkałam w Łodzi. Pierwszym moim miejscem zamieszkania był budynek drewniany wielorodzinny przy ul. Mochneckiego 16. Mieszkałam tam wraz ze swoimi rodzicami, moim starszym bratem W. i dziadkami, rodzicami mojej matki w jednym pokoju z kuchnią. Pamiętam, że budynek miał piwnicę, w której się chowaliśmy podczas nalotów w czasie wojny. Potem po wyjściu z domu widziałam zbombardowane budynki. Pamiętam również, że mimo wojny chodziłam ze starszym bratem W. i jego kolegą Z. do pobliskiego kina.

Dzieciństwo narratorki przypada na lata 40. XX w., urodziła się ona jako drugie dziecko w trzypokoleniowej rodzinie. Mieszkała wraz z rodziną w jednym pokoju z kuchnią, bez żadnych wygód, w drewnianym budynku przy ulicy Mochneckiego 16. Budynek ten nie przetrwał do czasów obecnych, a w jego miejscu znajduje się teraz trawnik i chodnik dla pieszych (fot. 1). Można przypuszczać, że nieistniejący już drewniany budynek wyglądał podobnie jak ten znajdujący się przy ulicy Marynarskiej 54, który pozostaje w zasobach Administracji Nieruchomościami Łódź „Bałuty Stare II” (fot. 2). Budynek przeznaczony jest do wyburzenia, tak że już niedługo i jego nie zobaczy się w tkance miasta.

W przestrzeni Łodzi pozostało już niewiele drewnianych domów. Niegdyś dominujący typ zabudowy,

od XIX w. stopniowo wypierany przez coraz to wyższe murowane budynki. W okresie międzywojennym drewniaki stanowiły 28% ogółu zabudowy w Łodzi. Wiele z nich wyburzono w trakcie II wojny światowej oraz w latach 70. Z zabytkowych domów tkaczy, stojących wzdłuż południowego odcinka Piotrkowskiej, dzisiaj możemy zobaczyć jedynie pojedyncze przykłady



Fotografia 1. Ulica Mochnackiego 16
Źródło: M. Rejter (2020)



Fotografia 2. Ulica Marynarska 54
Źródło: M. Rejter (2020)



Fotografia 3. Kino „Roma”
Źródło: Baedeker Łódzki (2015)

w centrum miasta. Stosunkowo dużo takich budynków zachowało się na dawnych przedmieściach, takich jak Bałuty (fot. 2), Chojny, Marysin czy Złotno, chociaż i tam znikają w szybkim tempie, ustępując miejsca nowej zabudowie mieszkaniowej (Nykiel, 2020).

Narratorka wspomina miłe chwile spędzane z bratem, takie jak wizyty w kinie. „Dawniej kina niemal zawsze były wypełnione po brzegi, bilety kosztowały grosze, a atmosfery nie sposób zapomnieć nawet po tych kilkudziesięciu latach” (Czechowicz, 2015). Narratorka chodziła do kina „Roma”, które działało przy ulicy Rzgowskiej 84 (fot. 3). Były to zdarzenia na tyle istotne w biografii narratorki, że nadal pozostały w jej pamięci, mimo iż była wtedy dzieckiem. Budynek kina „Roma” istnieje do tej pory, zmienił jedynie funkcję użytkową.

WYWIAD 2 (15.02.2018)

Nazywam się K., urodziłam się 28.05.1941 r. w Łodzi na ulicy Piasta 7, mieszkałam w takiej wielkiej kamienicy, która istnieje do tej pory. [...] mam nawet takie zdjęcie, jak stoję w ogrodzie (fot. 4), który był po drugiej stronie ulicy Piasta 7, gdzie stoi teraz tam elektrociepłownia. To tam był ogród z pięknym stawem, gdzie były raki. Pamiętam, że tam chłopaki łapali te raki, czyli musiała być czysta woda i mogliśmy się tam też kąpać. Tam było takie małżeństwo, u których się kupowało kwiaty i warzywa. Pamiętam, że tam było ślicznie, no ale jak zaczęli budować elektrociepłownię to skasowali ten park.

Dzieciństwo narratorki przypada na lata 40. XX w., mieszkała ona w kamienicy przy ulicy Piasta 7 (fot. 4), po przeciwnej stronie ulicy znajdował się duży ogród, który narratorka wspomina z nostalgią i rozrzewaniem, ponieważ to w nim, wspólnie z innymi dziećmi z okolicy, mogła spędzać czas (fot. 5). Z żalem wspomina, że w 1955 r., kiedy to rozpoczęła się budowa elektrociepłowni EC-2, teren ogrodu został zaanektowany



Fotografia 4. Ulica Piasta 7
Źródło: archiwum narratorki



Fotografia 5. Dziecko w ogrodzie (1945)
Źródło: archiwum narratorki

pod budynki elektrociepłowni. Narratorka miała wtedy 14 lat. Było to ważne wydarzenie w jej życiu, gdyż w okresie dzieciństwa ogród ten spełniał rolę placu zabaw, miejsca wypoczynku i rekreacji, a co ważne można tam też było kupować świeże warzywa, owoce i kwiaty od właścicieli tego terenu. Wszystkie te korzyści zniknęły po przeznaczeniu tego obszaru pod elektrociepłownię, która miała służyć mieszkańcom – rodzinie narratorki niestety nie przysłużyła się, gdyż kamienica, w której mieszkali, nie została podłączona pod centralne ogrzewanie. Zatem osobiście narratorka, jak również inne dzieci z okolicy, straciła na tej budowie fragment przestrzeni, w której spędzała czas wolny, pozostała jedynie pustka i nostalgiczne wspomnienia za utraconym miejscem dziecięcych zabaw.

WYWIAD 3 (16.08.2018)

Nazywam się J., urodziłam się 19 kwietnia 1942 r., w miejscowości Barłogi. Urodziłam się na wysiedleniu, ponieważ moi rodzice zostali wysiedleni w czasie wojny z Łodzi, gdzieś na wieś w nieznanym kierunku. Moi rodzice do Łodzi przeprowadzili się z powrotem w 1945 r. Ich mieszkanie było zamieszkane przez innych ludzi, nie znaleźli swojego dobytku, nie znaleźli

niczego, musieli dorabiać się od początku. Mieszkanie uzyskali, ponieważ brat mojego taty w Sieradzu wybudował domek, na osiedlu kolejarskim, i tam się wyprowadził. A tutaj, na ulicy Wileńskiej 54, zostawił moim rodzicom. I tak zaczęło się moje życie w Łodzi. W tej chwili tam stoją tylko bloki, ale w 1976 r. jeszcze ten budynek, mały drewniaczek stał. Drewniaczek z takim poddaszem, mieliśmy pokój z kuchnią. Dzierżawili moi rodzice ogródek poniemiecki, ponieważ dom był poniemiecki. [...] W 1952 r. wyprowadziłam się wraz z rodzicami na ulicę Smoczą 21, tam mieliśmy pokój z kuchnią. Był to budynek drewniaczek, mieszkanie miało w sumie 38 metrów, bez żadnych wygód, był tylko prąd, ubikacja w podwórku, woda na ulicy, na całe szczęście tuż przy bramie, taki uliczny hydrant. Chociaż zaraz, jak się tam sprowadziliśmy, to nie było wody. Po wodę jeździło się gdzieś na którąś ulicę dalej. A ścieki wylewało się do rynsztoka. Paliło się, gotowało na piecu, to była taka szamotówka, dwie fajerki, no jak się paliło, to było ciepło, a jak się nie paliło, to było zimno, to woda zamarzała. No, ale takie warunki były.

Dzieciństwo narratorki przypadło na lata 40. i 50. XX w. Pierwszym miejscem jej zamieszkania był drewniany domek przy ulicy Wileńskiej 54, który pod koniec lat 70. XX w. został wyburzony, a na jego miejscu teraz są bloki mieszkalne (fot. 6). Drugim miejscem zamieszkania narratorki od 1952 r. był drewniany domek przy ulicy Smocznej 21 (fot. 7). Warunki mieszkaniowe w obu tych domkach, jak i w większości domów w tym okresie, były podobne: brak wody, kanalizacji, ogrzewania, toaleta w podwórzu oddalona od domu. Żaden z zamieszkiwanych przez narratorkę domów nie przetrwał do dzisiaj, jednak wspomnienia o nich i o warunkach zamieszkania są wciąż żywe w pamięci narratorki. Domy, w których mieszkała narratorka, nie istnieją, a ich miejsce zajęły osiedla z wielkiej płyty, tak pospolite w Łodzi (fot. 6, fot. 7). Artykuł ma na celu przypomnieć, że kiedyś ludzie żyli inaczej, mieli inne problemy, ich życie rządziło się innymi prawami.



Fotografia 6. Ulica Wileńska 54
Źródło: M. Rejter (2020)



Fotografia 7. Ulica Smocza 21
Źródło: M. Rejter (2020)



Fotografia 8. Aleja Piłsudskiego
Źródło: M. Rejter (2020)

Autorka pragnie pokazać, że współcześni mieszkańcy bloków zastąpili ówczesnych mieszkańców drewnianych domów, którzy potrafili znaleźć szczęście mimo skromnych warunków życia.

WYWIAD 4 (19.05.2018)

Nazywam się W., urodziłam się w 1942 r. na wsi, to jest w Gutkowicach Nowych w powiecie skierniewickim. I tam mieszkałam do siódmego roku życia. Przeprowadziłam się do Łodzi, znaczy się rodzice się przeprowadzili do Łodzi, i już do szkoły podstawowej chodziłam w Łodzi na ulicy Targowej. Pierwszy mój adres zamieszkania w Łodzi to była ulica Główna 60. To była stara, duża kamienica pożydowska, tam był jeden duży pokój z kuchnią, około 32 m², na pierwszym piętrze. Mieliśmy prąd i wodę w mieszkaniu, bo mój ojciec założył tę wodę, bo była tylko na korytarzu dla wszystkich lokatorów na piętrze. Lokatorów na piętrze było gdzieś pięciu czy sześciu i każdy miał po pokoju czy pokój z kuchnią. My jedni mieliśmy wodę i zlew w mieszkaniu, bo tak to była tylko na korytarzu. O łazience nie było mowy. Ubikacja to była na podwórku. Ogrzewane mieszkanie było przez piec szamotowy. Gotowało się na piecu, a latem tylko na maszynie elektrycznej, bo z pieca się strasznie kopało. Ten dom był niski, a wszystkie inne były wysokie i bardzo się kopało. W pokoju był taki piecyk przenośny. Mieszkałam tam w cztery osoby, razem z rodzicami i moją młodszą o trzy lata siostrą, a potem z mężem, w 1960 r. wysłam za męża, i córkami aż do 1976 r., do wyburzenia całej ulicy Główniej. Trudne były warunki, bo tam trzeba się było myć w wanience takiej metalowej raz w tygodniu. [...] Na podwórku była toaleta murowana zamykana na klucz, kto z kim chciał to miał i trzeba było o nią dbać. Gdzie indziej były też komórki drewniane na węgiel.

Czasy dzieciństwa, które narratorka spędziła w Łodzi, przypadają na lata 50. XX w. Pierwszym miejscem zamieszkania narratorki w Łodzi była kamienica przy

ulicy Główniej 60 (w 1990 r. przemianowana na Aleję Piłsudskiego). Kamienica ta, wraz z dwoma innymi, znajdowała się między ulicami Dowborczyków a Targową. Były to kamienice pod adresem Główna 58, Główna 60 i Główna 62 i budynki te, w latach 60. XX w., zostały przeznaczone do rozbiórki ze względu na rozbudowę ulicy Główniej, z ulicy jednojezdniowej na wielopasmową arterię szybkiego ruchu. Kamienica znajdująca się pod adresem Główna 62 nazywana była przez okolicznych mieszkańców „Palestyna” – ze względu na to, że zamieszkujący ją Łodzianie byli w większości Żydami. Narratorka bardzo cieszyła się z powodu wyburzenia kamienicy, ponieważ już wcześniej planowała przeprowadzkę do bloków, lecz mimo wpłaty wkładu członkowskiego do Spółdzielni Mieszkaniowej czekała na mieszkanie już kilka lat, a wyburzenie kamienicy skutkowało przyspieszeniem otrzymania mieszkania w blokach. Ze względów finansowych nie wszyscy lokatorzy zamieszkujący kamienice byli zainteresowani przeprowadzką do bloków, otrzymali zatem w zastępstwie mieszkania w innych kamienicach. Natomiast z kilkoma sąsiadami z kamienicy narratorka dostała przydział mieszkania w jednym bloku. Była z tego powodu zadowolona, ponieważ mimo zmiany miejsca zamieszkania otoczenie sąsiedzkie pozostało jej znane i przyjacielskie. Z kilkoma sąsiadkami wyjątkowo się przyjaźniła i ceniła sobie tę dłuгоletnią, sprawdzoną sąsiedzką zażyłość. Aktualnie w miejscu kamienicy zamieszkiwanej przez narratorkę znajduje się parking, chodnik, a obok przebiega ścieżka rowerowa (fot. 8).

WYWIAD 5 (2.10.2018)

Nazywam się W., urodziłam się 30 lipca 1916 r. na Ukrainie, w małej miejscowości Konotop. Po zakończeniu wojny w 1945 r. wraz z przyjacielem podjęliśmy decyzję o wspólnym życiu i przyjeździe do Łodzi razem

z naszymi dziećmi. Zamieszkaliśmy wspólnie przy ulicy Próchnika 52. To była trzypiętrowa kamienica, a my mieszkaliśmy na trzecim piętrze. Mieliśmy tam trzypokojowe mieszkanie z kuchnią i łazienką. Warunki, jak na tamte czasy, były bardzo dobre. Była w mieszkaniu bieżąca zimna woda i mieliśmy w łazience nawet piec węglowy, który ogrzewał wodę do kąpieli. W pokojach były piece kaflowe. W kuchni gotowało się na piecu opalanym węglem, potem, nie pamiętam w którym roku, ale założyli gaz i gotowało się już na piecu gazowym. Byłam bardzo z tego zadowolona, bo już tak się nie brudziło mieszkanie od węgla i nie trzeba go już było wnosić na to trzecie piętro.



Fotografia 9. Ulica Próchnika 52
Źródło: M. Rejter (2019)

Lata młodości narratorki, które spędziła w Łodzi, przypadają na czas po II wojnie światowej, kiedy to w 1945 r. przyjechała do Łodzi wraz ze swoimi dziećmi z pierwszego małżeństwa oraz z drugim mężem, dla którego Łódź była miejscem urodzin, i jego dziećmi z pierwszego małżeństwa. Zamieszkiwała wraz ze swoją rodziną mieszkanie w kamienicy na ulicy Próchnika 52 (fot. 9). Warunki mieszkaniowe, jakie tam miała, uważała za bardzo dobre – była z nich zadowolona i wspomina je bardzo pozytywnie. Na początku swojego życia w Łodzi narratorka poświęciła się wychowywaniu dzieci, a dopiero kiedy były one większe, podjęła pracę zawodową.

WYWIAD 6 (5.08.2018)

Nazywam się I., urodziłam się w Łodzi 29 września 1945 r. Moja rodzina od pokoleń związana jest z Łodzią. [...] w wieku pięciu lat, czyli w 1950 r., wraz z rodziną przeprowadziłam się na ulicę Cieszkowskiego 9. Po prostu rodzice mając w pamięci sytuację przedwojenną, kiedy czynsze w mieszkaniu były bardzo drogie, i jeżeli pewnego miesiąca nie mogliby zapłacić za czynsz groziła im natychmiastowa eksmisja, wybudowali dom na działce, która była własnością rodziców mojego taty. I w 1950 r. wraz z rodzicami przeprowadziłam się na ulicę Cieszkowskiego 9, to była chyba wiosna, wczesna

wiosna, a jesienią wprowadzili się również dziadkowie ze strony mojej mamy, czyli dziadek z babcią wprowadzili się również do nas. Pamiętam, że dom otaczał ogród, o który bardzo dbał mój tato. Były tam drzewa owocowe, kwiaty. Potem już, jak tato poszedł na emeryturę, to go uprawiał, mieliśmy pomidory. I w tym również domu, ten dom składał się z dwóch części, i po jednej stronie korytarza mieszkaliśmy my, to były dwa pokoje z kuchnią, a po drugiej stronie mieszkała moja babcia ze strony taty z synem, który był kawalerem.

Czas dzieciństwa narratorki przypada na drugą połowę lat 40. i lata 50. XX w. Z sentymentem wspomina ona okres swojego dzieciństwa, które spędziła w wybudowanym przez ojca domu przy ulicy Cieszkowskiego 9 (fot. 10). Pamięta, że jadła wyhodowane przez ojca warzywa i owoce. Wspomina także ogród pełen kwiatów. Ważnym wspomnieniem dla narratorki jest również to, że w domu mieszkała cała trzypokoleniowa rodzina, a dalsi krewni często z przyjemnością ich odwiedzali i byli zawsze mile widziani. Narratorka wspomina, że jej dom był zawsze otwarty i przyjazny dla gości, toteż chętnie przez nich odwiedzany. Pamiątką tego



Fotografia 10. Ulica Cieszkowskiego 9 (1950)
Źródło: archiwum narratorki



Fotografia 11. Ulica Cieszkowskiego 9
Źródło: M. Rejter (2020)

jest uwieczniona na fotografii (z archiwum domowego narratorki) ciocia H., która była częstym gościem w tym domu. Obecnie w miejscu rodzinnego domu jest jedynie trawnik, widoczny na pierwszym planie (fot. 11). Natomiast na obu fotografiach widzimy na drugim planie długi blok o funkcjach mieszanych – mieszkaniowo-handlowych.

WYWIAD 7 (31.01.2020)

Urodziłem się pod Pabianicami, w leśniczówce u dziadka, 21 kwietnia 1942 r. Po wojnie w 1945 r. przyjechaliśmy do Łodzi i zamieszkaliśmy przy ulicy Piotrkowskiej 142. W bardzo ładnym mieszkaniu po właścicielu albo dyrektorze takiej fabryki, obok przy ulicy Roosevelta. Przędzalnie takie były duże. No i tam mieszkałem do chwili, kiedy się ożeniłem w wieku 26 lat. [...] Warunki były bardzo dobre, były trzy pokoje, kuchnia, łazienka, z tym, że piece kaflowe były. [...] Mieszkanie było bardzo dobre, piwnica jeszcze była, komórka była w podwórku. Towarzystwo było różne. Ja bardzo lubiłem to swoje mieszkanie. To najbardziej kultowe moje mieszkanie do tej pory. Z balkonem na ulicę Piotrkowską, także jak były jakieś pochody, to pełno gości do nas przychodziło, żeby oglądać 1 majowe demonstracje. W ogóle mieszkając na Piotrkowskiej, to było takie miejsce, że jak ktoś przychodził w Łodzi, coś chciał sobie kupić, to do Śródmieścia, i potem się mówiło, że na sikanie się do nas wchodziło i zawsze byli goście w domu. [...] Mieszkanie było naprawdę bardzo ładne, bardzo ładna klatka schodowa. Można powiedzieć, że na tamte czasy luksusowa. Gaz był, elektryczność oczywiście, z tym, że w łazience był taki piec, w którym się paliło. Kaflowe piece w pokojach. Duże mieszkanie, ponad 100 m². Trzy okna na Piotrkowską, trzy okna od podwórka, duże ładne mieszkanie. No i jak się otworzyło, to był szum tej przędzalni obok. Ale to nie przeszkadzało.

Czas dzieciństwa narratora przypada na lata 40. XX w. Narrator w wieku 3 lat przyjechał wraz z rodziną do Łodzi, gdzie kolejne 23 lata swojego życia mieszkał



Fotografia 12. Ulica Piotrkowska 142
Źródło: M. Rejter (2020)

w kamienicy na ulicy Piotrkowskiej 142 (fot. 12). Wspomina warunki mieszkaniowe jako bardzo dobre. Ciekawym społecznym aspektem jest w tej biografii to, że wtedy rodzina i znajomi odwiedzali się często przy różnych okazjach, czy to chęci zrobienia zakupów czy wspólnego oglądania pochodów z balkonu mieszkania. Zamieszkiwanie przy ulicy Piotrkowskiej traktowane było jako przywilej, dawało mieszkańcom renomę i stawało ich wyżej w hierarchii społecznej.

WYWIAD 8 (3.02.2020)

Urodziłem się w 1936 r., 5 stycznia w Łodzi na ulicy Antoniewskiej 13, w dzielnicy Widzew, tak zwany Grembach to był. I tam mieszkali rodzice moi, ponieważ nie mieli swojego mieszkania. I tam właśnie wynajęty był taki pokój w domku jednorodzinny. To była zima, styczeń, więc kilka dni po urodzeniu rodzice ze mną przenieśli się do mojej babci ze strony mojej matki i tam żeśmy zamieszkali. To było na ulicy, wtedy to się nazywała Pograniczna 46, a teraz nazywa się Czechosłowacka. No i tam mieszkaliśmy w pokoju z kuchnią. To były tak zwane baraki nazwane, które były budowane dla pracowników. Przed wojną tam była niemiecka fabryka, która zatrudniała pracowników i dla tych pracowników te baraki były tam zrobione. I w takim baraku tam dziadkowie mieli mieszkanie i tam się wprowadziliśmy i mieszkaliśmy tam przez całą okupację. Te baraki są w dalszym ciągu i ludzie tam mieszkają, tak jak mieszkali podczas okupacji przed wojną z tym, że w tej chwili jest tam doprowadzona do mieszkań woda, kanalizacja itd. No, a przed wojną tego nie było, trza było chodzić do ubikacji. Ale było lepiej niż na Antoniewskiej, bo było cieplej, ale było ciasniej, bo młodszy z dziadkami w jednym pomieszczeniu, ale było cieplej. No i tam się wychowywałem wraz z rodzicami przez okres przedwojenny od 1936 r. do 1939 r. I od 1939 r. jak się wojna zaczęła, całą okupację niemiecką do 1945 r. No, miałem tam kolegów. Mieszkali tam Niemcy i Polacy. Pamiętam kolegę najbliższego w tym czasie, Niemca z pochodzenia, nazywał się O. M. Potem od czasu wyzwolenia nie widziałem go i do dzisiaj nie wiem co się z nim dzieje.

Okres dzieciństwa narratora przypada na lata 40. i 50. XX w. Urodził się on przy ulicy Antoniewskiej 13 (fot. 13), na tak zwanym Grembachu – osiedlu robotniczym, które powstało pod koniec XIX w. w podłódzkiej wsi Widzew. Życie na Grembachu związane było przede wszystkim z wybudowaną tu Fabryką Nici, która dawała pracę, mieszkania w przyfabrycznych domach i organizowała robotnikom czas po pracy. Jednakże krótko po narodzinach narratora jego rodzice wraz z nim przenieśli się do mieszkającej nieopodal babci, na ulicę Pograniczną 46 – obecnie to ulica Czechosłowacka (fot. 14). Przeprowadzka wynikała z chęci poprawy warunków mieszkaniowych, tak aby były lepsze dla nowo narodzonego dziecka. W domu babci narrator mieszkał



Fotografia 13. Ulica Antoniewska 13
Źródło: M. Rejter (2020)



Fotografia 14. Ulica Czechosłowacka 46
Źródło: M. Rejter (2020)

przez dziewięć lat, tam nawiązał swoje pierwsze przyjaźnie, które z sentymentem wspomina do dziś dnia. Warto podkreślić, że dla narratora całkiem naturalne było, że obok siebie w przyjaźni zamieszkiwali ludzie różnych narodowości.

Warto w tym miejscu przywołać słowa innego Łodzianina, Armina Richarda Hornbergera, który tak opisuje wielonarodowościową Łódź, w swojej książce *Moja łódzka młodość*:

W mieście wykształciła się specyficzna mieszanka ludności. Niemcy, Polacy, Rosjanie i Żydzi mieszkali w Łodzi obok siebie, a wielu z nich utrzymywało dobre kontakty. Naszymi sąsiadami z lewej strony byli Polacy, zaś na działce po prawej stronie mieszkali Żydzi. Mieliśmy z nimi dobre relacje. Spotykając się na ulicy grzecznie się sobie odklaniałiśmy. Świętowaliśmy wspólnie wesela, gdy umarł ktoś z naszego sąsiedztwa chodziliśmy razem na pogrzeby (Hornberger, 2011, s. 14).

Armin Richard Hornberger w latach 1930–1939 mieszkał w drewnianym domu przy ulicy Srebrzyńskiej 47. Jednak ten stan rzeczy, tak naturalny, który miał miejsce w Łodzi czterech kultur, od 1939 r. zaczął ulegać

zmianie. Hornberger, podobnie jak i inni łodzianie narodowości niemieckiej, z chwilą wybuchu II wojny światowej wyjechał do rodziny do Niemiec.

WYWIAD 9 (5.12.2019)

Nazywam się M., urodziłem się w 1950 r. i pierwsze 29 lat swojego życia mieszkałem w domu na ulicy Mostowej 19c, później Zelwerowicza 19c. [...] To był dom z dość dużym ogrodem, którego większą część uprawiała i zabiegała o nią moja mama i mój tata. [...] Mieszkałem tam, ciesząc się dużą swobodą, ponieważ spędzaliśmy bardzo dużo czasu poza domem. Czyli szkoła, dom, okolice i sąsiedzi – to było najważniejsze, to co człowieka trzymało. Edukację jednak zacząłem od znanego wszystkim w sąsiedztwie przedszkola, które funkcjonuje do dzisiaj na ul. Małachowskiego. [...] Natomiast jak my spędzaliśmy czas na naszym osiedlu, bo to jest ważne. Co myśmy robili? Mianowicie, dzisiaj dzieci trzeba namawiać, żeby wyszły na ulice, nas trzeba było ściągać do domu. [...] Kolonia była o tyle charakterystyczna, że otoczona, zamknięty teren. Domki od ulicy Mostowej i Tkackiej i w środku ulica Okrężna. Więc myśmy się zwoływali i bawiliśmy się, a to graliśmy w piłkę, a to bawiliśmy się w jakieś podchody, a to jeździliśmy na rowerze urządzając wyścigi dookoła kolonii, prawda, na czas. Ponieważ nie mieliśmy zegarków, więc się liczyło jeden, dwa, trzy, cztery... i w ten sposób ustalało się czas przejazdu kolejnego zawodnika ścigającego się na rowerze. Robiliśmy wyprawy na rowerach, głównie w kierunku Stoków i pola na Radiostacji. A więc to były nasze zajęcia: wycieczki rowerowe na Stoki, do tzw. Kotliny Słonia, to ciekawe miejsce. Mianowicie na Stokach była kopalnia piachu. Była to olbrzymia góra piachu, ściana piachu, po której się wspinaliśmy. [...] A nazywała się Kotliną Słonia, ponieważ na górze tej góry piachu, tego wykopu, były jakieś resztki nie wiem cmentarza, płyt nagrobnych i jedna z nich była jakby w kształcie, nie wiem, czy macewa czy płyta nagrobna w kształcie słonia. Po prostu taka potłuczona na kawałki, ale ten stoń górujący nad tą kotliną i myśmy mówili, jeździmy do Kotliny Słonia. A na kolonii bawiliśmy się, głównie grając w kometkę i różnego rodzaju podchody. [...] To były lata szkoły podstawowej. Myśmy tam na sanki chodzili do parku 3 Maja przy ul. Małachowskiego, jest górka wysokości może 3 m góra, a nam się wydawało, że to duża góra, i z tej góry zjeźdzaliśmy na sankach. No duża góra, na którą chodziło się na sanki, była w parku Staszica na Narutowicza przy Wierzbowej. No i druga w parku Staszica, gdzie się jeździło prosto na sankach, a w bok na tzw. „giga”, czyli na butach po lodzie. A więc nasze zabawy to jazda na rowerze, to gra w kometkę, to zabawa w podchody, granie w piłkę, w chowanego i również różnego rodzaju zabawy w ogrodzie.

Narrator urodził się w domu przy ulicy Zelwerowicza 19c i tam mieszkał przez 29 lat swojego życia (fot. 15). Czasy jego dzieciństwa przypadają na lata 50. XX w. Z sentymentem wspomina dom i ogród oraz codzienne



Fotografia 15. Ulica Zelwerowicza 19c
Źródło: M. Rejter (2019)

życie chłopaków z osiedla, na które składały się wyprawy rowerowe, zabawy, gry, wspólne spędzanie czasu z kolegami i wymyślanie przeróżnych rozrywek. Jest to bardzo ciekawy obraz ówczesnego życia młodego pokolenia, dlatego też tak długi fragment biografii został zaprezentowany. Współcześnie dzieci całkowicie inaczej spędzają czas, warto więc wspominać, jak było dawniej.

5. WNIOSKI

Przedstawione wywiady pokazały, że każdy człowiek nie tylko zapisuje przestrzeń, odczytuje to, co w niej zostało napisane, ale również naznacza ją swoim działaniem i obecnością, nawiązując z nią bliskie relacje, współtworząc „uczłowieczoną przestrzeń”, zaczynając od najbliższego sobie miejsca, np. podwórka do zabaw i relacji z innymi jej użytkownikami, po wspólne miejsca większych zbiorowości (Jałowiecki, 2012). Koncepcja miejsca według Jałowieckiego zakłada, że miejsce wytwarzane jest przez społeczność w długim procesie adaptacji człowieka i środowiska. Miejsce jest doskonale znane, przyswojone, własne, ograniczone, ma charakter zmysłowy, można je zobaczyć, poczuć, usłyszeć (Jałowiecki, 2012). Dlatego też tak istotne są przedstawione miejsca zamieszkania, wokoło których toczyło się życie narratorów i opisane sposoby spędzania czasu. Mimo tego, że społeczeństwo jawi się jako sfera obiektywnych faktów, to w istocie tworzą je subiektywne znaczenia (Berger, Luckmann, 2010). W koncepcjach, w których rozumiane są wartości społeczne, stawia się w centrum uwagi życie społeczne, a w szczególności znaczenia działań ludzkich i przekazów komunikacyjnych, jakie ludzie wymieniają między sobą. Paradygmat konstrukcjonistyczno-narracyjny zakłada wielowersyjność świata, a także konsensualny, kulturowy charakter wiedzy nabywanej i przekazywanej przez jednostki. W tym ujęciu podstawowe miejsce

zajmuje proces nadawania znaczeń, a rzeczywistość jest nie tylko doświadczana za pomocą języka, ale i przez język jest konstruowana. Oznacza to, że umysł ludzki ujmuje rzeczywistość w formę opisów, narracji, interpretuje dziejące się zdarzenia jako określone historie, opowieści, a doświadczenia osobiste porządkuje w postaci narracji posiadających własny sens. Od owej narracji, a w szczególności od ramy narracyjnej, zależy to, jak jednostka doświadcza siebie i otaczający świat oraz które aspekty rzeczywistości zostaną dostrzeżone, nazwane i wyrażone. W związku z tym narracja, jako metoda opisu rzeczywistości, sposobu komunikacji, wyrażania i ekspresji jednostki, stała się głównym wątkiem postępowania badawczego w tym artykule.

6. PODSUMOWANIE

Narracja o doświadczeniach biograficznych odkrywa to, co wydarzyło się w przestrzeni społecznej z punktu widzenia uczestniczących i działających w niej jednostek (Kaźmierska, Waniek, 2020). Przedstawione w artykule biografie pozwalają na uwzględnienie różnorodnych zdarzeń przeżytych i opisanych przez jej bohaterów. Opowiedziane historie składają się na intrygujący obraz Łodzi w jej pierwszych powojennych dekadach. Zobrazowano różne aspekty życia społecznego w przestrzeni miasta. Począwszy od zamieszkiwania w prostych drewnianych domach, po mieszkanie w kamienicach w komfortowych, jak na tamte czasy, warunkach. Narratorzy wspominali również o aktywnościach i zabawach dzieci i młodzieży w tamtych latach. Przedstawione w biografii sytuacje przez lata zostały przefiltrowane i w pamięci pozostało to, co najważniejsze – to co sprawiało najwięcej radości lub bóla. Emocje tworzą filtr, który pozwala na uwypuklenie pewnych istotnych zdarzeń, a zatarcie tych mniej ważnych dla młodej osoby. Każdy człowiek i miejsce mają własne charakterystyczne dla siebie cechy, wyróżniające je wśród innych. Przede wszystkim zarówno ludzie, jak i miejsca są dla kogoś ważne. Dzięki udostępnionym narracjom czytelnik ma wyjątkową możliwość znalezienia się choć na chwilę w miejscach oraz czasach ważnych dla narratorów i spojrzenia na miasto oczyma młodych mieszkańców powojennej Łodzi.

Każde miasto ma swój własny, specyficzny obraz będący rezultatem nakładania się po wielokroć indywidualnych obrazów. Toteż istnieje wiele społecznych obrazów podzielanych przez sporą liczbę mieszkańców. Jednak każde indywidualne ujęcie jest niepowtarzalne, zawierające specyficzne elementy, które nie są podzielane przez ogół, mimo tego są częścią obrazu społecznego (Lynch, 2011). Doświadczenia wyrażane w biografii wyprowadzają nas poza wewnętrzne

życie jednostki i stają się źródłem poznania ponadindywidualnego społecznego świata. Świadome życie jednostki jest w znacznej mierze wytworem działań środowiska społecznego, w którym jednostka wyrosła. Przejawia się to fragmentarycznie w całokształcie indywidualnych doświadczeń. Jednak to sama jednostka, poprzez swoje postawy wartościujące i działania czynne, staje się wraz z innymi współtwórcą rzeczywistości społecznej, biorąc udział w jej przekształcaniu. Rzeczywistość społeczna jest częściowo uporządkowaną syntezą wielu żyć osobistych, a każda indywidualna postawa jest realną siłą społeczną. Mając różnorodne biografie ze zbiorowości ludzkiej, możemy odtworzyć systemy i wzory, które w niej istniały i te zmiany, które w niej zaszły (Chałasiński, 1976). Zatem artykuł ten miał za zadanie pokazanie we fragmentach mikroświata społecznego życia i zachowania młodego pokolenia powojennego.

BIBLIOGRAFIA

- Apanowicz, J. (2002). *Metodologia ogólna*. Gdynia: Wydawnictwo „BERNARDINUM”.
- Baedeker Łódzki (2015). Pobrane z: <http://baedekerlodz.blogspot.com/2015/08/kino-roma-przy-ulicy-rzgowskiej.html> (20.06.2020).
- Berger, P.L., Luckmann, T. (2010). *Spoleczne tworzenie rzeczywistości: traktat z socjologii wiedzy*. Warszawa: Wydawnictwo Naukowe PWN.
- Castells, M. (1982). *Kwestia miejska*. Warszawa: Państwowe Wydawnictwo Naukowe.
- Chałasiński, J. (1976). *Polonia amerykańska*. W: W.I. Thomas, F. Znaniecki, *Chłop polski w Europie i Ameryce*. T. I (s. 7–29). Warszawa: Ludowa Spółdzielnia Wydawnicza.
- Czechowicz, M. (2015). *Baedeker Łódzki*. Pobrane z: <http://baedekerlodz.blogspot.com/2015/08/kino-roma-przy-ulicy-rzgowskiej.html> (20.06.2020).
- Darmach, K. (2020). *Zapisywanie świata. W poszukiwaniu antropografii*. Łódź: Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego.
- Dzieciuchowicz, J. (1974). *Rozwój budownictwa w Łodzi 1945–1965. Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Łódzkiego. Nauki Matematyczno-Przyrodnicze*, 55, 31–46.
- Hornberger, A.R. (2011). *Moja łódzka młodość*. Łódź: Wydawnictwo WIST.
- Jałowicki, B. (2012). *Czytanie przestrzeni*. Kraków–Rzeszów–Zamość: Konsorcjum Akademickie.
- Kaczmarek, J. (2001). *Miejsce – w poszukiwaniu właściwej miary*. W: H. Rogacki (red.), *Koncepcje teoretyczne i metody badań geografii społeczno-ekonomicznej i gospodarki przestrzennej* (s. 73–81). Poznań: Bogucki Wydawnictwo Naukowe.
- Kaczmarek, J., Liszewski, S. (1991). *Ruchliwość przestrzena mieszkańców Łodzi w świetle analizy zmian miejsc zamieszkania*. *Acta Universitatis Lodzensis. Folia Geographica*, 13, 41–55.
- Kaczmarek, S. (1996). *Struktura przestrzenna warunków zamieszkania w Łodzi*. Łódź: Łódzkie Towarzystwo Naukowe.
- Każmierska, K., Waniek, K. (2020). *Autobiograficzny wywiad narracyjny. Metoda – technika – analiza*. Łódź: Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego.
- Kwiatkiewicz, J., Lijewski, T. (1998). *Leksykon miast polskich*. Warszawa: Muza S.A.
- Lesiakowski, K. (2019). *Gomułkowska rzeczywistość. Łódź w latach 1956–1970*. Łódź: Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego.
- Lynch, K. (2011). *Obraz miasta*. Kraków: Wydawnictwo Archiwolta.
- Majer, A. (2015). *Mikropolis. Socjologia miasta osobistego*. Łódź: Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego. <https://doi.org/10.18778/7969-856-1>
- Miszewska, B. (2014). *Szlakiem znaków i symboli dawnego Wrocławia*. W: M. Madurowicz (red.), *Kształtowanie wspólczesnej przestrzeni miejskiej* (s. 192–202). Warszawa: Wydawnictwa Uniwersytetu Warszawskiego.
- Nykiel, K. (2020). *Łódzkie drewniaki – wyburzyć!* Pobrane z: <http://miejmiejce.com/miasto/lodzkie-drewniaki-wyburzyc> (17.06.2020).
- Szafrańska, E. (2016). *Wielkie osiedla mieszkaniowe w mieście post-socjalistycznym. Geneza, rozwój, percepcja*. Łódź: Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego.
- Zieliński, M. (2014). *Człowiek jako twórca, użytkownik oraz element krajobrazu miejskiego*. W: M. Madurowicz (red.), *Kształtowanie współczesnej przestrzeni miejskiej* (s. 179–191). Warszawa: Wydawnictwa Uniwersytetu Warszawskiego.
- Żyłko, B. (2000). *Wstęp tłumacza. Miasto jako przedmiot badań semiotyki kultury*. W: W. Toporow, *Miasto i mit* (s. 5–30). Gdańsk: Wydawnictwo Słowo/obraz terytoria.

Artykuł wpłynął:
5 lipca 2020
Zaakceptowano do druku:
5 listopada 2020