

<https://doi.org/10.18778/1733-310.08.17>

*Karolina Dmochowska-Dudek*

Uniwersytet Łódzki

## Usługowe obiekty NIMBY w oczach mieszkańców Łodzi

Obiekty NIMBY są przedmiotem sporów, które spośród różnego rodzaju konfliktów funkcjonalno-przestrzennych wyróżnia to, iż towarzyszy im specyficzna postawa lokalnego społeczeństwa określana w literaturze zachodniej mianem syndromu NIMBY. Termin NIMBY jest akronimem angielskich słów „not in my backyard” – co w dosłownym tłumaczeniu oznacza „nie na moim podwórku”. Terminem tym określa się postawę osób, które wyrażają sprzeciw wobec pewnych inwestycji w swoim najbliższym sąsiedztwie, choć nie zaprzeczają, że są one potrzebne w ogóle. Opowiadają się więc za ich powstaniem, ale w zupełnie innym miejscu, z dala od ich domostw (por. Hermansson 2001).

Badania naukowe nad syndromem i obiektami NIMBY prowadzone są w krajach zachodnich (głównie Stany Zjednoczone i Kanada) od lat 60. XX wieku i dotyczą w szczególności takich uciążliwych inwestycji jak budowa autostrad, linii kolejowych, oczyszczalni ścieków czy wysypisk śmieci<sup>1</sup>. Poza obiektami infrastruktury komunalnej i komunikacyjnej sprzeciw wywołują też inwestycje, które, w mniemaniu mieszkańców, przyczynić się mogą do spadku poziomu bezpieczeństwa w okolicy np. po powstaniu centrum rehabilitacyjnego dla narkomanów, ośrodków pomocy społecznej i innych. Osobnym typem obiektów NIMBY są zakłady przemysłowe, które zagrażają (faktycznie lub nie) środowisku naturalnemu. Działalność produkcyjna, w przeciwieństwie do usługowej uważana jest za najbardziej konfliktogenną formę działalności człowieka (por. Matczak 1996). Badania poświęcone konfliktom funkcjonalno-przestrzennym prowadzone w skali miast zdają się potwierdzać ten pogląd. Mieszkańcy Jeleniej Góry w trakcie wywiadów swobodnych, jako obiekty NIMBY w swoim otoczeniu wskazywali przede wszystkim zakłady przemysłowe zlokalizowane w mieście. Zdecydowano się zatem przeprowadzić badania mające na celu zidentyfikowanie obiektów NIMBY w Łodzi, mieście które wyrosło z przemysłu

---

<sup>1</sup> W warunkach polskich problematyka związana ze zjawiskiem NIMBY poruszana jest w niewielkim stopniu. Badania naukowe nad syndromem NIMBY podjęli głównie socjologowie (m.in. dr Piotr Matczak – Instytut Socjologii, UAM; dr Elżbieta Michałowska, Instytut Socjologii, UŁ).

i w którym tereny przemysłowe nadal stanowią znaczny odsetek powierzchni zurbanizowanej.

Prowadząc badania nad obiektami NIMBY można przyjąć dwa sposoby postępowania. Pierwszy z nich zakłada arbitralne wskazanie potencjalnych obiektów NIMBY w przestrzeni miasta i zbadanie opinii na ich temat ludności zamieszkującej w pobliżu. Wskazanie obiektów NIMBY należałoby oprzeć na dotychczasowych badaniach, jednak ich brak w warunkach polskich niesie ryzyko pominięcia pewnych inwestycji, które w krajach zachodnich nie budzą kontrowersji, a w naszym kraju mogą powodować protesty. Zdecydowano się zatem zweryfikować wyniki badań zachodnich w naszej rodzimej rzeczywistości i zastosowano drugie podejście, które najogólniej mówiąc polega na zapytaniu mieszkańców o to, jakie obiekty w ich otoczeniu są przez nich niechciane.

Badania mające na celu identyfikację obiektów typu NIMBY w przestrzeni miejskiej Łodzi przeprowadzono w maju 2007 roku. Do badania wykorzystano wywiad kwestionariuszowy, który przeprowadzono ze 149 mieszkańcami miasta, co stanowi 0,02% ogólnej liczby ludności Łodzi. W badaniu zastosowano proporcjonalno-kwotowy dobór próby oparty na następujących cechach mieszkańców: płeć, wiek i wykształcenie.

W celu ułatwienia identyfikacji obiektów NIMBY wprowadzono następujące kategorie:

- zakłady przemysłowe
- punkty usługowe
- obiekty infrastruktury komunikacyjnej
- obiekty infrastruktury komunalnej
- obiekty infrastruktury społecznej
- inne

Blisko 74% badanych stwierdziło, iż w pobliżu ich miejsca zamieszkania znajdują się obiekty, które im przeszkadzają. Ponieważ badani mieli możliwość wielu wskazań jednocześnie, wskazano łącznie 168 obiektów, które są dla nich uciążliwe. Po przeanalizowaniu struktury odpowiedzi zmodyfikowano podział obiektów NIMBY i wydzielono kategorie przedstawione w tabeli 1.

Najliczniejszą grupę obiektów NIMBY stanowią obiekty handlowe (ponad 30%). Na kolejnych miejscach znalazły się obiekty infrastruktury społecznej – blisko  $\frac{1}{4}$  odpowiedzi oraz obiekty infrastruktury komunikacyjnej i komunalnej stanowiące łącznie prawie 27%. Odsetek pozostałych grup obiektów był niższy od 10%. Co ciekawe, zakłady przemysłowe znalazły się na ostatnim miejscu, po wskazaniu przez mniej niż 5% respondentów jako niechciany obiekt w ich sąsiedztwie (rys. 1).

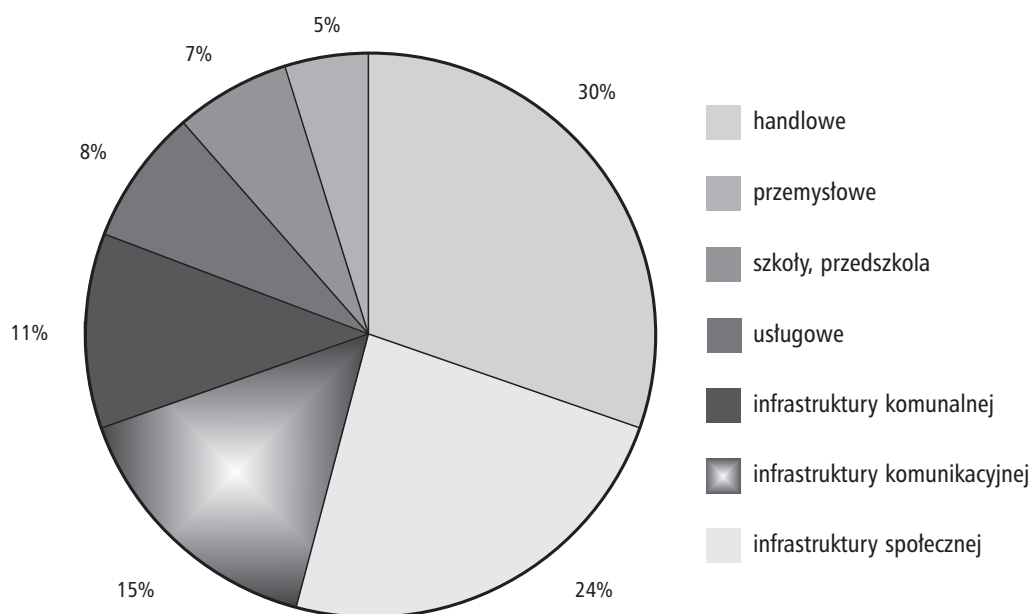
Powyższa struktura odpowiedzi, z jednej strony daje pewien pogląd na specyfikę obiektów NIMBY wg mieszkańców Łodzi, z drugiej jednak jest obciążona pewnym błędem wynikającym z ilości obiektów poszczególnych typów znajdującej się w pobliżu miejsca zamieszkania respondentów. O faktycznej uciążliwości danego typu obiektów może jednak świadczyć odsetek obiektów określonych

Tabela 1

Lp.	Rodzaj obiektu	Przykładowe wskazania
1	Zakłady przemysłowe	Zakłady Dell, Gillette, Sonoco; elektrociepłownie; mleczarnie; cegielnie i in.
2	Punkty usługowe	Zakłady fryzjerskie, kosmetyczne, mechaniki samochodowej, wulkanizacji; bary; kawiarnie i in.
3	Obiekty handlowe	Sklepy; targowiska; hipermarkety.
4	Obiekty infrastruktury społecznej	Domy pomocy społecznej, więzienia, ośrodki leczenia uzależnień; ośrodki szkolno-wychowawcze; szpitale; domy studenta i in.
5	Szkoły i przedszkola	Przedszkola; szkoły podstawowe; gimnazja; szkoły średnie i wyższe.
6	Obiekty infrastruktury komunalnej	Wysypisko śmieci; sortownie odpadów; oczyszczalnia śmieci; stacje transformatorowe; cmentarze i in.
7	Obiekty infrastruktury komunikacyjnej	Dworce kolejowe i autobusowe, pętle i przystanki autobusowe i tramwajowe, stacja przeładunkowa PKP Olechów.

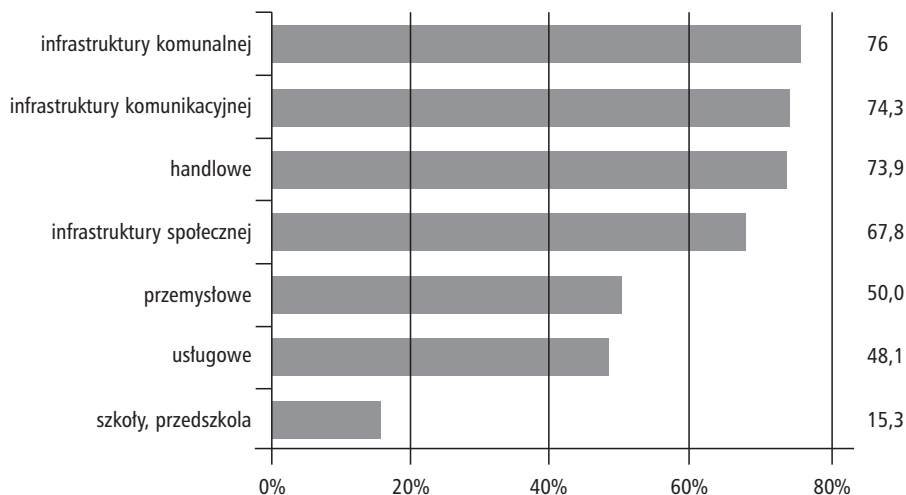
Rysunek 1

Struktura obiektów NIMBY występujących w Łodzi w opinii respondentów



Rysunek 2

Odsetek obiektów NIMBY w ogólnej liczbie obiektów w najbliższym otoczeniu respondentów

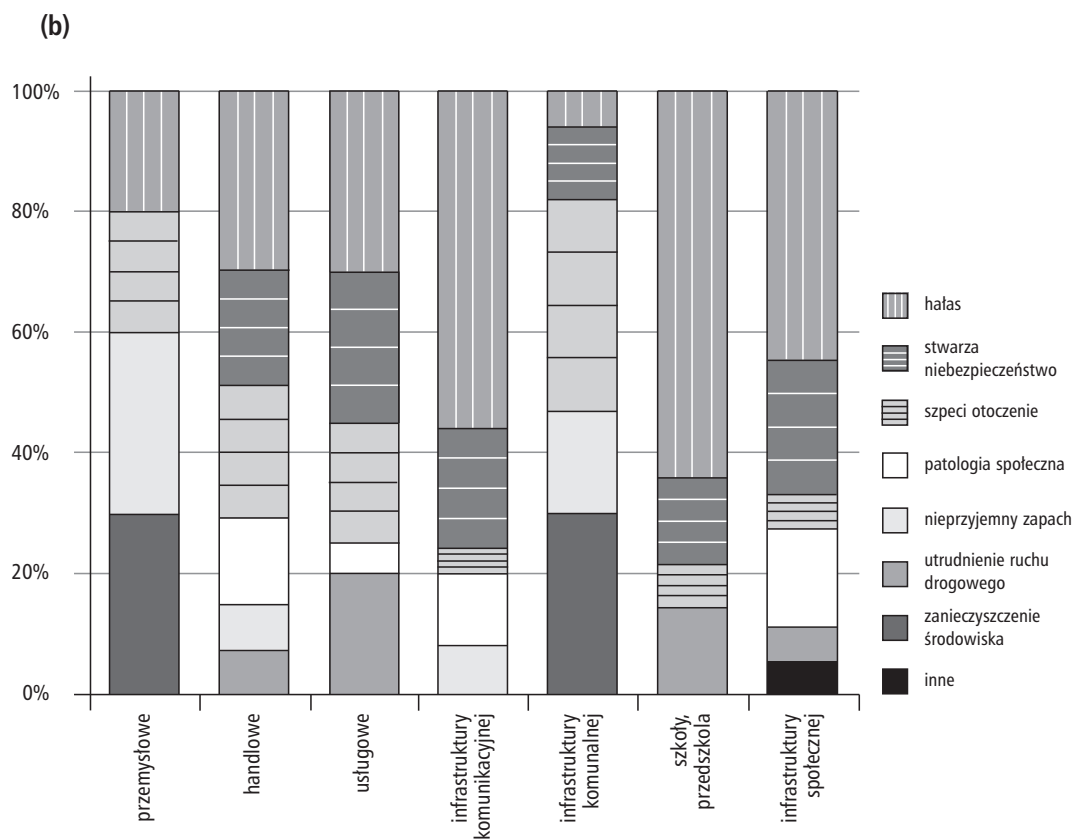
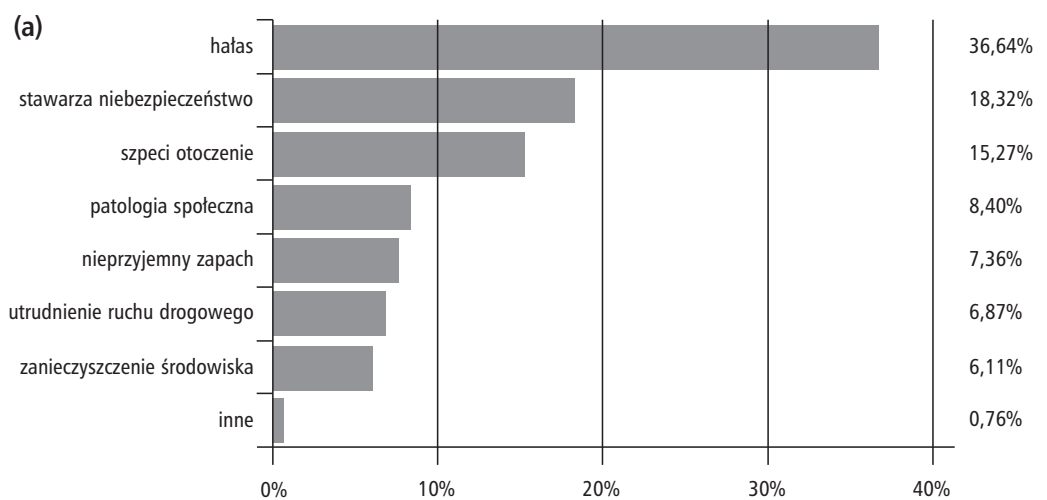


jako „niechciane” w ogólnej liczbie obiektów tego typu znajdujących się w sąsiedztwie respondentów (rys. 2). Pomimo iż, obiekty infrastruktury komunalnej stosunkowo rzadko towarzyszą miejscom zamieszkania ankietowanych, są najbardziej, bo aż w 76,0% przypadków, uciążliwe. Obiekty infrastruktury komunikacyjnej,  $\frac{1}{4}$  ankietowanych okazują się w równym stopniu uciążliwe (74,3%). Pewnym zaskoczeniem jest fakt, iż sklepy, targowiska osiedlowe i hipermarkety są prawie w tym samym stopniu „niechciane” przez mieszkańców co składowisko odpadów czy hałaśliwy tramwaj. Wysoki wskaźnik sięgający 68% wykazują również obiekty infrastruktury społecznej. Zakłady przemysłowe sąsiadujące z miejscem zamieszkania nieco ponad 10% respondentów, tylko w połowie przypadków określono jako „niechciane”.

Najczęściej wymienianą przyczyną, dla której sąsiedztwo z wyżej wymienionymi typami obiektów jest uciążliwe, jest hałas (rys. 3). Odgrywa on zasadniczą rolę w przypadku niechęci wobec szkół i przedszkoli oraz obiektów infrastruktury komunikacyjnej. Poczucie zagrożenia związane z mieszkaniem w pobliżu obiektów infrastruktury komunikacyjnej czy obiektów handlowych i usługowych sięga w każdym z tych przypadków ponad 20% odpowiedzi i związane jest ze strachem przed kradzieżą i napaścią. Według ankietowanych w pobliżu właśnie tych obiektów, a także w okolicy domów pomocy społecznej gromadzą się bezdomni i osoby będące pod wpływem alkoholu, co w znacznym stopniu wpływa na sprzeciw okolicznych mieszkańców wobec lokalizacji tego rodzaju obiektów w ich sąsiedztwie. Kolejną ważną przyczyną, dla której respondenci negatywnie oceniają sąsiedztwo z różnymi typami obiektów NIMBY, jest ich nieestetyczny wygląd szpecący okolicę. Ten argument najczęściej dotyczył obiektów infrastruktury komunalnej (ponad 35% odpowiedzi) oraz budynków

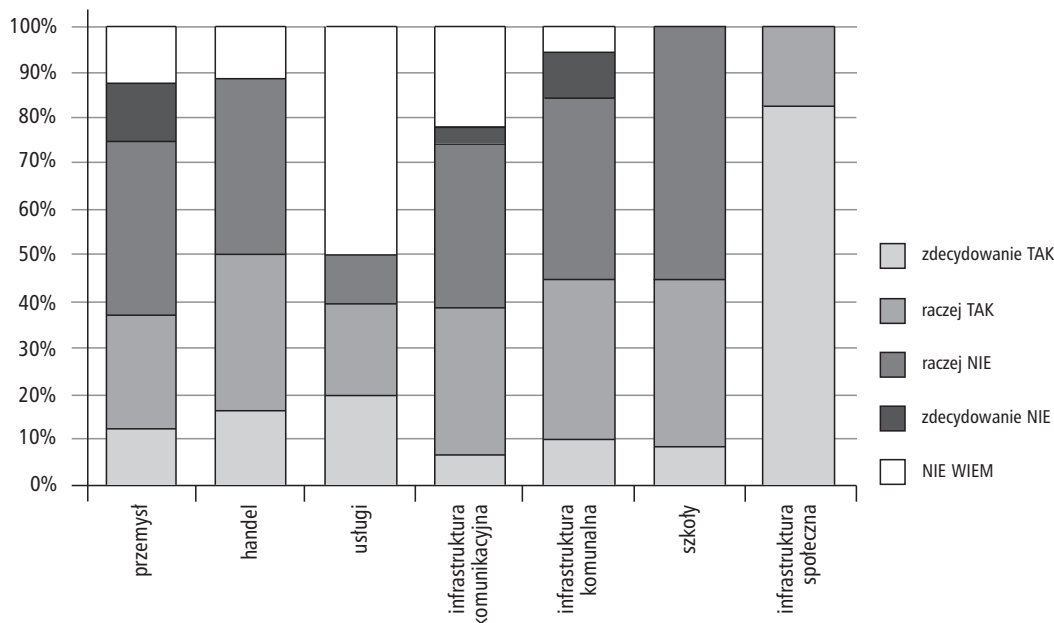
Rysunek 3

Odsetek (a) i struktura (b) odpowiedzi dotyczących przyczyn, dla których respondenci są przeciwni obiektom NIMBY wskazanym w ich sąsiedztwie



Rysunek 4

Struktura odpowiedzi dotyczących chęci zmiany miejsca zamieszkania z powodu obiektów NIMBY



usługowych, handlowych i przemysłowych (odpowiednio: 25%, 22,2% i 20%). Nieco lepiej pod tym względem ocenione zostały obiekty infrastruktury komunikacyjnej, społecznej oraz szkoły i przedszkola (poniżej 10% odpowiedzi). Prawie co trzeci zakład przemysłowy sąsiadujący z miejscem zamieszkania respondentów wydzielal nieprzyjemny zapach i z tego właśnie powodu był przez nich niechciany w okolicy. Utrudnienia ruchu według respondentów występują najczęściej w pobliżu punktów usługowych, szkół i przedszkoli oraz obiektów handlowych i dotyczą przede wszystkim wzmożonego ruchu samochodów, zajmowania miejsc parkingowych i pojawiania się zatorów w ruchu ulicznym. Obawy związane z pogorszeniem stanu środowiska naturalnego wyraziło niewiele osób, a pojawiły się one w kontekście sąsiedztwa z zakładami przemysłowymi i obiektami gospodarki komunalnej.

O stopniu uciążliwości poszczególnych obiektów NIMBY stanowi również chęć zmiany miejsca zamieszkania z ich powodu. Tylko 7,5% respondentów nie ma zdania na ten temat, a ponad połowa chciałaby zmienić miejsce zamieszkania. Najbardziej dokuczliwymi obiektami NIMBY są obiekty infrastruktury społecznej. Wszyscy ankietowani mieszkający w ich pobliżu wyrazili chęć zmiany miejsca zamieszkania, przy czym ponad 80% z nich mówiło o tym ze zdecydowaniem. Tylko w przypadku obiektów infrastruktury komunikacyjnej i zakładów przemysłowych ilość osób, które „raczej chciałyby”, bądź „zdecydowanie chciałyby” się przeprowadzić wynosi poniżej 40% (rys. 4). Zwraca uwagę fakt, iż połowa osób mieszkających w pobliżu punktów usługowych nie wie czy chciałaby zmienić

miejsce zamieszkania, co obrazuje ambiwalentny stosunek mieszkańców to tego rodzaju obiektów.

Analiza struktury odpowiedzi dotyczących chęci zmiany miejsca zamieszkania z powodu poszczególnych typów obiektów NIMBY zdaje się potwierdzać tezę, iż istotą NIMBY jest napięcie społeczne związane z ujemnym bilansem zysków dla szeroko rozumianego społeczeństwa i strat lokalnej społeczności, która na co dzień ponosi rzeczywiste, lub tylko wyimaginowane „koszty” związane z sąsiedztwem z niechcianym obiektem (por. Inhaber 1998). Chęć zmiany miejsca zamieszkania maleje w miarę wzrostu świadomości, iż dany obiekt jest „im faktycznie potrzebny”, a co ważne – „potrzebny w pobliżu ich miejsca zamieszkania”.

Zasadność istnienia obiektów infrastruktury społecznej jest oczywiście bezdyskusyjna, jednak stosunkowo mała część społeczeństwa korzysta z nich bezpośrednio. Nawet świadomość tego, iż sami możemy stać się klientami szpitala czy hospicjum, nie pozwala nam na pozbycie się niechęci i negatywnego nastawienia do tego rodzaju obiektów. Hałas, poczucie zagrożenia i szpecący wygląd są zbyt wysokim kosztem dla osób sąsiadujących z obiektami handlowymi, czy usługowymi. Bliskość punktów usługowych i sklepów traktujemy jako niewielką i mało nieznaczącą rekompensatę. Wolimy natomiast (przynajmniej teoretycznie) dojeżdżać do sklepu do innej dzielnicy, gdzie „inni” będą borykać się chociażby z ciągłym brakiem miejsca do zaparkowania samochodu pod domem. Dochodzi zatem do transferowania niekorzyści na innych, co jest typowe dla syndromu NIMBY (O'Hare 1992 za: Matczak 1995).

Co ciekawe, przeprowadzone badania ukazują pewne różnice pomiędzy obiektami NIMBY, które zostały zidentyfikowane w Łodzi a tymi, które wskazywane są w krajach zachodnich. Szczególną uwagę zwraca fakt, iż zakłady przemysłowe powszechnie uważane za szkodliwe i niechciane w pobliżu terenów mieszkaniowych, w stosunkowo małym stopniu są za takie postrzegane przez Łodzian, którym w większym stopniu przeszkadzają obiekty infrastruktury komunalnej czy komunikacyjnej. W związku z tym, inne są również przyczyny, dla których mieszkańcy nie chcą obiektów NIMBY w swoim sąsiedztwie. Ruchy społeczne walczące w miastach zachodnich, jako główny argument przeciw lokalizacji obiektów NIMBY, najczęściej przedstawiają zagrożenia związane z zanieczyszczeniem środowiska naturalnego (zanieczyszczenie wód i powietrza), natomiast Łodzianie najczęściej wskazywali hałas i poczucie zagrożenia wynikające z sąsiedztwa z obiektem NIMBY. Rysuje się zatem pewna polska specyfika obiektów NIMBY: niechciane obiekty z rzadka są dużymi inwestycjami. Polskie NIMBY cechuje lokalność – występowanie wręcz w mikroskali, a fakt ten jest jedną z przyczyn, które powodują, że jedynym narzędziem stosowanym do wyrażania sprzeciwu są petycje kierowane do władz lokalnych. Należy się jednak spodziewać, iż w miarę wzrostu świadomości społecznej i rozwoju demokracji lokalnej, niechęć wobec obiektów NIMBY może przybrać na sile i zacznie objawiać się częstszymi wystąpieniami, które z czasem przybiorą formę zorganizowanych protestów.



## Bibliografia

- Hermansson H., 2007, *The Ethics of NIMBY Conflicts*, Ethical Theory & Moral Practice; Jan2007, Vol. 10 Issue 1.
- Inhaber H., 1998, *Slaying the NIMBY Dragon*, Transaction Publishers, New Brunswick.
- Matczak P., 1996, *Spoleczne uwarunkowania eliminacji syndromu NIMBY*, [w:] *Podmiotowość społeczności lokalnych. Praktyczne programy wspomagania rozwoju*, R. Cichocki (red.), Wydawnictwo Media G-T, Poznań.
- O'Hare M., 1992, *Waste Disposal? Not In My Backyard*, VSD, 59, 4.

## Summary

### ŁÓDŹ RESIDENTS' VIEWPOINTS ABOUT NIMBY FACILITIES

NIMBY is an acronym from English words: not in my back yard. The term is used to describe the idea of objecting to some noxious facilities in the nearest neighborhood and at the same time not objecting to the fact they are necessary. The research shows differences between some NIMBY facilities which have been pointed out in Łódź and those which have been analyzed in the western countries. There is a Polish unique character of NIMBY objects: the unwanted objects are rarely huge facilities. Polish NIMBIES seem to be very local. Large factories which are said to be very onerous in the western countries are hardly controversial in Łódź which was on the contrary to various service workshops. The most numerous group of NIMBY objects in Łódź are trading premises (over 30%), the succeeding figures in the ranking were: the social infrastructure objects (25%), public transport and municipal infrastructure (together 27%). The presented figures are the result of the fact that plenty of service workshops have been setting up in a residential area since the beginning of 90s and the process has been continuing up to now.