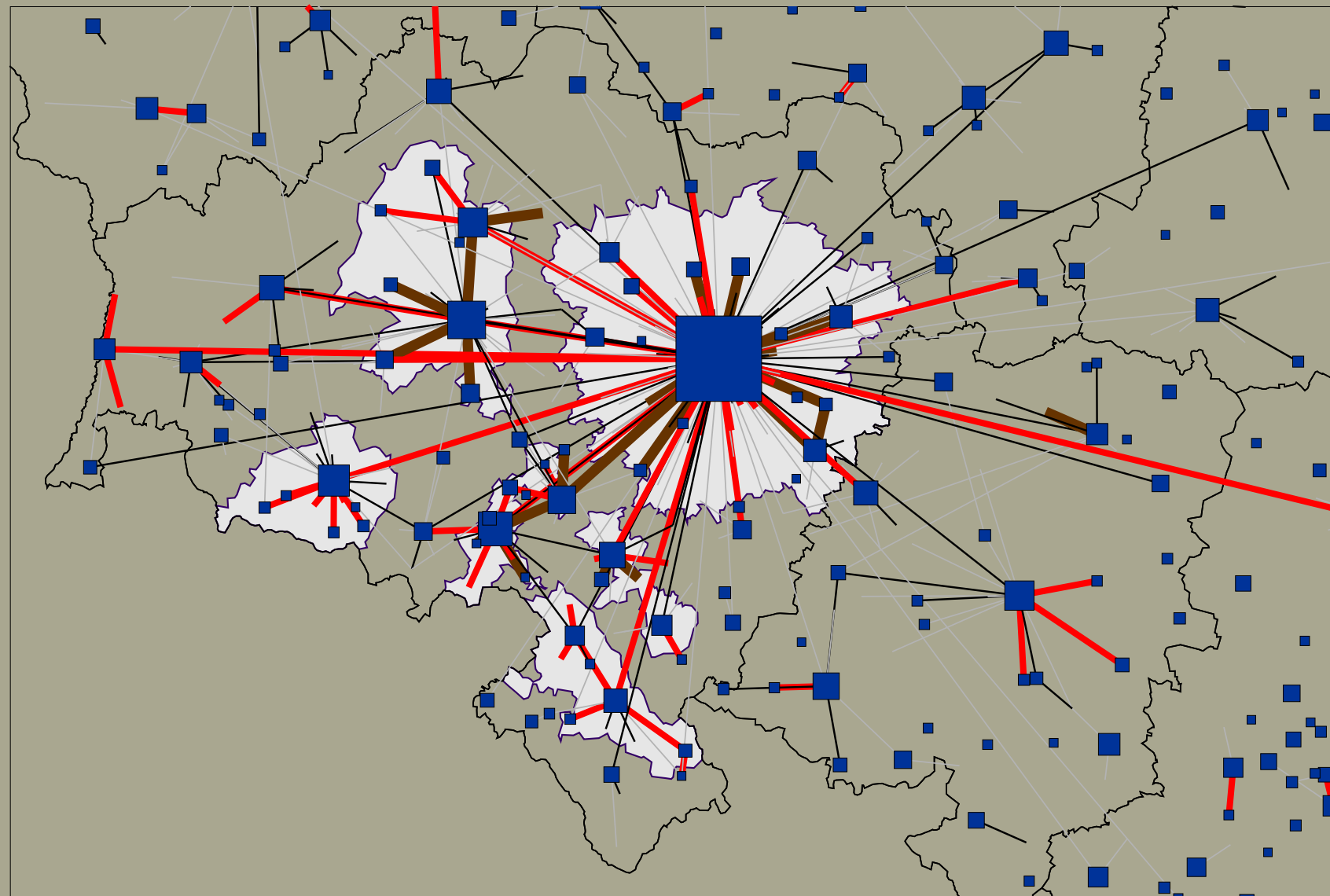


BADANIA REGIONALNYCH I LOKALNYCH STRUKTUR FUNKCJONALNO-PRZESTRZENNYCH

pod redakcją Dariusza Ilnickiego i Krzysztofa Janca



Badania regionalnych i lokalnych struktur funkcjonalno- przestrzennych

pod redakcją
Dariusza Ilnickiego i Krzysztofa Janca

Badania regionalnych i lokalnych struktur funkcjonalno- przestrzennych

pod redakcją
Dariusza Ilnickiego i Krzysztofa Janca

Rozprawy Naukowe Instytutu Geografii i Rozwoju Regionalnego 29

Redaktor serii
Zdzisław Jary

Redaktor techniczny
Marek Kasprzak

Recenzent tomu
dr hab. Edyta Jakubowicz

Skład komputerowy
Dariusz Ilnicki, Krzysztof Janc

Projekt graficzny okładki
Marek Kasprzak

Ilustracja na okładce:
Obszar metropolitalny Wrocławia wyznaczony w oparciu o relacje pomiędzy miejscem ukończenia szkoły średniej a miejscem zamieszkania studentów Uniwersytetu Wrocławskiego.
Autor: Dariusz Ilnicki.

Publikacja współfinansowana ze środków na działalność statutową
Instytutu Geografii i Rozwoju Regionalnego Uniwersytetu Wrocławskiego

Zalecane cytowanie
Ilnicki D., Janc K., (red.), 2012, Badania regionalnych i lokalnych struktur funkcjonalno-przestrzennych. Rozprawy Naukowe Instytutu Geografii i Rozwoju Regionalnego 29, Uniwersytet Wrocławski, Wrocław.

© Copyright 2012 by Instytut Geografii i Rozwoju Regionalnego Uniwersytetu Wrocławskiego

ISBN 978–83–62673–28–5

Instytut Geografii i Rozwoju Regionalnego
Uniwersytet Wrocławski
Plac Uniwersytecki 1, 50–137 Wrocław



Uniwersytet
Wrocławski

Druk i oprawa
I–BIS s.c., ul. Lelewela 4, 53–505 Wrocław

Spis treści

OD REGIONU DO PROBLEMÓW I PRZEKSZTAŁCEŃ REGIONALNYCH STRUKTUR FUNKCJONALNO-PRZESTRZENNYCH. DOŚWIADCZENIA OSTATNIEGO DWUDZIEŚCIOPIĘCIOLECIA (J. ŁOBODA)	9
WSPÓŁCZESNE CELE I UWARUNKOWANIA BADAŃ NA KIERUNKU STUDIÓW GOSPODARKA PRZESTRZENNA (E. SZAFRANEK)	21
PROPOZYCJA MIERNIKÓW OCENY GOSPODAROWANIA ZASOBAMI PRZESTRZENNYMI MIAST W ŚWIECIE PONOWOCZESNYM (M. CZORNIK)	33
1. Wprowadzenie	33
2. Ponowoczesny świat	34
3. Gospodarowanie zasobami przestrzennymi miast w świecie ponowoczesnym	35
4. Mierniki oceny gospodarowania zasobami przestrzennymi miast w świecie ponowoczesnym	35
5. Propozycje oceny użyteczności mierników	40
6. Przykład zastosowania miernika	41
7. Podsumowanie	42
CZYNNIKI LOKALNEGO ROZWOJU GOSPODARCZEGO W POLSCE (J. ŁUKOMSKA)	45
1. Wprowadzenie	45
2. Model lokalnego rozwoju gospodarczego – koncepcja i operacjonalizacja	47
3. Znaczenie czynników zależnych i niezależnych dla lokalnego rozwoju gospodarczego w Polsce – wyniki badania	49
3.1. Poziom lokalnego rozwoju gospodarczego w Polsce	49
3.2. Gminy małe versus duże miasta	51
3.3. Przestrzenne zróżnicowanie znaczenia czynników zależnych i niezależnych dla lokalnego rozwoju gospodarczego gmin małych i średnich	52
3.4. Czynniki ze „starego” paradygmatu rozwoju versus nowe czynniki rozwojowe	52
4. Podsumowanie	54
PRZESTRZENNE ZRÓŻNICOWANIE POZIOMU ROZWOJU INFRASTRUKTURY TECHNICZNEJ NA TLE SYTUACJI FINANSOWEJ SAMORZĄDÓW LOKALNYCH W POLSCE (A. BOROWCZAK, R. PERDAŁ)	59
1. Wprowadzenie	59
2. Poziom rozwoju infrastruktury technicznej	63
3. Sytuacja finansowa samorządów lokalnych	66
4. Poziom funduszy strukturalnych przeznaczonych na rozwój i modernizację infrastruktury technicznej	68
5. Analizy zależności pomiędzy poziomem rozwoju infrastruktury technicznej a sytuacją finansową samorządów lokalnych oraz poziomem inwestycji w infrastrukturę techniczną finansowanych ze źródeł europejskich	70
6. Podsumowanie	71
ZRÓŻNICOWANIE REGIONALNYCH SYSTEMÓW OSADNICZYCH W ASPEKcie MAŁYCH MIAST (B. KONECKA-SZYDŁOWSKA)	75
1. Wprowadzenie	75
2. Małe miasta jako składnik krajowego systemu osadniczego	76
3. Małe miasta w regionalnych systemach osadniczych	79
3.1. Aspekt liczbowy	79
3.2. Aspekt ludnościowo-wielkościowy	80
3.3. Aspekt administracyjny	83
4. Podsumowanie	84

STRUKTURA KLASTRA W SYSTEMIE PRZESTRZENNYM I GOSPODARCZYM WOJEWÓDZTWA ŚWIĘTOKRZYSKIEGO NA PRZYKŁADZIE GRONA TARGOWEGO KIELCE (P. BRAMBERT).....	87
1. Wprowadzenie	87
2. Geneza i charakter klastra Grono Targowe Kielce	89
3. Grono Targowe Kielce w systemie przestrzennym.....	90
4. Grono Targowe Kielce w systemie gospodarczym	93
5. Wnioski	97
SIEĆ TRANSPORTOWA – GEOGRAFIA A SZANSE ROZWOJU REGIONÓW (K. IWASZKO–NIZIAŁKOWSKA)	101
1. Wstęp.....	101
2. Metoda badań	103
3. Wyniki badań	104
4. Wnioski	110
PRZESTRZENNY WYMIAR MONOPOLI I STREF KONKURENCJI WIELKOPOWIERZCHNIOWYCH SKLEPÓW SIECIOWYCH. STUDIUM LOKALIZACJI HIPERMARKETÓW NA OBSZARZE DOLNEGO ŚLĄSKA (K. IWASZKO–NIZIAŁKOWSKA, W. JABŁOŃSKI)	113
1. Wstęp.....	113
2. Dane, obszar i metody badań	115
3. Wyniki badań	116
4. Wnioski	125
DEMOGRAFICZNO–SPOŁECZNE WYZWANIA RYNKU PRACY TRADYCYJNEGO REGIONU EKONOMICZNEGO (A. RUNGE, J. RUNGE)	129
1. Wprowadzenie	129
2. Demograficzno–społeczne determinanty rynku pracy badanego obszaru	131
3. Podsumowanie.....	136
ROLA LOKALNYCH GRUP RYBACKICH W ROZWOJU OBSZARÓW WIEJSKICH WOJEWÓDZTW NADMORSKICH (G.CZAPIEWSKA).....	141
1. Wstęp.....	141
2. Rozwój i funkcjonowanie Lokalnych Grup Rybackich.....	142
3. Zrównoważony rozwój obszarów zależnych od rybactwa.....	146
4. Sieci Lokalnych Grup Rybackich w województwach nadmorskich	149
5. Podsumowanie	151
HANDEL WIELKOPOWIERZCHNIOWY WROCŁAWIA – STAN OBECNY I PERSPEKTYWA ROZWOJU (S. CZERWIŃSKI).....	155
1. Wprowadzenie – zarys problemu oraz cel opracowania.....	155
2. Problematyka klasyfikacyjno–terminologiczna.....	157
3. Wielkopowierzchniowe obiekty handlowe – stan obecny	162
4. Wielkopowierzchniowe obiekty handlowe – perspektywy rozwoju	170
5. Podsumowanie.....	175
POTENCJALNE KONFLIKTY EKOLOGICZNE W PRZESTRZENI MIASTA WROCŁAWIA (A. JACASZEK)	181
1. Wstęp.....	181
2. Konflikt lokalizacyjny w aspekcie syndromu NIMBY	184
3. Przestrzeń miasta Wrocławia jako arena potencjalnych konfliktów ekologicznych	188
4. Podsumowanie	192
MURALE JAKO PROPOZYCJA STRATEGII ROZWOJU OSIEDLA OŁBIN (WROCŁAW) (A. GROCHOWSKA)	195
1. Wstęp.....	195
2. Program rewitalizacji	196
3. Murale w przestrzeni miejskiej	197
4. Murale jako element strategii rozwoju.....	202
5. Podsumowanie	203

SYSTEM PRZESTRZENI PUBLICZNYCH WE WROCŁAWIU (M. PEC-ŚWIECICKA)	207
1. Wstęp	207
2. System przestrzeni publicznych – definicja robocza	209
3. Uzasadnienie podjęcia tematu	210
3.1. Aspekty historyczne	210
3.2. Aktualny stan terenów zieleni publicznej	212
3.3. Podstawa prawna	212
4. Cel badań	213
5. Metodyka	214
6. Stan badań	215
7. Zakres badań	215
8. Podsumowanie	216
KONTYNUACJA ZAŁOŻEŃ PROJEKTOWYCH W PLANOWANIU I ZAGOSPODAROWANIU PRZESTRZENNYM MIAST (M. ŚLIWA)	219
1. Wstęp	219
2. Myśl urbanistyczna i jej kontynuacja	220
3. Skutki kontynuacji i braku kontynuacji myśli urbanistycznej	222
4. Przykłady kontynuacji lub braku kontynuacji myśli urbanistycznej w Opolu	224
5. Wnioski	230
ANALIZA PROCESÓW URBANIZACYJNYCH W ASPEKcie PRZESTRZENNYM NA PRZYKŁADZIE MIEJSCOWOŚCI GOŁĄB W WOJEWÓDZTWIE LUBELSKIM (B. PRUS, K. BERNAT)	233
1. Wprowadzenie	233
2. Cel, zakres i metoda badań	234
3. Obszar badań	235
4. Urbanizacja wsi – definicja i jej aspekty	235
5. Analiza urbanizacji wsi Gołęb w aspekcie przestrzennym	237
5.1. Charakterystyka zgromadzonych materiałów kartograficznych	237
5.2. Przeobrażenia architektoniczne zabudowy Gołębia	238
5.3. Analiza zmian przestrzennego zróżnicowania zabudowy mieszkaniowej	240
6. Wnioski	243
ZASTOSOWANIE JĘZYKÓW SKRYPTOWYCH JAVASCRIPT W PRZETWARZANIU I WIZUALIZACJI DANYCH PRZESTRZENNYCH NA PRZYKŁADZIE PLANU MIEJSCOWEGO GMINY TOMICE (T. SALATA, K. KRÓL)	247
1. Wstęp	247
2. Cel pracy	248
3. Przetwarzanie danych przestrzennych	249
4. Wykorzystanie skryptów JavaScript w przygotowaniu projektu	252
5. Podsumowanie i wnioski	255
ŻYCIE W SIECI. DIGITALIZACJA PRZESTRZENI PUBLICZNEJ (D. DZIUBIŃSKI)	257
1. Wprowadzenie	257
2. Tło rozważań	258
3. Aplikacje – konsekwencje	259
3.1. Informacja	259
3.2. Mapowanie	260
3.3. Logistyka	260
3.4. Społeczność	261
3.5. Aktywność	261
3.6. Anonimowość	262
3.7. Kontrola	262
3.8. Miejsce	263
4. Jaka przyszłość ?	264

Jan Łoboda

Wyższa Szkoła Bankowa we Wrocławiu

Od regionu do problemów i przekształceń regionalnych struktur funkcjonalno–przestrzennych. Doświadczenia ostatniego dwudziestopięciolecia

Streszczenie: W artykule przedstawiono ocenę stanu badań nad regionem w kontekście przekształceń jego struktur funkcjonalno–przestrzennych, na przestrzeni ostatniego ćwierćwiecza. Kanwą tych rozważań było osiem konferencji międzynarodowych organizowanych przez Zakład Geografii Społecznej i Ekonomicznej – ostatnio przekształcony w Zakład Analiz Regionalnych i Lokalnych wspólnie z Zakładem Zagospodarowania Przestrzennego Instytutu Geografii i Rozwoju Regionalnego Uniwersytetu Wrocławskiego. W konferencjach tych uczestniczyli przedstawiciele wszystkich ośrodków geograficznych, krajowych i zagranicznych reprezentujących kraje sąsiednie. Uczestnikami byli badacze nauk zajmujących się regionem i praktycy, w tym: geografowie, socjologowie, ekonomiści, urbaniści, planiści i inni. Nadało to rozważaniom charakteru porównawczego i obejmowało szeroką wiedzę interdyscyplinarną związaną z regionem oraz jej niektórymi aspektami użytkowymi.

Słowa kluczowe: region, przekształcenia funkcjonalno–przestrzenne, uwarunkowania i czynniki rozwoju regionalnego, wyzwania oraz dylematy na przyszłość

Region jako jedna z podstawowych kategorii nauk geograficznych posiada bardzo bogatą literaturę. Mimo, iż zajmuje się nim wiele dyscyplin naukowych opisujących rozmaite zjawiska i procesy zachodzące w jego obrębie, w mniejszym zakresie spotykamy się z próbami wyjaśnienia, na czym polega fenomen regionu, które czynniki i z jaką intensywnością oddziałują na jego strukturę i kształtowanie się oraz wynikające stąd funkcje (Łoboda 1978).

Z pewnym uproszczeniem można przyjąć, iż dotychczasowa duża już wiedza o regionie jest na tyle pełna, że można z niej odpowiednio korzystać, by optymalnie wpływać na jego dalszy rozwój i funkcjonowanie. Rzeczywistość pokazuje nam jednak, że dotychczasowy dorobek naukowy dotyczący regionu jest w bardzo

niewielkim zakresie wykorzystywany. Przyczyny tego stanu są różne, jedne posiadają swoje źródła w samej nauce, inne w kategoriach uznawanych wartości.

Przedstawiciele poszczególnych dyscyplin naukowych zajmujących się regionem, reprezentują zróżnicowane specjalności, od geografii poczynając poprzez ekonomię, socjologię, demografię i inne, interesując się wąskimi problemami, właściwymi dla tych nauk. Powstały też próby w postaci nielicznych ujęć syntetycznych, czy wręcz formułowano ujęcia teoretyczne, w miarę uniwersalne. W połowie ubiegłego wieku powstała nawet specjalna nauka zajmująca się regionem, zwana „*regional science*” kreowana przez W. Isarda w USA, która następnie rozszerzyła się na pozostałe kontynenty, w tym na Europę i Polskę (Isard 1959).

Generalnie jednak, nawet próby ujęć całościowych noszą w większości określone cechy indywidualizmu, a badania zespołowe nad regionem prowadzone są przeważnie przez specjalistów z pokrewnych lub tych samych dziedzin.

Efektem tego było oddzielane traktowanie poszczególnych zagadnień w układzie regionalnym a dorobek każdej dyscypliny wyjaśniał jedynie, czy tylko naświetlał określone problemy regionu.

Jeszcze ćwierć wieku temu uzyskane rezultaty badań nad regionem nie dostarczyły kompletnej wiedzy, niezbędnej do zaspokojenia ówczesnych potrzeb. Główną przyczynę tego stanu rzeczy upatrywano w braku wystarczająco ogólnej teorii, która umożliwiałaby stworzenie na jej gruncie odpowiedniej płaszczyzny integrującej wiedzę z poszczególnych dyscyplin szczegółowych, w celu sformułowania ogólnych hipotez wyjaśniających funkcjonowanie regionu jako całości, złożonej z rozmieszczonych w regionie ludzi i powiązanych z nimi elementów materialnych. Przyjmując nawet że istnieje taka teoria, na przykład ogólna teoria systemów, napotykamy na kolejny istotny problem, wywodzący się z kategorii wartości.

W zaistniałej sytuacji, pod koniec 1987 roku Zakład Geografii Społecznej i Ekonomicznej Instytutu Geograficznego Uniwersytetu Wrocławskiego zainicjował cykl konferencji międzynarodowych, poświęconych przekształceniom regionalnych struktur funkcjonalno-przestrzennych, z udziałem przedstawicieli większości ośrodków badawczych zajmujących się regionem w kraju i niektórych innych państwach, które miały stanowić płaszczyznę do prezentacji zarówno zróżnicowanych studiów empirycznych jak i uogólnień teoretycznych dotyczących poszukiwania odpowiednich rozwiązań modelowych wynikających z rozwoju regionalnego jak i kształtowania teorii regionu jako takiego.

Pierwsza konferencja w tym cyklu odbyła się w Karpaczu. Jej celem była identyfikacja warunków i zagadnień składających się na ówczesny stan regionalnych struktur funkcjonalno-przestrzennych. Rozważaniami objęto m.in.:

- inwestycyjne uwarunkowania rozwoju regionalnego,
- regionalne zróżnicowanie sytuacji demograficznej i modele wewnętrznych migracji ludności,
- rozwój i zagospodarowanie obszarów przygranicznych,

- strukturę funkcjonalno-przestrzenną makroregionu, strukturę społeczno-demograficzną i organizacyjno-terytorialną województw,
- powiązania między miastami i przekształcanie układów hierarchicznych miast,
- związki między preferencjami przestrzennymi ludności,
- problemy społeczne aglomeracji oraz
- czynniki warunkujące funkcjonowanie gospodarki.

Mimo szerokiego zakresu prezentowanych zagadnień i związanej z tym dyskusji, można z dużym uproszczeniem sformułować w tym kontekście następujące uogólnienia (Łoboda 1992):

- struktury regionalne ulegają przemianom, zmierzając do osiągnięcia pewniej równowagi funkcjonalnej,
- w ramach krajów istnieją ich podsystemy regionalne o różnych rangach i funkcjach. Te podsystemy w różnych skalach (makroregionalnej, czy subregionalnej) zmierzają zwykle w swej ewolucji do coraz silniejszej integracji, m.in. przez wzrastającą specjalizację i interakcje poszczególnych ogniw systemu, a także ich funkcji,
- dotąd stosunkowo słabo poznana jest rola peryferii w kształtowaniu układów regionalnych różnych zjawisk i procesów oraz odwrotnie,
- zbyt jednostronny rozwój niektórych regionów, a szczególnie nadmierna koncentracja działalności gospodarczej, doprowadziły, oprócz innych przyczyn, do ukształtowania się tzw. obszarów problemowych,
- zakładano wówczas, iż nasza teoria i praktyka gospodarowania przestrzenią winna bardziej nawiązywać do potrzeb przyszłości, niż do tego co miało miejsce w przeszłości.

Druga konferencja, organizowana już z udziałem Zakładu Zagospodarowania Przestrzennego, odbyła się w 1994 roku i dotyczyła konkretnych przekształceń regionalnych struktur funkcjonalno-przestrzennych. Przedmiotem obrad były początki procesu przekształceń systemowych, rozpoczętych w 1989 roku a ideą przewodnią była analiza i ocena wielopłaszczyznowych przemian społeczno-gospodarczych w świetle badań geograficznych, ekonomicznych, socjologicznych, i innych związanych z organizacją i planowaniem zagospodarowywania przestrzeni.

Duże zainteresowanie wymienioną problematyką i jej szeroki zakres dały asumpt do agregacji podnoszonych zagadnień w trzech następujących grupach problemowych (Jakubowicz, Łoboda 1996):

- przekształcenia makrostruktur regionalnych w tym m.in. kryzys polityki regionalnej, czynniki determinujące tę politykę, nierówności regionalne, inwestycje zagraniczne i przemiany makroregionalne,
- ówczesne przekształcenia społeczno-gospodarcze z uwzględnieniem struktur regionalnych, nowe zjawiska różnicujące przestrzeń, wpływ otoczenia społeczno-gospodarczego na indywidualną działalność gospodarczą, zmiany w powiązaniach wewnątrz i zewnątrz regionalnych,

- koncepcje regionu i jego struktury z uwzględnieniem: ujęć socjologicznych, specyfiki polskich regionów nadmorskich, struktury regionalnej kraju w kontekście podziału terytorialnego, zróżnicowania ekonomicznego i społeczno–demograficznego regionów, miejsca miast w strukturze osadniczej i regionu miejskiego w badaniach geograficznych oraz regionalnych związków przestrzennych.

W efekcie prezentowanych doświadczeń i wyników badań sformułowano wiele uogólnień, z których za istotniejsze można uznać następujące:

- ówczesny poziom rozwoju gospodarczego regionów był m.in. wynikiem zmiennej atrakcyjności, zróżnicowania przestrzeni geograficznej stawiającej odmienne niekiedy warunki do pobudzania czy hamowania określonych czynników wzrostu,
- w procesie przemian przestrzennych istotną rolę odgrywają poszczególne podmioty gospodarcze i instytucje, które są w różnym stopniu podatne na przekształcenia stosownie do pełnionych funkcji,
- proces przemian regionalnych może być odpowiednio kształtowany za pomocą różnych instrumentów z uwzględnieniem cech podmiotów objętych zmianami oraz zmierzać do ściśle określonych celów strategicznych,
- głównym celem strategicznym rozwoju struktur regionalnych i lokalnych jest dążenie do kształtowania tego regionu w postaci układów konkurencyjnych w relacji do obszarów ekonomicznie dobrze rozwiniętych,
- zaczęło się wówczas nasilać negatywne zjawisko petryfikacji oraz pogłębiania się rozpiętości międzyregionalnych w Polsce od 1990 roku, które osiągnęły poziom stanowiący zagrożenie dla właściwego przebiegu procesu transformacji i restrukturyzacji kraju.

Trzecia konferencja odbyła się w 1996 roku i była kontynuacją zainteresowań rozwojem regionalnym i jego głównymi aspektami, koncentrując się między innymi na:

- współzależnościach ustrojowych w kontekście przeobrażeń struktur regionalnych w Polsce i Republice Czeskiej, w tym analizie mechanizmów i instrumentów sterowania procesami ich przekształceń, związanych z decentralizacją decyzji gospodarczych oraz zmianą geometrii wynikającej z przesunięć dotyczących rozmieszczenia produkcji, konsumpcji, aktywności, kreatywności i lokalizacji ośrodków, dziedzin rozwoju regionalnego, lokalnego itp.,
- czynnikach bezpośrednio stymulujących rozwój regionalny i lokalny, do których obok bieżącej aktywności gospodarczej należy także nauka i oświata,
- regionach i miastach przygranicznych, w których obserwuje się wiele nowych zjawisk będących zarówno wynikiem otwarcia granic jak i powstania nowych układów wolnorynkowych, rzutujących m.in. na możliwości wyboru miejsc realizacji rozmieszczenia nie tylko mieszkańców sąsiadujących ze sobą ale i nieraz odległych jednostek osadniczych,

- homogenizacji demograficznej różnych regionów, wyrażającej się zbieżności ich funkcji demograficznych i powstawaniem odpowiadających im przejawów przestrzennych oraz zmian osadniczych którym mogą towarzyszyć zaburzenia dotychczasowych układów hierarchicznych i funkcjonalnych systemów osadniczych,
- wzroście indywidualnej przedsiębiorczości oraz powstawaniu nowych podmiotów gospodarczych, którym towarzyszy wzrost samorządności terytorialnych, co sprzyja możliwości wpływania na wiele sfer działalności tak lokalnej jak i regionalnej.

Konferencja czwarta w 1998 roku, była próbą analizy i wstępnej oceny istotniejszych procesów zachodzących we współczesnym świecie w kontekście relacji: globalizacja a region, regionalizacja i regionalizm.

Idea przewodnia tej konfrontacji sprowadziła się do trzech następujących bloków tematyczno-problemowych (Łoboda, Grykień 1999):

- globalizacji gospodarki w kontekście zmian zachodzących we współczesnym życiu społecznym i gospodarczym na świecie,
- próby uporządkowania różnorodnych stanowisk w odniesieniu do regionalnego aspektu rozważań w tym terminologicznych (region, regionalizacja, podejście regionalne),
- ujawniających się regionalizmów o zróżnicowanym podłożu i uwarunkowaniach, które jak dotąd są relatywnie słabo zbadane i rozpoznane.

Uzyskane wyniki w wymienionym zakresie stanowiły jedynie tło dla przyszłych badań i studiów, bowiem o ile początki reform samorządowych dały asumpt do rozwoju małych miast, to kolejny etap miał dostarczyć podstaw rozwojowych regionów.

Piąta konferencja w 2000 roku była okazją do przedstawienia i przedyskutowania wielu problemów związanych z rozwojem regionalnym w gronie przedstawicieli różnych dyscyplin na przykładach z Francji, Niemiec, Czech, Ukrainy, w tym geografów, ekonomistów, urbanistów, planistów przestrzennych oraz praktyków i przedstawicieli licznych instytucji zajmujących się rozwojem regionalnym (Rządowe Centrum Studiów Strategicznych, Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego, Wojewódzka Pracownia Urbanistyczna, Urząd Statystyczny i inne).

Tematyka konferencji była bardzo szeroka i obejmowała m.in. (Ciok, Ilnicki 2000):

- problemy ekonomiczne (bezpośrednie inwestycje zagraniczne, efektywność społeczno-ekonomiczną, eksport, infrastrukturę, turystykę itp.),
- zagadnienia ludnościowe (ruch i struktury ludności, bezrobocie i inne),
- regiony konfliktowe, konkurencyjność i innowacyjność regionalną, euroregiony, integracje euroregionalną, strategię rozwoju regionalnego, jakość środowiska i terytorialność władzy jako bariery rozwoju.

Podsumowanie odnoszące się do całej poruszanej na konferencji problematyki można sprowadzić do uogólnienia, iż efektem reform i przemian politycznych, społeczno–gospodarczych oraz przestrzennych jakie w ostatnim ćwierćwieczu za-
szły w Polsce jak i krajach sąsiednich, jest nowy układ regionalny, który ciągle się
zmienia wraz z jego uwarunkowaniami, otoczeniem i przejawami.

Szósta konferencja w 2002 roku skupiła się na dwóch nurtach, prezentowa-
nych w oddzielnych tomach pokonferencyjnych:

- pierwszy ukierunkowany na rozwój regionalny i lokalny w odniesieniu do pro-
cesów globalizacji (Miszewska, Furmankiewicz 2002) oraz
- drugi obejmujący współczesne procesy transformacji w układach lokalnych
i regionalnych w Polsce (Namyślak, Kozieł 2002).

Szczególnie istotny w badaniach przestrzennych jest wpływ zaniku barier na
przepływ dóbr, osób i informacji oraz na aktualne przekształcenia struktur regional-
nych i lokalnych, procesy transformacji obszarów objętych rozwojem oraz konku-
rencyjność regionów i krajów.

We współczesnej gospodarce i jej rozwoju obserwujemy wzrost zapotrze-
bowania na różnorodne studia przedstawiające charakterystykę a także walory jed-
nych obszarów wobec innych. Analizy takie umożliwiają poprzez wyodrębnienie
atutów szans a także silnych i słabych stron oraz zagrożeń, określenie potencjału
społecznego jednostek terytorialnych, a także identyfikację powstawania organizacji
sieciowych, które nie posiadają ściśle terytorialnego, ani hierarchicznego charakteru.

W 2004 roku siódma konferencja odbyła się pod hasłem: „Regionalny wy-
miar integracji europejskiej” i miała szeroki zakres problemowy. Wygłoszono na
niej 55 referatów dotyczących aktualnych przeobrażeń struktur regionalnych, stanu
zaawansowania procesów transformacji społeczno–gospodarczej, barier i ograniczeń
rozwoju regionalnego, szans i zagrożeń tego rozwoju w związku z przystąpieniem
Polski do Unii Europejskiej. Mieściły się one w sześciu następujących nurtach tema-
tycznych:

- regiony w procesie integracji europejskiej,
- główne wymiary struktury regionalnej,
- główne problemy polityki regionalnej,
- pogranicza i współpraca międzynarodowa,
- problemy ludnościowo–osadnicze oraz
- struktura regionalno–przestrzenna obszarów.

Efektom konferencji były dwa tomy rozważań: jeden obejmujący wymie-
nione trzy pierwsze bloki problemowe (Ciok, Ilnicki 2004) oraz drugi: pozostałe
uwzględnione zagadnienia (Jakubowicz, Raczyk 2004).

Z powyższych rozważań jednoznacznie wynika, iż podjęta problematyka
stała się szczególnie żywotna i ważna dla Polski w związku z wejściem naszego
kraju do Unii Europejskiej 1 maja 2004 roku.

Ósma konferencja w 2006 roku pod tytułem „Od lokalnego do globalnego wymiaru gospodarowania przestrzenią” dotyczyła nowych jakości przestrzeni społeczno–ekonomicznej (Brezdeń, Grykień 2007). Ideą przewodnią rozważań i analiz były współczesne uwarunkowania gospodarowania przestrzenią, wynikające z globalnych i europejskich mega trendów i wyzwań rozwojowych:

- cywilizacji informacyjnej będącej wyznacznikiem rozwoju kraju w układzie światowym, w którym ludzie, ich kwalifikacje, postawy i sposoby zachowań przestrzennych stają się główną siłą sprawczą rozwoju a dotychczasowe rozmieszczenie surowców i majątku oraz zagospodarowanie produkcyjne odgrywa coraz mniejszą rolę w przekształcaniach przestrzennych obszarów,
- postępującej globalizacji gospodarki będącej wyznacznikiem wyzwania efektywnościowego i modernizacyjnego, kształtującego konkurencyjność przestrzeni w systemie europejskim i światowym,
- ekorozwoju jako wyzwania ogólnocywilizacyjnego obecnego stulecia, określającego nowe wartości, długofalowe cele strategiczne, uwarunkowania i kryteria zrównoważonego rozwoju,
- demokracji jako wyzwania politycznego wyznaczającego główne kryteria kształtowania organizacji terytorialnej kraju zgodnie z zasadami funkcjonowania otwartego społeczeństwa obywatelskiego i zdecentralizowanego państwa unitarnego oraz integracji polskiej przestrzeni z przestrzenią europejską.

W konsekwencji główne nurty dyskusji koncentrowały się na:

- nowych warunkach funkcjonowania przestrzennego regionu,
- sytuacji wobec zróżnicowań regionalnych,
- regionalnych i lokalnych skutkach globalizacji oraz
- regionalnych centrach wzrostu, odnoszonych do sytuacji na rynku pracy wobec wysokiego poziomu bezrobocia, procesów migracyjnych, ekorozwoju i innych.

Kolejna dziewiąta konferencja, która odbyła się w 2008 roku dotyczyła Europy bez granic z uwzględnieniem nowych wyzwań i nowej jakości przestrzeni. Wiązał się to m.in. z końcem okresu transformacji bowiem Polska i inne nowo przyjęte do UE kraje przestały być traktowane jako tzw. gospodarki w okresie przejściowym, gdyż stanęły przed nimi te same wyzwania co i przed znacznie bogatszymi krajami Europy Zachodniej i w których produktywność rozumiana jako wielkość dochodu wytworzonego przez pojedynczego pracownika była głównym motorem wzrostu w ostatnich latach.

Prezentowane wyniki badań umożliwiły szczegółową identyfikację następujących czterech głównych wyzwań (Ilnicki, Janc 2008):

- zakończenie procesu transformacji politycznej i społeczno–gospodarczej w krajach Europy Środkowej i Wschodniej, przy jednoczesnym rozpoczęciu procesu konfrontacji w sensie pozytywnym,

- zauważalna niepewność rozwoju i funkcjonowania gospodarki, której towarzyszą zarówno cykle koniunkturalne, jak i zjawiska incydentalne, a także katastroficzne,
- wyczerpywanie się zasobów tak w stanie ekonomicznym jak i ekologicznym i towarzyszące tym procesom ograniczenia, które już teraz winny wyzwalać nowe idee, pomysły i przejawy ich realizacji w przestrzeni,
- wytwarzanie nowych działalności w postaci rozwoju „sektora kreatywnego” w gospodarce, jako impulsu pobudzającego postęp i rozwój w różnych strefach aktywności jak i zróżnicowanych skalach przestrzennych.

Nowej jakości przestrzeni można dopatrywać się głównie w co najmniej sześciu aktywnościach, do których można zakwalifikować (Dołzbłasz, Raczyk 2008):

- wzrost wartości przestrzeni, jako dobra coraz bardziej limitowanego, o które trwa nieustająca walka, a które przestało być tzw. dobrem naturalnym,
- zwiększenie się konfliktowości przestrzeni w związku z narastającą presją na jej posiadanie tylko dla siebie i realizacji swoich wyłącznie celów, bez należytego uwzględnienia interesu ogólnospołecznego, środowiskowego itp.,
- narastanie wymogów w korzystaniu z przestrzeni zarówno odmiennych w odniesieniu do potrzeby zachowania walorów i racjonalnego z niej korzystania zgodnie z prawami przyrodniczymi jak i w strefie zrównoważonego rozwoju społeczno-gospodarczego,
- rosnące znaczenie wielofunkcyjności przestrzeni i konieczność uwzględnienia funkcji czasu w korzystaniu z jej właściwości i możliwości zaspokajania zróżnicowanych potrzeb użytkowników,
- kształtowanie nowych form oraz modeli wykorzystywania przestrzeni, które wymagają ich identyfikacji, wyjaśniania i rozumienia w warunkach współcześnie zachodzących i zmieniających się procesów oraz zjawisk,
- postępujący wzrost znaczenia przestrzeni społecznej, w której powstają coraz to nowe problemy do rozwiązania, posiadające zróżnicowane formy oraz wyrazy przestrzenne, niekiedy dotąd nie spotykane i często nie dające się zaprogramować ani przewidzieć.

Ostatnia, dziesiąta konferencja w 2010 roku miała dualny wymiar, obejmując współczesne kierunki przemian społeczno-ekonomicznych (tom 1) oraz zmiany funkcjonalno-przestrzenne miast i obszarów wiejskich w różnych kontekstach regionalnych i lokalnych (tom 2) (Namyślak 2011a, 2011b).

W pierwszej grupie analizowanych zagadnień znalazły się m.in. prace dotyczące:

- wpływu kryzysu finansowego i gospodarczego na kształtowanie przestrzeni społeczno-ekonomicznej,
- dalszego rozwoju specjalnych stref ekonomicznych (SSE) – kolejnych rozszerzeń i konsekwencji znacznego rozproszenia ich na obszarze kraju,

- zmian w strukturze geograficznej handlu zagranicznego polskich regionów,
- uwarunkowań wdrażania polityki regionalnej oraz ewolucję polityki zdrowotnej,
- kapitału ludzkiego, jego cech oraz znaczenia w procesach innowacyjnych.

W takim ujęciu na szczególną uwagę zasługuje różnorodność tzw. studiów dwóch przypadków oraz zróżnicowanych warunków badawczych.

W grupie drugiej zidentyfikowane zostały zachodzące aktualnie zmiany uwarunkowań endo- i egzogenicznych jednostek osadniczych w Polsce i Europie, które doprowadziły do już widocznych zmian społecznych, przekształceń gospodarczych i przeobrażeń fizjonomii i morfologii jednostek. W odniesieniu do miast uwzględnione zostały m.in. następujące elementy:

- niektóre aspekty teoretyczne, w tym centralność większych miast przy uwzględnieniu czynnika administracyjnego,
- proces kreowania nowych miast w Polsce,
- kontrasty i zmienność w zagospodarowaniu przestrzeni miejskiej,
- procesy migracji w miastach oraz kwestie cudzoziemców w tych jednostkach osadniczych,
- rola dziedzictwa kulturowego w rozwoju turystyki miejskiej.

Z kolei w analizie przekształceń obszarów wiejskich, główna uwaga została zwrócona na:

- pozytywny wpływ funduszy europejskich na działalność rolniczą,
- problem porzucania i zaniechania w Sudetach Wschodnich,
- rozwój ekoturystyki będącej efektem wprowadzenia zasad zrównoważonego rozwoju i minimalizowania jej szkodliwego wpływu na środowisko naturalne.

Za wiodącą idee przewodnią całej problematyki tej konferencji można uznać nastającą konkurencyjność jednostek terytorialnych w odniesieniu do kształtowanej spójności przestrzeni tak krajowej jak i europejskiej.

Głównym celem konferencji w 2012 roku było przedstawienie osiągnięć i wyzwań badań polityki regionalnej i gospodarki przestrzennej z uwzględnieniem problemów miast i obszarów wiejskich oraz transgranicznych, współczesnych czynników rozwoju regionalnego, kształtowania przestrzeni publicznej, społeczeństwa i gospodarki socjalnej, zróżnicowania przestrzennego a także problemów integracji i dezintegracji społeczno-ekonomicznej i politycznej.

Generalnie w ostatnim, omawianym tutaj dwudziestopięcioleciu, obserwujemy wielkie przemiany. Współczesnymi działaniami tworzymy nowe przestrzenie aktywności w różnych skalach, od lokalnej do globalnej, które są determinowane nie tylko przez identyfikowane i wymieniane na naszych konferencjach czynniki. Jakże często istotną rolę spełniają przy podejmowaniu wielu decyzji nieprzewidywalne uwarunkowania jak nastroje, emocje, znudzenie, poczucie godności, obrona tożsamości, upodobania czy inne preferencje i reprezentujące je wartości – w tym także częsta ich wzajemna przeciwstawność. Dlatego też mówi się o dylematach, które towarzyszą i towarzyszyć będą zaspakajaniu naszych potrzeb (Lisowski 2001).

P. Sztompka (1999, 2002) wskazuje 10 takich ambiwalencji i wynikających z nich dylematów oraz wyzwań dla naszej przyszłości w XXI wieku, które sprowadza do następujących pytań:

- Indywidualizm czy wspólnota?
- Globalność czy lokalność?
- Interesy czy wartości?
- Masowość czy jakość życia?
- Kult nowości czy afirmacja tradycji?
- Konsumpcja czy samorealizacja?
- Kontraktowa intymność czy trwała rodzina?
- Demokracja w rękach wybranych czy dyskurs publiczny?
- Dorywcze zajęcia czy życiowa kariera?
- Informacja czy mądrość?

Za P. Sztompką (2002) uogólniając, można dojść do wniosku, iż w otaczającej nas rzeczywistości mamy najczęściej do czynienia z dominacją tych akcentów czy preferencji, które przez autora zostały wymienione jako pierwsze ze wszystkich dziesięciu dylematów. W ich świetle rysuje się według P. Sztompki syndrom demokratycznego kapitalizmu (Rifkin 2003) łączący w sobie: indywidualizm, globalizację, interesowność, masowość, kult nowości, dorywczosć pracy, konsumpcjonizm, kontraktowa intymność, idee demokracji elitarniej i dominację informacji. Wynikający stąd sposób i metoda naszego życia i zachowań – w tym także przestrzennych nie musi być jednolity. Dysponujemy bowiem możliwościami świadomej refleksji nad swoją sytuacją – swoimi wyobrażeniami i preferencjami, także w odniesieniu do przekształceń regionalnych struktur funkcjonalno-przestrzennych.

Przyszłość to dążenie do przywrócenia równowagi między różnymi biegunami aktywności i afirmacja wielkiego bogactwa naszej egzystencji, o czym świadczą wyniki prezentowanych tutaj badań i związane z nimi prawidłowości oraz refleksje. Niebawem zostaną one wzbogacone o nowe oczekiwania, nowe wyzwania, nowe dylematy, które dzisiaj pozostają poza sferą naszych rozważań i analiz.

Niemniej jednak, już teraz programowanie rozwoju badań i studiów regionalnych, powinno pozostawać w ścisłej korelacji z pytaniami, które w omawianym kontekście już teraz możemy sformułować następująco:

- jak jesteśmy przygotowani do podejmowania i wyjaśniania współczesnych problemów związanych z nowymi uwarunkowaniami przestrzennymi rozwoju studiów i badań regionalnych?
- czy obecna metodologia badań regionalnych jest wystarczająca, by zapewnić obiektywne wyjaśnienie otaczającej coraz bardziej złożonej rzeczywistości – dotyczy to zarówno aparatu pojęciowego, jak i związanych z tym procedur?
- czy współczesne narzędzia którymi się posługujemy są odpowiednie do ujmowania wielu nowych cech i parametrów w zależności od różnorodności struktur i procesów, do ich identyfikacji i predykcji?

- czy potrafimy wskazać na współczesne i przyszłe efekty i skutki przemian przestrzennych, których jesteśmy zarówno świadkami jak i współuczestnikami?
- w jakich kierunkach winny pójść nasze przyszłe badania i oczekiwania ze zwróceniem szczególnej uwagi na ich wartości merytoryczne i znaczenie aplikacyjne?

Z nadzieją na wyjaśnienia tutaj poruszonych i związanych z nimi kwestii oraz uzyskanie przynajmniej częściowych na nie odpowiedzi, łączymy problematykę tegoroczną i przyszłych konferencji.

Literatura

- Brezdeń P., Grykień S. red., 2007. Od lokalnego do globalnego wymiaru gospodarowania przestrzenią – nowe jakości przestrzeni społeczno–ekonomicznej. Przekształcenia regionalnych struktur funkcjonalno–przestrzennych IX. Uniwersytet Wrocławski, Instytut Geografii i Rozwoju Regionalnego, Wrocław.
- Ciok S., Ilnicki D. red., 2004. Regionalny Wymiar integracji europejskiej. Przekształcenia regionalnych struktur funkcjonalno–przestrzennych VIII/1. Uniwersytet Wrocławski, Instytut Geografii i Rozwoju Regionalnego, Wrocław.
- Dołzbłasz S., Raczyk A. red., 2008, Europa bez granic – nowa jakość przestrzeni. Przekształcenia regionalnych struktur funkcjonalno–przestrzennych. Rozprawy Naukowe Instytutu Geografii i Rozwoju Regionalnego Uniwersytetu Wrocławskiego 4. Uniwersytet Wrocławski, Instytut Geografii i Rozwoju Regionalnego, Wrocław.
- Ilnicki D., Janc K. red., 2008. Europa bez granic – nowe wyzwania. Przekształcenia regionalnych struktur funkcjonalno–przestrzennych. Rozprawy Naukowe Instytutu Geografii i Rozwoju Regionalnego Uniwersytetu Wrocławskiego 3. Uniwersytet Wrocławski, Instytut Geografii i Rozwoju Regionalnego, Wrocław.
- Isard W., 1959. General theory: social, political, economic and regional. Mass. M.I.T. Press, Cambridge.
- Jakubowicz E., Łoboda J. red., 1996. Przekształcenia regionalnych struktur funkcjonalno–przestrzennych. Studia Geograficzne LXV. Wydawnictwo Uniwersytetu Wrocławskiego, Wrocław.
- Jakubowicz E., Raczyk A. red., 2004. Regionalny wymiar integracji europejskiej. Przekształcenia regionalnych struktur funkcjonalno–przestrzennych VIII/2. Uniwersytet Wrocławski, Instytut Geografii i Rozwoju Regionalnego, Wrocław.
- Lisowski A., 2001. Potrzeby społeczne i ich diagnozowanie. W: A. Kurzynowski (red.), Polityka Społeczna. SGH, Warszawa, 52–73.
- Łoboda J., 1978. Region jako system: próba określenia funkcji odległości i czasu. Przegląd Geograficzny L 2, 223–234.
- Łoboda J. red., 1992, Problemy regionalnych struktur funkcjonalno–przestrzennych. Studia Geograficzne LII. Wydawnictwo Uniwersytetu Wrocławskiego, Wrocław.
- Łoboda J., Grykień S. red., 1999. Przekształcenia regionalnych struktur funkcjonalno–przestrzennych IV. Uniwersytet Wrocławski, Instytut Geograficzny, Wrocław.
- Namyślak B. red., 2011a., Współczesne kierunki przemian społeczno–ekonomicznych. Przekształcenia regionalnych struktur funkcjonalno–przestrzennych I. Rozprawy Naukowe Instytutu Geografii i Rozwoju Regionalnego Uniwersytetu Wrocławskiego 19. Uniwersytet Wrocławski, Instytut Geografii i Rozwoju Regionalnego, Wrocław.
- Namyślak B. red., 2011b., Zmiany funkcjonalno–przestrzenne miast i obszarów wiejskich. W: Przekształcenia regionalnych struktur funkcjonalno–przestrzennych II. Rozprawy Naukowe Instytutu Geografii i Rozwoju Regionalnego Uniwersytetu Wrocławskiego 20. Uniwersytet Wrocławski, Instytut Geografii i Rozwoju Regionalnego, Wrocław.
- Namyślak B., Kozieł R. red., 2002. Współczesne procesy transformacji w układach regionalnych i lokalnych w Polsce. Przekształcenia regionalnych struktur funkcjonalno–przestrzennych VII. Uniwersytet Wrocławski, Instytut Geograficzny, Wrocław.

- Miszewska B., Furmankiewicz M. red., 2002. Rozwój regionalny i lokalny a procesy globalizacji. Przekształcenia regionalnych struktur funkcjonalno–przestrzennych VI. Uniwersytet Wrocławski, Instytut Geograficzny, Wrocław.
- Rifkin J., 2003. Wiek dostępu. Nowa kultura kapitalizmu w której płaci się za każdą chwilę życia. Wydawnictwo Dolnośląskie, Wrocław.
- Sztompka P., red., 1999. Imponderabilia wielkiej zmiany. Mentalność wartości i więzi społeczne czasów transformacji. PWN, Warszawa – Kraków.
- Sztompka P., 2002. Socjologia. Analiza społeczeństwa. Wydawnictwo Znak, Kraków.

From region to problems and regional transformations of space–functional structures. Experiences of the last twenty–five years

Summary: The article presented evaluation of regional research condition in transformation context of its space–functional structures, by the last quarter of a century. Groundwork of those considerations was eight international conferences organized by Department of Social and Economic Geography – lately converted into Department of Regional and Local Analysis together with Department of Space Organization of Institute of Geography and Regional development of Wrocław University. In those conferences participated representatives of all geographical centers, national and international representing neighboring countries. Representatives were scientists and practitioners associated with the region, involving: geographers, sociologists, economists, urbanologists, planners and others. All this gave considerations comparative attribute and included widely understood interdisciplinary knowledge connected with region and some of its utility aspects.

Keywords: region, space–functional transformations, conditions and factors of regional development, challenges and dilemmas for the future

prof. dr hab. Jan Łoboda
Wyższa Szkoła Bankowa we Wrocławiu
ul. Fabryczna 29–31
53–609 Wrocław

Edyta Szafranek
Uniwersytet Opolski

Współczesne cele i uwarunkowania badań na kierunku studiów Gospodarka przestrzenna

Streszczenie: W artykule zwrócono uwagę na potrzebę starannego prowadzenia badań przygotowywanych w ramach prac dyplomowych na kierunku Gospodarka przestrzenna. Jako uwarunkowania determinujące naukowość i promocyjność realizowanych badań uznano: poszanowanie przedmiotu, podmiotu i celu gospodarki przestrzennej jako dziedziny nauki, rozwój badań w zakresie gospodarki przestrzennej oraz potrzeby gospodarki w kontekście zarówno krajowym, jak i europejskim, a także wieloobszarowość kierunku studiów, trendy i wyzwania kształcenia na uczelniach wyższych.

Słowa kluczowe: gospodarka przestrzenna, badania naukowe, kierunek studiów

Kierunek studiów Gospodarka przestrzenna jest aktualnie obecny na około 40 uczelniach i szkołach wyższych w Polsce. Występuje on na niemal wszystkich rodzajach uczelni: uniwersytetach, uniwersytetach przymiotnikowych (np. ekonomicznych, przyrodniczych), politechnikach i innych jednostkach szkolnictwa wyższego. Jego obecność na tak różnorodnej pod względem profilu kształcenia liście ośrodków akademickich wskazuje, że jest to kierunek, którego absolwenci zdobywają kompetencje o różnym profilu. Jednakże konieczne jest zachowanie spójności i równowagi między kompetencjami studenta kończącego studia z Gospodarki przestrzennej na wszystkich uczelniach. Fakt ten powoduje konieczność ustalenia i szanowania celu kształcenia na omawianym kierunku studiów. Jego absolwenci powinni być bowiem przygotowani do wykonywania określonego zawodu, czy też funkcji w życiu społeczno-gospodarczym, bez względu na miejsce kończenia edukacji. Sytuacja ta wskazuje, że program kształcenia powinien być oparty na wspólnym fundamencie we wszystkich jednostkach akademickich kształcących na tym kierunku, a nade wszystko dostosowany do celu kształcenia.

Jednym z elementów programu kształcenia jest przygotowanie pracy dyplomowej. W zależności od stopnia i specjalizacji studiów mogą to być prace licencjackie, magisterskie i inżynierskie. Przygotowując każdą z prac student zobowiąza-

ny jest przeprowadzić badania naukowe (o różnym stopniu naukowości), które to muszą się wiązać z celem kształcenia na kierunku Gospodarka przestrzenna oraz kształtowanymi kompetencjami zawodowymi. Praktyka i obserwacja przygotowywania prac wskazuje na wiele nieścisłości, a wręcz nieprawidłowości. Nie może bowiem tematyka pracy dyplomowej z gospodarki przestrzennej nie uwzględniać przestrzeni i zjawisk w niej zachodzących, nie powinna dotyczyć tylko jednej sfery środowiska geograficznego. W niniejszym opracowaniu nie jest celem przywoływanie przykładów złych praktyk (w opinii Autora artykułu) w prowadzeniu badań z zakresu gospodarki przestrzennej, lecz rozważenie prawidłowości przygotowania prac dyplomowych, aby mogły one spełniać zarówno kryterium naukowości, jak i promocyjności, a w konsekwencji umożliwić nadanie absolwentowi tytułu zawodowego właśnie z gospodarki przestrzennej. Istotne jest wskazanie problematyki badawczej prac dyplomowych z Gospodarki przestrzennej, uwzględniając współczesne podstawy, cele i uwarunkowania kształcenia na poziomie wyższym. Pomocne w tym względzie jest przede wszystkim ustalenie czym zajmuje się gospodarka przestrzenna jako dziedzina nauki oraz na czym polega istota kształcenia na tym kierunku studiów.

Wyjaśnienie czym zajmuje się gospodarka przestrzenna jako dziedzina nauki jest intuicyjnie znane środowisku naukowemu, jednakże wymaga to głębszej analizy, ze względu na jej wieloobszarowość czy inaczej mówiąc interdyscyplinarność. Zadanie to nie jest łatwe, gdyż stopień złożoności zjawisk i procesów, które zachodzą w przestrzeni, jest bardzo duży. Wskazują na to między innymi opracowania R. Domańskiego (1990), J. Dębskiego (2001, 2005) czy J. J. Paryska (2007), ale także artykuły naukowe publikowane w specjalistycznym czasopiśmie dotyczącym gospodarki przestrzennej tj. *Biuletynie Komitetu Przestrzennego Zagospodarowania Kraju*¹.

Za prekursora gospodarki przestrzennej uznaje się A. Smitha, który podkreślał, że prowadzenie działalności gospodarczej na różnych obszarach generuje różne koszty i przynosi różne efekty (Parysek 2007). Do tych teorii nawiązywali także inni twórcy, jak na przykład J.H. Thünnen czy A. Weber, uznawani za klasyków teorii lokalizacji. Można zatem przyjąć, że gospodarka przestrzenna ma związek z zagadnieniem lokalizacji. Nie wyczerpuje to jednak całości zakresu badawczego tej dziedziny nauki. Przede wszystkim w badaniach musi być uwzględniona złożoność cech i zjawisk przestrzennych, co powoduje interdyscyplinarność podejścia badawczego (Chojnicki 1990). Dążąc do ustalenia zakresu badawczego gospodarki przestrzennej pomocna może być koncepcja J. Dębskiego (1990), który zakłada, że gospodarka przestrzenna powinna być postrzegana w trzech ujęciach: jako dyscyplina naukowa, ale jednocześnie jako rzeczywistość i praktyczne działanie.

¹ W szczególności na uwagę zasługują zeszyty: 62, 66, 74, 117, 118, 125, 138, 146, 155, 224, 244.

Zgodnie z koncepcją J. Dębskiego (1990) należy przyjąć, że gospodarka przestrzenna jako dyscyplina naukowa zajmuje się badaniami minionego i aktualnego stanu zagospodarowania przestrzennego określonych obszarów oraz poszukuje ukrytych i złożonych struktur decydujących o funkcjonowaniu całości. Jest to jednak bardzo szeroko nakreślony zakres zainteresowania badawczego, dlatego powoduje konieczność prowadzenia wieloaspektowych analiz dotyczących zarówno rozmieszczenia w przestrzeni podstawowych elementów jej zagospodarowania oraz ich charakterystyk. Jednocześnie z punktu widzenia badań gospodarki przestrzennej szczególnie ważne jest określenie znaczenia tych elementów dla rozwoju środowiska przyrodniczego i społecznego. Dlatego kluczowe w gospodarce przestrzennej jest badanie wzajemnych relacji i powiązań między tymi elementami. To właśnie te powiązania – ich siła, kierunek, trwałość stanowią pewne „ukryte struktury”, które wpływają na kształt, charakter i rozwój realnych układów przestrzennych. Ich poszukiwanie i weryfikowanie jest istotnym celem badawczym gospodarki przestrzennej jako nauki.

Rzeczywistość w odniesieniu do gospodarki przestrzennej oznacza realną sytuację przyrodniczą, społeczno–gospodarczą i kulturową, ukształtowaną i funkcjonującą na danym obszarze. Jest to po prostu stan przestrzennego zagospodarowania określonych obszarów – od skali lokalnej po krajową, a nawet międzynarodową. Dotyczy całokształtu zjawisk, które występują w przestrzeni, zaczynając od środowiska przyrodniczego przez osadnictwo, infrastrukturę techniczną i społeczną do kompleksowego ujęcia gospodarki. W tym sensie jest ona realnie funkcjonującą sferą całej gospodarki narodowej. Stanowi pewien podsystem w systemie gospodarki narodowej, który determinowany jest przez zmieniające się w czasie ustawodawstwo, kulturę, obyczaje i tradycje społeczeństwa. Jak podkreśla J. Kołodziejski (1988) gospodarka przestrzenna w rzeczywistości funkcjonuje w dwóch sferach materialnej i w sferze regulacji. Pierwsza ze sfer obejmuje wszystkie wzajemnie powiązane elementy środowiska geograficznego, w którym żyje człowiek. Uwidacznia się ona poprzez procesy przekształceń i zmiany stanu zagospodarowania przestrzennego, a także związanej z nim przestrzennej organizacji społeczeństwa, gospodarki i władzy. Sfera regulacji w gospodarce przestrzennej dotyczy określenia celów, zasad, instrumentów, które wyznaczają podstawy dla działalności człowieka w przestrzeni. Dlatego ta sfera ma bezpośredni związek z określeniem gospodarki przestrzennej jako działalności. Praktyczna działalność to zdaniem J. Dębskiego (1990) trzeci wymiar gospodarki przestrzennej. Oznacza ona oddziaływanie na rzeczywistość, na skutek którego dochodzi do przekształceń w zagospodarowaniu przestrzeni. Zwykle działanie to utożsamiane jest z planowaniem przestrzennym, ale dotyczy także zarządzania funkcjonowaniem procesów społeczno–gospodarczych w przestrzeni. Analizując powyższe rozważania, ujmujące gospodarkę przestrzenną w kategorii dyscypliny nauki oraz rzeczywistej sfery gospodarowania, a także założenia J. Kołodziejskiego (1988), można przyjąć, że przedmiotem gospodarki prze-

strzennej jest przestrzeń, celem – jej zagospodarowanie, a efektem – zaspokojenie określonych potrzeb społecznych.

Ponieważ celem podstawowym gospodarki przestrzennej jest zagospodarowanie przestrzeni, konieczne wydaje się w toku prowadzenia badań z zakresu gospodarki przestrzennej uwzględnianie wszystkich komponentów zagospodarowania przestrzennego, zwracając uwagę na ich wymiary i format, wzajemne relacje i efekty przestrzenne. Jak podkreśla J. M. Chmielewski (2006) to właśnie określenie efektów przestrzennych powinno być priorytetem (a nawet celem) prowadzonych badań w zakresie gospodarki przestrzennej, a te muszą uwzględniać walory ekonomiczny i społeczny, ale również estetyczny.

Zdefiniowanie przestrzeni jako przedmiotu gospodarki przestrzennej powoduje jednak trudności w jej precyzyjnym określeniu czy wskazaniu (Dziewoński 1988). Trudność ta wynika przede wszystkim z różnej skali przestrzennej (czy też terytorialnej) oddziaływania człowieka na system środowiska geograficznego, a dodatkowo należy mieć na uwadze, że ów przedmiot ulega przeobrażeniom zarówno w czasie i przestrzeni. Przestrzeń musi zatem być uwzględniana w badaniach prowadzonych w pracach dyplomowych z Gospodarki przestrzennej, ale może być przyjmowana w różnych skalach. Jako przedmiot badań dotyczący skali lokalnej zwykle przyjmowane są miasta i gminy, bądź funkcjonalne ich fragmenty, skali regionalnej – regiony (w zależności od problematyki pracy różne typy regionów), skali krajowej – problemy rozwoju całego kraju wraz z uwzględnieniem działań i powiązań międzynarodowych.

Istotne jest także ustalenie, co lub kto jest podmiotem gospodarki przestrzennej. W tym względzie uznaje się, iż jest nim społeczeństwo żyjące na danym obszarze. W praktyce dotyczy wszystkich mieszkańców danego obszaru, a zwykle jest ono reprezentowane przez swoich przedstawicieli we władzach państwowych i samorządowych, pracowników administracji państwowej i samorządowej, a także planistów przestrzennych i innych ekspertów z zakresu gospodarki przestrzennej. Jednakże w odniesieniu do problematyki podejmowanej w pracach dyplomowych, konieczne jest uwzględnianie potrzeb, wyzwań czy warunków życia całej społeczności żyjącej na badanym obszarze.

Powyższe rozważania pozwalają na sformułowanie podstawowego pytania badawczego dla prac dyplomowych na kierunku Gospodarka przestrzenna: jak zagospodarować przestrzeń, aby zaspokoić potrzeby jednostki i społeczeństwa w możliwie długiej perspektywie czasowej? Opierając się na prowadzonych rozważaniach, a także koncepcji B. Kacprzyńskiego (1988), można zaproponować dla studentów Gospodarki przestrzennej dodatkowe pytania badawcze dla prac dyplomowych:

- jakie procesy kształtowały rzeczywisty stan gospodarki przestrzennej wybranego obszaru oraz jaka jest ich trwałość?
- jaki jest obecny stan przestrzennego zagospodarowania wybranego obszaru oraz stan poszczególnych komponentów tej przestrzeni?

- w jaki sposób racjonalizować procesy gospodarowania przestrzenią w świetle obiektywnych uwarunkowań występujących współcześnie i przewidywanych w przyszłości?
- jak opanować społecznie niepożądane procesy w zagospodarowywanej przestrzeni?

Zgodnie z powyżej wskazanym faktem, stwierdzającym że gospodarka przestrzenna to realnie funkcjonująca sfera gospodarki narodowej, celowe jest odnoszenie się w pracach dyplomowych do jej wyzwań i potrzeb. Literatura przedmiotu wskazuje, że owe potrzeby i wyzwania są dość stałe w odniesieniu do przestrzeni Polski. W kontekście tym zalecane jest, aby w pracach dyplomowych przeprowadzać badania dotyczące:

- rozmieszczenia ludności i różnych ich form aktywności, zaczynając od skali lokalnej do krajowej,
- użytkowania poszczególnych terenów dla różnych celów,
- wykorzystania zasobów naturalnych dla rozwoju poszczególnych obszarów,
- społecznych uwarunkowań rozwoju i zagospodarowania obszarów,
- realizacji celów i potrzeb społecznych w procesie rozwoju i zagospodarowania przestrzennego,
- sprawności działania instytucji społecznych dla potrzeb wszystkich sfer systemu społeczno – gospodarczego i przestrzennego,
- uwarunkowań ekonomicznych planowania rozwoju i zagospodarowania obszarów,
- rozwoju i stanu infrastruktury jako ważnych elementów zagospodarowania przestrzennego,
- uwarunkowań prawnych regulujących możliwości zagospodarowywania terenu,
- budowania systemów niezbędnych do realizacji planowanego zagospodarowania terenów.

Warto również w pracach dyplomowych odpowiadać na współczesne problemy gospodarowania przestrzenią i w przestrzeni w każdej skali terytorialnej. Do takich trudnych sytuacji wymagających rozważań J. J. Parysek (2007) zalicza:

- narastający proces koncentracji ludności i podmiotów gospodarczych w miastach oraz w strefach podmiejskich,
- wzrost intensyfikacji wykorzystania zasobów oraz intensywności zagospodarowywania przestrzeni,
- wzrost zapotrzebowania na tereny pod określone zagospodarowanie, zwłaszcza różnego rodzaju zabudowę,
- nasilanie się konfliktów przestrzennych i społecznych na tle użytkowania terenów,
- wzrost stopnia dewastacji środowiska przyrodniczego,
- zakłócanie ładów przestrzennych,

- pogłębianie się społecznego podziału pracy i wzrost konkurencyjności miejsc w tym względzie,
- zawłaszczanie publicznego charakteru przestrzeni,
- wzrost znaczenia ponadnarodowych korporacji gospodarczych, które stają się głównymi decydentami w zakresie użytkowania przestrzeni, nie zawsze skłonni uwzględnić interes społeczności lokalnych,
- problemy prawne,
- funkcjonowanie samorządu terytorialnego, ponoszącego ustawowo odpowiedzialność za stan i proces zagospodarowania przestrzennego obszarów.

Prowadząc badania naukowe w procesie przygotowania prac dyplomowych konieczne jest przestrzeganie celu, przedmiotu i podmiotu gospodarki przestrzennej. Prace dyplomowe są podstawowym, zatem najprostszym rodzajem prac naukowych, dlatego oczywiście złożoność problematyki nie musi być wysoka, ale konieczne jest uwzględnianie podstaw merytorycznych i metodologicznych typowych dla tej dziedziny nauki.

Drugim, równie ważnym warunkiem prowadzenia badań w ramach przygotowywanych prac dyplomowych jest system kształcenia na poziomie wyższym. Kierunek kształcenia Gospodarka przestrzenna został w Polsce wpisany na listę kierunków studiów w 1995 roku przez Radę Główną Szkolnictwa Wyższego. Fakt ten może wskazywać, że kierunek ten jest nowy, a wręcz nowoczesny. Jednakże, kształcenie z zakresu gospodarki przestrzennej ma w Polsce zdecydowanie dłuższą historię. Z przerwami i różnym nasileniem funkcjonuje w sferze edukacyjnej, a także w życiu społecznym, gospodarczym i politycznym Polski od okresu międzywojennego. Bez względu na zmiany w systemie kształcenia, stałą cechą kierunku Gospodarka przestrzenna było wykorzystywanie i łączenie dorobku kilku dyscyplin naukowych. Aktualnie, zgodnie z terminologią Krajowych Ram Kształcenia (KRK) kierunek ten może być określany jako jedno– lub wieloobszarowy. Zdecydowanie częściej rady programowe tego kierunku uznają, że jest on wieloobszarowy, co oznacza, że program kształcenia przyporządkowany jest do kilku obszarów kształcenia. Wśród obszarów wiedzy, które składają się na Gospodarkę przestrzenną, są z pewnością nauki przyrodnicze, społeczne i techniczne. Dokonując wnikliwej charakterystyki tego kierunku należałoby wskazać dyscypliny nauki, które ją budują. Są wśród nich: socjologia, ekonomia, nauki o zarządzaniu, ekologia, ochrona środowiska, geografia, geologia, architektura i urbanistyka, budownictwo czy geodezja i kartografia. Sytuacja ta powoduje, że istotą kształcenia na tego rodzaju kierunku studiów jest umiejętne integrowanie wiedzy z wielu różnych dyscyplin nauki. Zdolność ta jest podstawą rozumienia zależności zachodzących w systemie przestrzeń – gospodarka – środowisko. Cechą podstawową absolwenta kierunku Gospodarka przestrzenna jest umiejętność wykorzystania wiedzy z wymienionych dyscyplin. Jak podkreśla J.M. Chmielewski (2006), zakres wiedzy przekazywanej studentom na

kierunku nauczania gospodarka przestrzenna jest rozległy, dlatego też studia te wymagają czasu i różnych technik nauczania.

To niełatwe zadanie wynika z celu kształcenia na kierunku Gospodarka przestrzenna. Przyjmuje się², że jest nim wykształcenie u studentów zdolności do wykonywania wszelkich zadań i funkcji związanych z projektowaniem zagospodarowania przestrzennego oraz kształtowaniem rozwoju społeczno-gospodarczego na poziomie lokalnym, regionalnym, krajowym i międzynarodowym. Realizacja tego celu wymaga zatem wyposażenia studentów w wiedzę, umiejętności i kompetencje społeczne z kilku obszarów kształcenia. Szczegółowe cele kształcenia ukierunkowane są na wyposażenie studenta w umiejętności praktycznego działania, prowadzenia badań oraz zastosowania posiadanej wiedzy zgodnie z profilem absolwenta.

Szczegółowa problematyka badawcza prac dyplomowych na kierunku Gospodarka przestrzenna może być zróżnicowana. Wynika to z dwóch powodów. Po pierwsze, praca dyplomowa obejmuje wycinek kluczowego problemu badawczego, zatem każdy student może wybrać jeden z aspektów zagospodarowania przestrzeni w wybranym – jednym – celu dotyczącym zaspakajania potrzeb społecznych. Po drugie, na różnicowanie problemów badawczych wpływa specjalizacja studiów, bowiem inną problematyką zajmują się absolwenci studiów licencjackich i inżynierskich. Studenci studiów licencjackich mają ukierunkowany profil kształcenia na zarządzanie przestrzenią, a przyszli inżynierowie przygotowani są do umiejętnego planowania przestrzeni. Kwalifikacje te powinny być wyrażane również w pracach dyplomowych, a nawiązują do przedstawianej w literaturze przedmiotu „dwudzielnosci” gospodarki przestrzennej. Problematyka badawcza gospodarki przestrzennej dotyczy bowiem dwóch aspektów: gospodarowania w przestrzeni oraz gospodarowania przestrzenią.

Gospodarowanie w przestrzeni dotyczy przede wszystkim organizowania działalności w przestrzeni. Mieści się ono w ramach polityki przestrzennej, której domeną jest wyznaczanie celów, kierunków, zasady i instrumentów kształtowania zagospodarowania w określonych, choć zmieniających się w czasie warunkach wewnętrznych i zewnętrznych. Ważne w tym aspekcie badawczym jest ustalenie odpowiedzi, jakie komponenty przestrzeni wymagają wsparcia, ukierunkowania procesów rozwojowych i w jakim kierunku. W pracach dyplomowych z tego zakresu ważne jest poszukiwanie odpowiedzi na pytania dotyczące stanu, możliwości rozwoju poszczególnych składowych systemu środowisko – człowiek – gospodarka (czyli zagospodarowania przestrzeni) z uwzględnieniem relacji i współzależności między nimi. Aby móc ustalić odpowiedzi na takie zagadnienia konieczne wydaje się umiejętne przeprowadzenie diagnozy wszystkich komponentów zagospodarowa-

² Cel ten został określony na podstawie *Standardów kształcenia dla kierunku Gospodarka przestrzenna – Załącznik 39 do Rozporządzenia Ministra Nauki i Szkolnictwa Wyższego w sprawie standardów kształcenia dla poszczególnych kierunków oraz poziomów kształcenia, a także trybu tworzenia i warunków, jakie musi spełniać uczelnia, by prowadzić studia międzykierunkowe oraz makrokierunki z dnia 12 lipca 2007 roku*, i został zapisany w takiej postaci w programie kształcenia tego kierunku na Uniwersytecie Opolskim.

nia przestrzennego. Kolejnym krokiem badacza winno być dokonanie ich oceny i ustalenie, które wymagają wsparcia w stosunku do potrzeb społecznych i wyzwań cywilizacyjnych.

Drugi nurt, czyli gospodarowanie przestrzenią, wiąże się przede wszystkim ściśle z planowaniem przestrzennym. Ponieważ jest ono realizowane poprzez plany przestrzennego zagospodarowania, wyraża w praktyce koncepcję polityki przestrzennej. Na tej podstawie można założyć, że planowanie przestrzenne aktywnie uczestniczy w realizacji polityki przestrzennej. Jak pisze B. Malisz (1990) planowanie przestrzenne ma najdłuższą tradycję jako myśl gospodarki przestrzennej i nie można jej oderwać od kontekstu praktyki zagospodarowania przestrzennego. Specyfiką planowania przestrzennego jest aspekt przestrzenny, który wyraża się w relacjach przestrzennych między wszystkimi elementami, składającymi się na strukturę przestrzeni zagospodarowanej. Zatem w tym zakresie badawczym wskazane jest podejście techniczne.

Jednakże trzeba pamiętać, że gospodarka przestrzenna obejmuje integrację planowania przestrzennego z polityką przestrzenną, co oznacza, że techniczny aspekt planowania musi być osadzony w realiach społecznych, ekonomicznych czy ekologicznych. Prowadzi to do wniosku, że w każdej z prac dyplomowych, nawet jeśli dotyczą one różnych problemów badawczych muszą być uwzględnione aspekty z zakresu polityki i planowania przestrzennego. W pracy licencjackiej plan przestrzennego zagospodarowania może stanowić źródło wyjściowych informacji – każdy absolwent musi przecież potrafić czytać go ze zrozumieniem, a inżynier musi go umieć sporządzić. Jednocześnie, konstruuując plan przestrzennego zagospodarowania, konieczne jest uwzględnianie celów, zasad i instrumentów polityki przestrzennej.

Odnosząc się do systemu kształcenia jako warunku prowadzenia badań i przygotowania prac dyplomowych, konieczne jest zweryfikowanie listy kierunkowych efektów kształcenia. Bez względu na rodzaj czy typ jednostki akademickiej oferującej kształcenie na kierunku Gospodarka przestrzenna zakres podstawowych efektów kształcenia powinien być koherentny. Trzeba pamiętać, że aktualnie podstawą budowania programów kształcenia jest określenie kierunkowych efektów, a praca dyplomowa przygotowywana w ramach seminarium wieńczy cały okres studiów, zatem nabytych efektów kształcenia. Jest to zatem istotna cecha i oznacza, że student kończący studia powinien nabyć i utrwalić każdy ze wskazanych kierunkowych efektów kształcenia. Skoro praca dyplomowa jest podsumowaniem toku studiów to w procesie jej pisanie i obrony student powinien posługiwać się wszystkimi efektami kształcenia. Każdy z wymienionych efektów kształcenia będzie stosowany na różnym etapie pisania pracy dyplomowej. Z pewnością jednak, niezależnie od specjalizacji seminarium i tematu pracy student Gospodarki przestrzennej nabydzie i zastosuje wszystkie założone efekty kształcenia. W toku przygotowania pracy student przede wszystkim wykorzystuje nabytą wiedzę i ją poszerza. Praca

dypłomowa jest swego rodzaju sprawdzianem umiejętności zastosowania posiadanej wiedzy do rozwiązania określonego problemu badawczego. Dokonując przeglądu kierunkowych efektów kształcenia dla kierunku Gospodarka przestrzenna można podać przykłady, takich, które bez względu na miejsce studiowania student powinien wykształcić. Należą do nich w sferze umiejętności na przykład:

- dokonanie krytycznej obserwacji i interpretacji zjawisk społecznych, ekonomicznych i przyrodniczych a także analizowanie ich powiązań w zakresie funkcjonowania gospodarki przestrzennej,
- stosowanie podstawowych umiejętności i techniki badań pozwalających na analizowanie, formułowanie i prowadzenie prostych analiz przestrzennych, w szczególności sformułowanie wniosków, opracowanie i prezentowanie wyników badań oraz określanie kierunków dalszych badań,
- precyzyjne, zrozumiałe wypowiadanie się w mowie i piśmie na tematy dotyczące zagadnień gospodarki przestrzennej, efektywne komunikowanie się ze specjalistami w zakresie gospodarki przestrzennej i jej odbiorcami spoza grona specjalistów,
- generowanie rozwiązań konkretnych problemów gospodarowania przestrzenią i w przestrzeni oraz prognozowanie przebiegu ich rozwiązywania i przewidywania skutków planowanych działań.

W zakresie kompetencji społecznych, których kształcenie jest związane z prowadzeniem badań, student powinien się wykazać między innymi zdolnością:

- przygotowania do aktywnego uczestnictwa w pracach grupowych i zbiorowych oraz porozumiewania się z osobami będącymi i nie będącymi specjalistami w dziedzinie gospodarki przestrzennej,
- odpowiedzialności w swojej pracy, w tym przede wszystkim w zakresie projektowania i wykonania działań z zakresu gospodarowania przestrzenią i w przestrzeni,
- rozumienia potrzeby formułowania i przekazywania społeczeństwu informacji i opinii dotyczących działalności w zakresie gospodarowania przestrzenią i gospodarowania w przestrzeni.

Absolwenci studiów inżynierskich jako pracę dyplomową zobowiązani są przygotować projekt inżynierski, co skutkuje rozszerzeniem listy efektów w stosunku do studiów licencjackich. W procesie jego przygotowania muszą dodatkowo wykształcić umiejętności typowe dla przyszłego inżyniera. W odniesieniu do absolwenta inżynierskich studiów z Gospodarki przestrzennej wskazane jest umiejętne zaprojektowanie oraz zrealizowanie planu zagospodarowania fragmentu przestrzeni używając właściwych metod, technik i narzędzi.

Różnice w zakresie efektów kształcenia dla studiów licencjackich i inżynierskich prowadzą w konsekwencji do nieco odmiennych tematów, celów i metod badawczych prac dyplomowych. Absolwenci studiów licencjackich wykazują na ogół w swoich pracach lepsze zrozumienie badanej jednostki przestrzennej (teryto-

rialnej) jako złożonego systemu. Nie mogą go sprowadzać tylko do formy przestrzennej, lecz powinni wykazać znajomość istoty zjawisk występujących w tej przestrzeni, naturalnych tendencji i prawidłowości rozwoju (Kochanowska 2006). Koncentrując uwagę na różnicach w profilu absolwenta studiów licencjackich i inżynierskich podkreśla się przede wszystkim, że absolwent studiów licencjackich w większym stopniu przygotowany jest do pracy w zakresie programowania rozwoju wybranych jednostek terytorialnych, natomiast absolwent studiów inżynierskich posiada kwalifikacje do pracy związanej z projektowaniem zagospodarowania przestrzennego.

W zakresie kształcenia i prowadzenia badań na kierunku Gospodarka przestrzenna jest również wiele cech wspólnych dotyczących zarówno studiów licencjackich i inżynierskich. Obydwie specjalizacje prowadzą do wykształcenia u absolwentów studiów licencjackich i inżynierskich (Kochanowska 2006):

- wspólnego języka, znajomości zestawu pojęć podstawowych, pobieżnej choćby znajomości kierunków i dyscyplin, związanych z gospodarką przestrzenną,
- wspólnoty systemu wartości, zestawu celów, którym mają służyć ich działania połączone z poczuciem odpowiedzialności za przyszłość przestrzeni,
- znajomości realiów, w jakich będą działać i warunków determinujących możliwości realizacji celów.

Kształcenie specjalistów z gospodarki przestrzennej jest bardzo potrzebne, zarówno w sferze programowania, jak i projektowania zagospodarowania przestrzeni. Umiejętności te stają się coraz bardziej potrzebne, gdyż przestrzeń jest dobrem niepomnażalnym. Od jej dostępności i stanu zagospodarowania będzie zależeć między innymi jakość życia. W dobrze funkcjonującym systemie gospodarowania przestrzenią potrzebni są specjaliści od koordynacji działań wielu podmiotów, którzy umieją się z nimi komunikować, inspirować, godzić często sprzeczne interesy (Borsa 2006). Absolwent Gospodarki przestrzennej może sobie uświadomić, że jest uczestnikiem praktycznie niekończącego się procesu.

Reasumując, można stwierdzić, że merytoryczne podstawy prowadzenia badań w pracach dyplomowych na kierunku Gospodarka przestrzenna wynikają z:

- cech gospodarki przestrzennej jako dziedziny nauki,
- rozwoju badań w zakresie gospodarki przestrzennej,
- potrzeb gospodarki w kontekście lokalnym, regionalnym, krajowym, jak i międzynarodowym,
- wieloobszarowego charakteru studiów,
- doświadczeń zdobytych w ciągu całego okresu kształcenia na tym kierunku,
- trendów kształcenia na uczelniach wyższych.

Prace z zakresu gospodarki przestrzennej muszą się wpisywać w istotę tej dyscypliny nauki. W badaniach gospodarki przestrzennej powinno być uwzględniane podejście wieloobszarowe, składające się z badań geograficznych, socjologicznych, ekonomicznych i technicznych (urbanistycznych). Oczywiście w poszczegól-

nich pracach każda z dziedzin badana może być z różną skalą szczegółowości, gdyż praca dyplomowa dotyczy wycinka rzeczywistości. Kluczowe kwestie, które winny być uwzględniane, to: ład i porządek zagospodarowania przestrzeni, racjonalne użytkowanie zasobów (w tym walorów) środowiska przyrodniczego, rozwiązywanie konfliktów w zakresie użytkowania terenu, kształtowanie środowiska życia społeczeństwa i jednostki poprzez budowę funkcjonalnego, sprawnego i dostępnego systemu społeczno-gospodarczego, przy jednoczesnym zachowaniu bezpieczeństwa i estetyki przestrzeni.

Literatura

- Borsa M., 2006. Przemiany uwarunkowań gospodarowania przestrzenią jako wyzwanie dla systemu edukacji. W: T. Kudłacz (red.), Teoria i praktyka w zakresie edukacji kadr dla gospodarki przestrzennej. Biuletyn KPZK PAN 224, 35–43.
- Chmielewski J. M., 2006. Projekt standardów kształcenia na kierunku nauczania gospodarka przestrzennej. W: T. Kudłacz (red.), Teoria i praktyka w zakresie edukacji kadr dla gospodarki przestrzennej. Biuletyn KPZK PAN 224, 16–27.
- Chojnicki Z., 1990. Współczesne problemy gospodarki przestrzennej. W: Z. Chojnicki, R. Domański (red.), Polskie badania gospodarki przestrzennej. Biuletyn KPZK PAN 146, 38–49.
- Dębski J., 2001. Gospodarka przestrzenna – jej geneza, stan i rozwój. Tom I. Wydawnictwo WSFiZ, Białystok.
- Dębski J., 2005. Gospodarka przestrzenna jako nauka. Tom II. Wydawnictwo WSFiZ, Białystok.
- Domański R., 1990. Gospodarka przestrzenna. PWN, Warszawa.
- Dziewoński K., 1988. Teoretyczne problemy gospodarki przestrzennej. W: B. Jałowicki (red.), Gospodarka przestrzenna, region, lokalność. Biuletyn KPZK PAN 138, 25–26.
- Kacprzyński B., 1988. Metodyka badań diagnostycznych na potrzeby gospodarki przestrzennej. W: B. Jałowicki (red.), Gospodarka przestrzenna, region, lokalność. Biuletyn KPZK PAN 138, 73–95.
- Kochanowska D., 2006. Rekonstrukcja systemu gospodarki przestrzennej a przygotowanie kadr, W: T. Kudłacz (red.), Teoria i praktyka w zakresie edukacji kadr dla gospodarki przestrzennej. Biuletyn KPZK PAN 224, 28–34.
- Kołodziejowski J., 1988. Koncepcja metodologiczna permanentnej diagnozy gospodarki przestrzennej. W: B. Jałowicki (red.), Gospodarka przestrzenna, region, lokalność. Biuletyn KPZK PAN 138, 50–72.
- Malisz B., 1990. Ocena teoretycznych podstaw planowania przestrzennego w Polsce. W: Z. Chojnicki, R. Domański (red.), Polskie badania gospodarki przestrzennej. Biuletyn KPZK PAN 146, 9–25.
- Parysek J.J., 2007. Wprowadzenie do gospodarki przestrzennej. Wybrane aspekty praktyczne. Wydawnictwo Naukowe UAM, Poznań.

Contemporary objectives and conditions for research in the field of studies „Spatial economics”

Summary: In this article the focus is on the need of scrupulous conduction of the research process while preparing the diploma thesis in the field of studies „Spatial economics”. The author presented main factors considered as determinants for the scientific and promotional level of theses, namely: respect for the object, the subject

and the objective of spatial economics as a scientific discipline, the development of research in the field of spatial economics and the needs of economy at national and European level as well as multidisciplinary character of this field of studies, trends and challenges for education process at universities.

Keywords: spatial economics, scientific research, field of studies

dr Edyta Szafranek
Uniwersytet Opolski
Wydział Ekonomiczny
Katedra Geografii Ekonomicznej i Gospodarki Przestrzennej
ul. Ozimska 46a
45-058 Opole
eszafranek@uni.opole.pl

Małgorzata Czornik
Uniwersytet Ekonomiczny w Katowicach

Propozycja mierników oceny gospodarowania zasobami przestrzennymi miast w świecie ponowoczesnym

Streszczenie: Gospodarowanie zasobami przestrzennymi miasta w realiach świata ponowoczesnego może podlegać wymiernej ocenie, mimo niejednoznaczności rozumienia jego specyfiki. Dokonuje się tego poprzez mierniki, zaadoptowane z kilku dziedzin nauki, które razem tworzą dorobek teoretyczny umożliwiający analizę oddziaływań złożonych trendów społeczno–kulturowych. Artykuł zawiera propozycje 13 takich mierników, mogących znaleźć zastosowanie w miejskim planowaniu przestrzennym oraz wyznaczaniu celów rozwoju lokalnego.

Słowa kluczowe: zasoby przestrzenne, ponowoczesność, gospodarka przestrzenna

1. Wprowadzenie

Kreowanie rozwoju współczesnych miast w realiach globalizacji gospodarki, wszechobecnych mediów i „masowej” produkcji dóbr, wymaga uwzględniania innych niż kiedyś czynników oddziałujących na dokonywanie pożądanych zmian. Nowych inspiracji dostarczają m.in. trendy społeczno–kulturowe, wpływające na zachowania wytwórców i konsumentów, przekładające się na decyzje władz samorządowych oraz cechy popytu na rynkach miejskich. Należą do nich idee ponowoczesności, propagowane w społeczeństwach bogatych krajów już od kilkunastu lat, a ocierające do polskich miast wraz z centrami handlowo–usługowymi, nowymi propozycjami spędzania wolnego czasu, czy formami zagospodarowania przestrzeni publicznych.

Miasta jako miejsca życia mieszkańców i działalności gospodarczej wielu różnych podmiotów, powinny dostosowywać decyzje dotyczące wykorzystania swych przestrzeni do potrzeb ich użytkowników. Te zaś ewoluują wraz z pojawianiem się nowych idei, poglądów, wzorców zachowań gospodarczych czy stylu życia. Uzasadnieniem rozstrzygnięć dotyczących gospodarowania konkretnymi miejskimi zasobami przestrzennymi może być stosowanie mierników oceny tego proce-

su, uwzględniających specyfikę oddziaływania trendów społeczno–kulturowych. Ich dobór wymaga jednak podejścia interdyscyplinarnego, umożliwiającego identyfikację różnych wpływów i zebranie jak największej ilości informacji dotyczących stopnia ingerencji w zmiany funkcji miejskich.

Artykuł prezentuje fragment wyników badań dotyczących przenikania idei świata ponowoczesnego do polskich miast, będących rezultatem projektu badawczego realizowanego przez pracowników Uniwersytetu Ekonomicznego w Katowicach oraz Wydziału Architektury Politechniki Śląskiej w latach 2010–2012 pod tytułem „Gospodarowanie przestrzennymi zasobami miasta w świecie ponowoczesnym na przykładzie miast siedzib władz powiatowych województwa śląskiego”.

2. Ponowoczesny świat

Historie rozwoju różnych cywilizacji opisują ewoluowanie poglądów, idei i systemów wartości, zmieniających się wraz z pozyskiwaniem nowych doświadczeń. Bogactwo doznań przekłada się na powstawanie nowych trendów społeczno–kulturowych, generujących postulaty dotyczące stylu życia, czy postępowania w różnych sytuacjach kreujących cechy relacji międzyludzkich. W ostatnich stuleciach świat zmieniło przede wszystkim oddziaływanie postępu technicznego, które w końcu XX wieku przybrało m.in. formy adaptowania się do skutków automatyzacji, komputeryzacji czy miniaturyzacji. Wraz z popularyzowaniem się nowoczesnych sposobów komunikacji i rozszerzaniem zasięgu wzorców, nowe poglądy docierają do członków wielu społeczności, oddziałując na ich zachowania. Znajdują się wśród nich także idee ponowoczesności, przez niektórych specjalistów uznawanej za nowy etap w dziejach ludzkości, cechujący się relatywizmem poglądów, pluralizmem stylów i ideologii oraz indywidualnością odniesień. Jej genezę tłumaczy się zaistnieniem szczególnej reakcji na XIX–wieczny zachwyt nad potęgą rozumu i modernistyczną logiką funkcjonalności, teraz zwracającej uwagę na nową hierarchię wartości (Bugno–Janik 2012). Ponowoczesny świat cechuje względność, różnorodność, specyficznie rozumiana tolerancja, poczucie niedosytu i wynikające z niego bezustanne poszukiwanie nowych sposobów zaspokojenia potrzeb (Bauman 2004). Wyróżnia go także wyjątkowe znaczenie przyjemności, podnoszonej przez wielu do rangi celu istnienia, a realizowanej poprzez prawie nieograniczoną konsumpcję (Bauman 2006). Egoizmowi hedonistycznych postaw ponowoczesność przeciwstawia jednak świadomość konieczności tworzenia zasad ekologicznego współistnienia i angażowanie się członków lokalnych wspólnot w działania na rzecz współpracy w tworzeniu pożądanych cech środowiska zamieszkania (Rewers 2005 ¹).

¹ Zwraca się jednak również uwagę na fakt, iż ważną postacią miasta ponowoczesnego jest „obcy”, stanowiący zagrożenie dla wspólnoty, głównie kulturowe.

3. Gospodarowanie zasobami przestrzennymi miast w świecie ponowoczesnym

Ponowoczesnego konsumenta trudno w pełni usatysfakcjonować, gdyż stale poszukuje nowych i nieznanych atrakcji, starając się wypełnić puste „przestrzenie doznań”. Dotyczy to również takich potrzeb, których istnienia nie dostrzegał przed obejrzeniem czy wysłuchaniem przekazu reklamowego. Jest on tym samym idealnym nabywcą, podmiotem rynku nigdy nie zaspokojonego, gdyż ciągle kupuje nowe produkty, nieprzerwanie dostarczając dochodów ich wytwórcom. W realiach bogatych krajów zachodu jego zachowania w niewielkiej części zorientowane są na zaspokajanie potrzeb egzystencjalnych, a częściej akcentują indywidualne preferencje i gloryfikują zachcianki (Czornik 2012b).

Gospodarowanie miejskimi zasobami w realiach świata ponowoczesnego staje się nieustannym dążeniem do uzyskania kompromisów pomiędzy celami konsumpcyjnymi użytkowników miasta i postulatami nowego podejścia do wykorzystywania istniejących możliwości. Rynkowe inspiracje uzasadniające starania wytwórców tylko częściowo pomagają w podejmowaniu decyzji dotyczących dysponowania zasobami miast. W ideach ponowoczesności promowana jest realizacja celów społecznych. Kontekst humanistyczny staje się ważniejszy od obietnic zysku, a tworzenie właściwych relacji pomiędzy kategoriami podaży i popytu jedynie uzupełnia kryteria podejmowania decyzji dotyczących kształtowania się realiów miejskich. Często najważniejsza jest zbiorowa konsumpcja, której publiczne finansowanie „ponowocześni” podatnicy akceptują łatwiej niż ich przodkowie. Władze miast podejmując wysiłki zmierzające do wdrażania projektów wzbogacających lokalne realia o nowe wartości, konsultują propozycje rozwojowe, starając się przy tym inspirować aktywność wspólnoty mieszkańców.

4. Mierniki oceny gospodarowania zasobami przestrzennymi miast w świecie ponowoczesnym

Ocena skuteczności gospodarowania zasobami przestrzennymi jednostek zurbanizowanych w świecie ponowoczesnym to ustalenie, czy realizowane przedsięwzięcia dostosowane są do potrzeb użytkowników miast, zaś ich szczegółowe cechy odpowiadają akceptowanej lokalnie hierarchii wartości. Dokonywać jej powinny przede wszystkim władze samorządowe, które odpowiadają za tworzenie odpowiednich warunków funkcjonowania i rozwoju obszaru znajdującego się w ich kompetencjach. One dobierają mierniki oceny w zgodzie z celami rozwoju strategicznego miasta. Ekonomicznym kontekstem ich stosowania powinny być przede wszystkim decyzje dotyczące lokalizacji udogodnień składających się na korzyści aglomeracji, ale pozyskiwane na ponowoczesnych zasadach. Jednocześnie jednak

mierniki mogą przyczynić się do wskazania obszarów koniecznej interwencji władz, minimalizującej zaistnienie konfliktów przestrzennych bądź powstrzymując niepożądaną migrację, zwłaszcza młodych ludzi (oferując np. działki pod budowę domów czy urządzeń infrastruktury).

Poniżej przedstawiono trzynaście mierników oceny gospodarowania zasobami przestrzennymi miast ², dla każdego z nich proponując ogólne założenia interpretacji wraz ze wskazaniem jego użyteczności w ustaleniu stopnia adaptacji idei świata ponowoczesnego. Autorskiej próby wyróżnienia i adaptacji mierników w większości znanych z innego zastosowania dokonano mając świadomość dyskusyjności niektórych proponowanych wielkości granicznych oraz radykalności stwierdzeń. W praktycznym zastosowaniu proponuje się jednocześnie wykorzystywanie przynajmniej kilku z nich. Są to:

- wskaźnik specjalizacji lokalnej Florence’a.

Konstrukcja miernika (W_{sl}) przedstawia się następująco:

$$W_{sl} = \frac{u_i}{U_i},$$

u_i – wyraża udział procentowy danej funkcji w strukturze i -tej jednostki przestrzennej (strefy miejskiej),

U_i – wyraża udział procentowy danej funkcji w strukturze całego miasta.

Ustalanie wielkości wskaźnika polega na odniesieniu do siebie dwóch szczegółowych wskaźników, z których pierwszy identyfikuje udział badanej funkcji w strukturze funkcjonalnej analizowanego obszaru (strefy miejskiej – wybranego fragmentu przestrzeni miasta), zaś drugi wyznacza analogiczną relację dla całego miasta. Modernistyczne założenia lokalizacji działalności na obszarze miasta preferowały istnienie stref monofunkcyjnych, zaś ponowoczesność cechuje się wielofunkcyjnością. Jej ekologiczne postulaty doceniają jednak pewne zalety koncentracji ³, szczególnie pożądane dla pozyskania korzyści skali, które pozwalają na lepsze wykorzystanie zasobów i wzrost atrakcyjności na przykład miejsc świadczenia usług lub obszarów działalności przemysłowej (klastry). Proponowane wartości wskaźnika dla miejskich obszarów użytkowanych zgodnie z ponowoczesnymi ideami powinny kształtować się w przedziale od 0,3 do 0,7.

- wskaźnik kosztu funkcjonowania miasta.

Konstrukcja wskaźnika (W_k) przedstawia się następująco:

² W pracy będącej pełną prezentacją wyników projektu badawczego pt. „Gospodarowanie przestrzennymi zasobami miasta w świecie ponowoczesnym”, (Czornik 2012(red.)) zaprezentowano 37 mierników, w tym oprócz przedstawionych jeszcze m.in. rozkład wartości emocjonalnych w przestrzeni miasta, rozkład ocen piękna scenerii miasta, współczynnik regresji dotyczący zmiennej będącej elementem funkcji ceny hedonicznej.

³ Uwzględniająca część ponowoczesnych postulatów koncepcja rozwoju zorientowanego na transport (*transit-oriented development*) zakłada m.in. tworzenie skupisk działalności i lokalizowanie tras przebiegu linii kolejowych, tramwajowych czy autobusowych oraz przystanków w centrum takich miejsc (zob. m.in. Renne 2009 a, b).

$$W_k = \frac{k_m}{k_p},$$

k_m – minimalny koszt, przy którym potrzeba przestrzenna mieszkańców zostałaby zaspokojona, wynikający z oszacowanej wartości kosztorysowej,

k_p – rzeczywisty koszt zaspokojenia potrzeby przestrzennej mieszkańców.

Jest to miernik wykorzystywany najczęściej po zakończeniu procesu inwestycyjnego. Ponowoczesność postuluje zapewnianie optymalnych form zaspokajania potrzeb przestrzennych każdego użytkownika miasta, co zwykle nie jest najtańsze. Konsumenci przestrzennych zasobów miejskich akceptują jednak dodatkowe koszty wynikające z cech zastosowanych ekologicznych materiałów, tradycyjnej technologii, czy kosztów transportu. W hierarchii wartości ponowoczesnego świata bardziej liczy się pożądany efekt końcowy niż tempo działania, czy optymalna funkcjonalność wielu przyjętych rozwiązań, dlatego w jego realiach wskaźnik przyjmuje niskie wartości.

- liczba obiektów dziedzictwa kulturowego zaadaptowanych na współczesne funkcje.

Miernik ten pokazuje stopień nadążania inicjatyw miejskich za współczesnym poziomem świadczenia usług w dziedzinie kultury. Mieszkańcy ponowoczesnych miast wykazują zarówno zainteresowanie ich historią, jak i chęć kontaktu z jej pozostałościami, również poprzez nowoczesne formy prezentacji dawnych wydarzeń. Przejawia się to w dużej liczbie alternatywnych form spędzania wolnego czasu organizowanych w odnawianych obiektach dziedzictwa kulturowego. Prowadzona działalność zorientowana jest na nich prezentację, w powiązaniu z inicjatywami służącymi umacnianiu lokalnej tożsamości.

- liczba i powierzchnia obiektów przyrodniczo cennych.

Wzrost liczby i powierzchni obszarów oraz obiektów dziedzictwa przyrodniczego w mieście świadczy o popularyzowaniu proekologicznego myślenia, które zaliczyć można do składników postawy akceptacji idei ponowoczesności. Naturalne pochodzenie obiektów jest postrzegane jako bardziej cenne niż tworzenie ich z ingerencją człowieka. Ochrona miejsc przyrodniczo cennych dowodzi większej świadomości mieszkańców i władz miejskich, dotyczącej wartości środowiska naturalnego i jego znaczenia w kształtowaniu jakości życia. Miejsca mogą pełnić również funkcje edukacyjne oraz rekreacyjne.

- stopień popularności zachowań proekologicznych.

Ustala się go badając postawy mieszkańców miasta i innych jego użytkowników, w tym liczby wyróżnionych aktywności proekologicznych podejmowanych w określonym czasie (roku). Jego zastosowanie może opierać się o dane ilościowe i jakościowe dotyczące między innymi takich zachowań jak: segregacja śmieci, oczyszczanie ścieków, nowoczesne technologie energetyczne, wykorzystanie kom-

postowników, zagospodarowywanie deszczówki, powstawanie budynków pasywnych itp. Adaptowanie ponowoczesnych idei można mierzyć rosnącą liczbą takich inicjatyw.

- wskaźnik wykorzystania scenerii krajobrazu miejskiego.

Konstrukcja miernika (S_k) przedstawia się następująco:

$$S_k = \frac{i_p}{i_t},$$

i_p – średnia wielkość imprezy realizowana w sceneriach krajobrazu miejskiego (charakterystycznych widoków, obiektów, symboli miasta) w okresie t ,

i_t – średnia wielkość imprezy realizowana na terenie miasta (bez względu na miejsce) w okresie t .

W świecie ponowoczesnym liczba organizowanych imprez kulturalnych, czy rekreacyjnych ma tendencję wzrostową, w tym również lokalizowanych w scenerii krajobrazu miejskiego. Twórcy i użytkownicy kultury doceniają możliwość pozyskania dodatkowych atrakcji związanych z miejscem. Wielkość wskaźnika waha się w granicach od wartości 0 (brak imprez) do wartości 1 w sytuacji organizowania wszystkich imprez wykorzystujących krajobrazu miejskie.

- powierzchnia terenów na których zrealizowano projekty rewitalizacji środowiskowej.

Rewitalizacja środowiskowa obejmuje projekty koncentrujące się na wykorzystaniu potencjałów tkwiących w zdegradowanych obszarach i obiektach dziedzictwa przyrodniczego oraz kulturowego. Ponowoczesne podejście przejawia się w świadomym ich zastosowaniu jako elementy krajobrazu miejskiego, między innymi: punkty widokowe, dominanty krajobrazowe czy architektoniczne. Miejsca takie mogą stać się wizytówkami miasta.

- wielkość przychodów z nieruchomości miejskich.

Użyteczność tego miernika ma charakter ograniczony, chociaż należy on do najważniejszych w ustalaniu efektywności wykorzystania zasobów miejskich. Wielkość przychodów można uznać za kryterium dominujące tylko w działaniach zorientowanych na uzyskiwanie zysków, co w ponowoczesnych wytycznych funkcjonowania miast, nie zawsze potwierdza słuszność decyzji zarządzających ofertami przestrzennymi. Preferuje się raczej uzyskiwanie zadowolenia mieszkańców między innymi poprzez zmniejszanie zróżnicowań przychodów z nieruchomości zlokalizowanych w różnych obszarach miasta ⁴. Jednocześnie akceptuje się brak zysków, gdy potrzeby wspólnoty uzasadniają szczególnie rozumianą niegospodarność nieruchomościami użytkowymi przez prowadzących działalności społecznie niezbędne np. poprzez zmniejszanie czynszu.

⁴ Co ma na celu unikanie tworzenia się gett ubóstwa czy stref mono funkcyjnych. Porównania miast modernistycznych i postmodernistycznych dokonał między innymi T. Hall w 1998 (Jayne 2006).

- stopa kapitalizacji na lokalnych rynkach nieruchomości.

Dotyczy segmentów rynku nieruchomości, związanych z funkcjami, których realizację szczególnie docenia się w ponowoczesnym świecie, takimi jak: kultura, edukacja, nauka, przemysły kreatywne, tworzenie społeczeństwa informacyjnego. Miernik wyznacza się na podstawie danych uzyskanych z rynku nieruchomości. Jest to średni roczny dochód operacyjny uzyskiwany z nieruchomości do średniej ceny rynkowej nieruchomości funkcjonujących na danym rynku (dla nieruchomości podobnych ze względu na zasięg przestrzenny, sposób zagospodarowania itp.). Jeśli wzrost stopy wynika ze świadczenia statutowych funkcji w danym obiekcie to można stwierdzić jego ponowocześnie pożądaną użyteczność.

- powierzchnia przeznaczana na funkcje dające zyski społeczne.

Precyzyjne wyznaczenie takiej powierzchni wymaga dokonania analizy kosztów i korzyści wykorzystania danego obszaru. Idee świata ponowoczesnego zachęcają do budowania kapitału społecznego, który wymaga istnienia miejsc w mieście, gdzie można realizować inicjatywy integrujące lokalną społeczność. Przykładem stosowania miernika może być analiza słuszności decyzji dotyczącej wyznaczenia placu w centralnej części nowo budowanego osiedla, gdy trzeba zrezygnować z zysków zabudowania go. Pozostawienie wolnych przestrzeni z przeznaczeniem na przyszłe miejsca spotkań mieszkańców jest bardziej społecznie korzystne i postulowane w ideach świata ponowoczesnego.

- rozkład opinii na temat poparcia inicjatyw dotyczących przestrzeni publicznych.

Miernik informuje o stopniu zaangażowania się lokalnej społeczności w proces tworzenia dobra wspólnego. Odpowiedzialność jednostek, które powinny opanować sztukę dialogu, aby tworzyć dobra wspólne, jest jednym z ważnych postulatów ponowoczesności. Im większy odsetek osób popiera inicjatywy dotyczące powstawania i społecznego użytkowania przestrzeni publicznych, tym bardziej wykazują się akceptowaniem idei świata ponowoczesnego. Rezultatem pomiaru może być mapa agregacji opinii, która umożliwia delimitację obszarów miasta o różnej atrakcyjności osadniczej.

- średni czas spędzony w centrach handlowych tej samej generacji.

Miernik średniego czasu spędzanego przez mieszkańców w centrum handlowym określonej generacji ⁵ stanowi informację na temat zachowań konsumpcyjnych. Im czas jest dłuższy, tym bardziej świadczy o ponowoczesnej postawie mieszkańców miasta. Średni czas spędzony w centrum nowej generacji (III, IV, V) wynosi około dwóch godzin, zaś klient uznany za realizującego w praktyce ponowoczesny model konsumpcji spędza w nich jednorazowo jeszcze więcej czasu. Ważna jest również liczba odwiedzin centrum handlowego przez klienta, którą po-

⁵ Centra handlowe klasyfikowane są według generacji: centra I i II generacji posiadają w swojej strukturze tylko handel i usługi, centra III generacji dodatkowo posiadają w ofercie rozrywkę i rekreację, centra IV generacji – usługi specjalistyczne, profesjonalne, obiekty kulturalne i biurowe, natomiast w centrach, V generacji znajdują się hotele, osiedla mieszkaniowe a nawet przedszkola, szkoły, szpitale, kościoły itp. (Pawlak 2003).

nowoczesne wzorce wyznaczają na 2–3 razy w tygodniu (Makowski 2003), po 3–4 godziny jednorazowo, co stanowi około 45–50 godzin miesięcznie.

- liczba poza lokalnych produktów kulturalnych (heterogeniczność kultur).

Miernik ten należy uznać za uzupełniający bowiem jego interpretacja może być dyskusyjna ze względu na aspekt oceny zalet heterogeniczności kultur obecnych w mieście. Gospodarowanie zasobami przestrzennymi miasta zgodnie z ideami świata ponowoczesnego postuluje tworzenie jak największej liczby miejsc w mieście, gdzie można nabyć i konsumować poza lokalne produkty kulturalne. Wzbogacają one ofertę miasta i mogą sprzyjać jego metropolizacji. Taki zasięg rynku miejskiego uznawany jest za najbardziej pożądaný, gdyż zapewnia międzynarodową rozpoznawalność jego produktów i rozwijanie postaw otwartości i tolerancji. Miasto ponowoczesne chętnie wita gości, którzy w jego atrakcyjność wnoszą nowe inicjatywy kulturalne.

5. Propozycje oceny użyteczności mierników

Zaprezentowane mierniki można wykorzystać w podejmowaniu wielu decyzji dotyczących gospodarowania zasobami miejskimi. Ich praktyczna użyteczność związana jest z przyjęciem określonego podejścia do analizowania kontekstu ponowoczesności, w tym jego ekonomicznych oraz społecznych aspektów. Stopień akceptacji postulatów ponowoczesności wynika z hierarchii wartości lokalnych i użyteczność mierników również powinna być jej podporządkowana.

W tabeli 1 zaprezentowano przykładowe możliwości zastosowania wskazanych mierników w dwóch wybranych rodzajach analiz, jakie dokonuje się na potrzeby ustalania pożądaných kierunków rozwoju miasta: określaniu założeń ogólnego rozwoju (Strategia Rozwoju Miasta) oraz stanowienia wytycznych dla planowania przestrzennego (np. Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego, czy Miejscowego Planu Zagospodarowania Przestrzennego).

Tab. 1 Przykłady zastosowania wskazanych mierników w określaniu kierunków rozwoju miasta.
Źródło: opracowanie własne.

Mierniki	Przykłady zastosowania	
	w tworzeniu założeń ogólnego rozwoju miasta	w planowaniu przestrzennym
1	2	3
wskaźnik specjalizacji lokalnej Florence'a	inwestycje w zagospodarowanie przestrzenne tworzące specjalizację funkcjonalną miejsc w mieście	lokalizacja funkcji miejskich

ciąg dalszy tab. 1

1	2	3
wskaźnik kosztu funkcjonowania miasta	ustalenie preferowanych przez użytkowników miasta form zaspokajania potrzeb (technologie, materiały, urządzenia)	cechy architektury, urządzeń infrastrukturalnych
liczba obiektów dziedzictwa kulturowego zaadoptowanych na współczesne funkcje	określenie wielkości środków potrzebnych na wzmacnianie tożsamości lokalnej	przeznaczenie budynków
liczba i powierzchnia obiektów przyrodniczo cennych	określenie wielkości koniecznych środków na utrzymanie zalet i tworzenie nowych obiektów przyrodniczo cennych	ochrona zalet środowiska przyrodniczego
stopień popularności zachowań proekologicznych	wielkość środków na edukację proekologiczną	tworzenie warunków umożliwiających proekologiczne postawy
wskaźnik wykorzystania scenarii krajobrazu miejskiego	marka produktów miejskich	tworzenie krajobrazów miejskich
powierzchnia terenów na których zrealizowano projekty rewitalizacji środowiskowej	określenie wielkości środków na realizację przedsięwzięć rewitalizacyjnych	lokalizacja funkcji miejskich wykorzystujących sąsiedztwo rewitalizowanych terenów
wielkość przychodów z nieruchomości	ustalenie przychodów do budżetu miasta	lokalizacja funkcji miejskich uwzględniająca realia rynku nieruchomości
stopa kapitalizacji na lokalnych rynkach nieruchomości	preferencje inwestycyjne	lokalizacja funkcji miejskich uwzględniająca realia rynku nieruchomości
powierzchnia przeznaczana na funkcje dające zyski społeczne	określenie wielkości środków na realizację wybranych funkcji	lokalizacja funkcji miejskich
rozkład opinii społecznych na temat poparcia inicjatyw dotyczących przestrzeni publicznych	działalności realizowane w przestrzeniach publicznych	cechy przestrzeni publicznych
średni czas spędzony w centrach handlowych tej samej generacji	ustalanie wielkości popytu na obszarze miasta i cech konsumpcji miejskiej	wielkość powierzchni przeznaczanych na centra handlowo-usługowe
liczba poza lokalnych produktów kulturalnych	tworzenie warunków realizacji przedsięwzięć promujących inne kultury	wyznaczanie nie prowokujących konfliktów miejsc realizacji przedsięwzięć promujących inne kultury

6. Przykład zastosowania miernika

Miernik: liczba i powierzchnia obiektów przyrodniczo cennych.

Miasto: Tarnowskie Góry ⁶.

⁶ Na podstawie H. Kościelny i S. Rosenbaum (2007) oraz internetowej strony urzędu miasta: www.tarnowskiegory.pl.

Waloryzacja przyrodnicza przeprowadzona na obszarze miasta w 1996 roku wyróżniła 49 miejsc przyrodniczo cennych. W 2002 roku powierzchnia zalesiona wynosiła 35,3% powierzchni całego miasta (2 955 ha). Liczba miejskich pomników przyrody wyróżnionych w 2007 roku wynosiła 123, zaś procent powierzchni obszarów chronionych – 3,14 ha (od 1998 z 2,8 ha).

Obecnie w Tarnowskich Górach wyróżnia się następujące główne obiekty oraz obszary przyrodnicze cenne:

- Zespół przyrodniczo-krajobrazowy „Park w Reptach i dolina rzeki Dramy” – utworzony w 2002 roku Zajmuje obszar 457 ha, z czego na terenie Tarnowskich Gór 233,63 ha.
- Zespół przyrodniczo-krajobrazowy „Doły Piekarskie” – utworzony w 2006 roku Zajmuje ponad 47 ha.
- Rezerwat „Segiet” – utworzony w 1953 roku Zajmuje obszar 24,65 ha z tego 3,53 w Tarnowskich Górach.
- Obszar NATURA 2000 Podziemia Tarnogórsko-Bytomskie – obejmuje powierzchnię ponad 3 401,2 ha na terenie Tarnowskich Gór, Bytomia, Zbrosławic i Radzionkowa.

W 2009 roku powierzchnia tarnogórskiego lasu wynosiła 36,0% powierzchni całego miasta (3 014 ha), zaś miejskie tereny zielone zajmowały powierzchnię 208 ha. Na terenie Tarnowskich Gór występuje aktualnie 110 pomników przyrody żywej (2 grupy drzew i 108 pojedynczych drzew) oraz 1 pomnik przyrody nieożywionej (głaz narzutowy). Ogólna powierzchnia miasta wynosi 83,7 km² (8 372 ha). Suma wyróżnionej powierzchni: 285 ha (rezerwat i zespoły przyrodniczo-krajobrazowe) + 3 014 ha tereny zalesione + 3 401 ha (podziemia) = 6 700, z tego około 3 300 ha na powierzchni, co wynosi 39,4% powierzchni miasta, w tym 3,4% terenów szczególnie wartościowych.

W Tarnowskich Górach w ostatnich latach następuje wzrost powierzchni obszarów i obiektów przyrodniczo cennych. W kontekście zmian miejskich inspirowanych przenikaniem idei świata ponowoczesnego wskazać należy na utworzenie dwóch zespołów przyrodniczo-krajobrazowych oraz wyjątkowo cenną inicjatywę, za jaką uznać można docenienie wartości tarnogórskich podziemi. Przedsięwzięcia te świadczą o powiększającej się świadomości mieszkańców miasta co do znaczenia miejskiego środowiska naturalnego i tym samym propagowaniu się postaw ponowoczesnych. Miejsca cenne przyrodniczo pełnią głównie funkcje rekreacyjne i edukacyjne.

7. Podsumowanie

Inspiracją do rozwoju miast coraz częściej stają się czynniki społeczno-kulturowe, wśród których szczególną uwagę warto zwracać na trendy docierające

w rezultacie globalnego rozprzestrzeniania się wzorców zachowań. Idee świata ponowoczesnego przenikają do polskich miast stając się szansą na ich rozwój, w tym lepszą pozycję konkurencyjną na międzynarodowych rynkach ofert terytorialnych. Postrzegane są jednak również jako zagrożenie istnienia lokalnej hierarchii wartości.

Stopień oddziaływania i akceptacji poglądów propagatorów ponowoczesności można mierzyć wykorzystując różne mierniki. Ich stosowanie w ocenie gospodarowania miejskimi zasobami powinno przyczynić się do lepszego uwzględniania potrzeb użytkowników miasta w procesie wyznaczania kierunków jego rozwoju. Rosnąca świadomość zmian kulturowych musi być dostrzegana przez podejmujących decyzje dotyczące alokacji zasobów miejskich, aby minimalizować konflikty i jednocześnie spełniać oczekiwania użytkowników przestrzeni miast.

Literatura

- Bauman Z., 2004. Ponowoczesność. W: B. Szlachta (red.), Słownik społeczny. Wyd. WAM, Kraków.
- Bauman Z., 2006. Płynna nowoczesność. Wydawnictwo Literackie, Kraków.
- Bugno-Janik A., 2012. Istota i cechy ponowoczesności. W: M. Czornik (red.), Gospodarowanie przestrzennymi zasobami miasta w świecie ponowoczesnym. Wydawnictwo UE Katowice.
- Czornik M. (red.), 2012a. Gospodarowanie przestrzennymi zasobami miasta w świecie ponowoczesnym, Wydawnictwo UE Katowice.
- Czornik M. 2012b. Konsumpcja miejska. Ekonomiczne refleksje nad ewoluowaniem funkcji miejskich. Wydawnictwo UE Katowice.
- Jayne M., 2006. Cities and Consumption. Routledge, London.
- Kościelny H., Rosenbaum S., 2007. Tarnowskie Góry. Przyroda. Urząd Miasta Tarnowskie Góry.
- Makowski G., 2003. Świątynia konsumpcji. Geneza i społeczne znaczenie centrum handlowego, Wydawnictwo TRIO, Warszawa.
- Pawlak M., 2003. Od pierwszej do czwartej generacji. Home & Market, 3 / 2003.
- Renne J., 2009a. From Transit-Adjacent to Transit-Oriented Development. Local Environment 14/2009, 1–15.
- Renne J., 2009b. Measuring the Success of Transit Oriented Development. W: C. Curtis, J. Renne, L. Bertolini (red.), Transit Oriented Development: Making It Happen. Ashgate, 241–255.
- Rewers E., 2005. Post-polis. Wstęp do filozofii ponowoczesnego miasta. UNIVERSITAS, Kraków.
- www.tarnowskiegory.pl. strona urzędu miasta Tarnowskie Góry.

The proposal of evaluation measures of town's spatial resources in post-modern world

Summary: Management of town's spatial resources in postmodern world can be evaluated by using of measures, despite of ambiguous meaning it specific features. They should adapted from a few knowledge domains, which make possible analyzing of complicated social-cultural trends. There are 13 such measures in this article. They can be useful in urban spatial planning or creating of local development objectives.

Keywords: spatial resources, postmodernity, spatial economy

dr Małgorzata Czornik
Uniwersytet Ekonomiczny w Katowicach
Katedra Badań Strategicznych i Regionalnych
ul. Bogucicka 14,
40–287 Katowice,
malgorzata.czornik@ue.katowice.pl

Julita Łukomska
Uniwersytet Warszawski

Czynniki lokalnego rozwoju gospodarczego w Polsce

Streszczenie: W dobie ponownego zwrotu ku lokalności określanego mianem renesansu lokalizmu, przedmiotem zainteresowania wielu badaczy stają się przyczyny zróżnicowania w poziomie rozwoju gospodarczego regionów czy miejsc. Różnorodne i liczne są czynniki, które warunkują ten poziom. Niewątpliwie w ciągu ostatnich dwóch dekad mamy do czynienia ze wzrostem znaczenia czynnika wpływającego na lokalny rozwój gospodarczy, jakim jest aktywność władz lokalnych. Autorka stosując metody ilościowe podejmuje w artykule próbę weryfikacji znaczenia czynników zależnych od samorządu i lokalnej społeczności dla poziomu lokalnego rozwoju ekonomicznego w Polsce.

Słowa kluczowe: rozwój lokalny, samorząd lokalny, gospodarka lokalna

1. Wprowadzenie

Celem artykułu jest zaprezentowanie wybranych wyników badania, które przeprowadzone zostało w ramach przygotowanej przez Autorkę pracy doktorskiej¹. W pracy tej Autorka podjęła się weryfikacji znaczenia różnych czynników dla lokalnego rozwoju gospodarczego w Polsce.

Jednym z dominujących nurtów współczesnych studiów nad rozwojem staje się jego lokalny wymiar. Na całym świecie mamy do czynienia z inicjatywami w kierunku lokalizmu, coraz częściej podkreślana jest rola lokalnych odpowiedzi na globalne wyzwania (Shuman 1998, Syrett 1995, Swyngedouw 2004). Powszechnie zauważalny jest wzrost roli układów lokalnych, które postrzegane są jako specyficzne systemy z wiodącą rolą społeczności lokalnych. W dobie ponownego zwrotu ku lokalności przyczyny zróżnicowania w poziomie rozwoju regionów czy miejsc stają się przedmiotem zainteresowania wielu badaczy. O zwrocie w kierunku rozwoju lokalnego świadczy nie tylko rozkwit literatury na ten temat, ale także wielość ko-

¹ Rozprawa doktorska pt. „Czynniki lokalnego rozwoju gospodarczego w Polsce” obroniona została w 2012 roku na Wydziale Geografii i Studiów Regionalnych Uniwersytetu Warszawskiego.

misji, zespołów problemowych i innych instytucji powoływanych w celu wspierania rozwoju lokalnego ².

W literaturze odnajdujemy cztery podstawowe płaszczyzny rozwoju lokalnego: gospodarcza (rozwijanie indywidualnej i zbiorowej przedsiębiorczości przy wykorzystaniu lokalnych zasobów), społeczna (możliwość artykułowania interesów grupowych), polityczna (znaczną autonomią układu lokalnego w zakresie alokacji zasobów i możliwość podejmowania decyzji w sposób demokratyczny i samorządny) i kulturowa (możliwość korzystania z własnych kanałów komunikacji społecznej) (Jałowiecki 1989). Problematyka artykułu oscyluje wokół płaszczyzny gospodarczej rozwoju lokalnego.

Tak jak złożone są zagadnienia dotyczące rozwoju lokalnego (jego charakter, dynamika, kierunek oraz struktura), tak różnorodne i liczne są warunkujące go czynniki. Środowisko przyrodnicze ma swoje miejsce wśród najważniejszych determinantów rozwoju lokalnego (Landes 2010). J. J. Parysek (2001) podkreśla jednak, że zdecydowana większość warunków kształtujących klimat rozwoju lokalnego koncentruje się w sferze społecznej. Wielu autorów w tym kontekście zainteresowanie swe kieruje przede wszystkim ku wpływowi warunków gospodarczych na rozwój (Blakely 1989). Już od połowy lat 70. XX wieku zwraca się uwagę na zwrot lokalnej polityki miejskiej w kierunku przesłanek ekonomicznych. W szczególności podkreślana jest waga działań zorientowanych na poprawę przewagi konkurencyjnej danego obszaru (Harvey 1989). Na roli czynników ekonomicznych i społecznych w rozwoju skupia także uwagę J. Hryniewicz (2000) utrzymując, że dotychczasowe doświadczenia badawcze wskazują na fakt, iż procesy rozwoju lokalnego są efektem koincydencji zjawisk ekonomicznych, społeczno–kulturowych i politycznych. W artykule skoncentrowano się na analizie ekonomicznych i społecznych czynników rozwoju lokalnego.

Przegląd literatury przedmiotu oraz analiza wyników wcześniejszych badań nad lokalnym rozwojem gospodarczym wskazują na istotną rolę lokalnych władz i społeczności w jego wspieraniu. Stąd podstawowy podział czynników rozwojowych, który proponuje Autorka niniejszego opracowania uwzględnia czynniki zależne od władz lokalnych i charakterystyki lokalnej społeczności (czynniki zależne) oraz czynniki, na które społeczność lokalna i samorząd nie posiadają wpływu (czynniki niezależne).

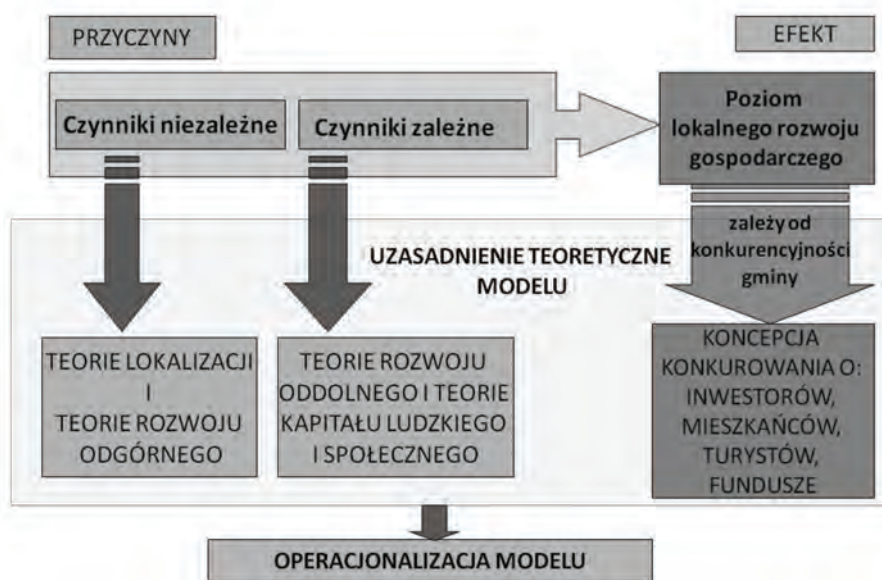
Można postawić pytanie o rolę czynników zależnych i niezależnych w stymulowaniu lokalnego rozwoju gospodarczego w Polsce. Interesujące jest czy zróżnicowanie wagi różnych czynników dla rozwoju zależy od rodzaju i położenia regionalnego danej jednostki. Kolejne pytanie, na które podjęto próbę odpowiedzi w świetle przeprowadzonych badań, dotyczy tego, które z czynników zależnych

² Liczne tego typu instytucje utworzono w USA i w Wielkiej Brytanii (patrz Dominelli 2007).

mają największe znaczenie (w największym stopniu wyjaśniają poziom lokalnego rozwoju gospodarczego w Polsce)?

2. Model lokalnego rozwoju gospodarczego – koncepcja i operacjonalizacja

Próba odpowiedzi na postawione pytania poprzedzona została konstrukcją modelu lokalnego rozwoju gospodarczego (ryc. 1).



Ryc. 1. Schemat modelu lokalnego rozwoju gospodarczego.

Źródło: opracowanie własne.

W modelu tym założono, że przyczynami sprawczymi rozwoju gospodarczego są pewne czynniki rozwojowe, które wpływają na jego poziom. Genezę zaproponowanego modelu stanowi teoretyczne uzasadnienie dla wykorzystania w nim (umocowanie teoretyczne) czynników poddanych analizie na etapie badania empirycznego. Na czynniki niezależne od władz i społeczności lokalnych jako siły sprawcze rozwoju wskazują przede wszystkim teorie lokalizacji oraz wybrane teorie rozwoju „od góry”. Natomiast rola czynników związanych z polityką władz lokalnych oraz charakterystyką społeczności w lokalnym rozwoju gospodarczym, podkreślana jest w teoriach rozwoju endogennego (inaczej oddolnego lub trwałego) oraz teoriach kapitału ludzkiego i społecznego.

Poziom lokalnego rozwoju gospodarczego zależy od konkurencyjności gminy. Założenie to znajduje poparcie w tezach głoszonych m.in. przez badaczy polityk wielkomiejskich, którzy wskazują na rozrost modelu polityki miejskiej przedsiębiorczości (*entrepreneurialism*) (Harvey 1989). Oś teoretyczną budowy wskaźnika lokalnego rozwoju gospodarczego stanowi koncepcja konkurowania gmin o podstawowe czynniki rozwojowe: mieszkańców, inwestorów, turystów i fundusze zewnętrzne – model zaproponowany przez W. Dziemianowicza (2008).

Odwołując się do czynników wskazywanych przez wymienione wyżej teorie i posługując się różnymi źródłami danych (dane urzędowe, dane pozyskane od innych organizacji i osób prywatnych, dane opracowane samodzielnie) zoperacjonalizowano poszczególne czynniki rozwojowe (tab. 1).

Tab. 1. Zmienne wyjaśniające poziom lokalnego rozwoju gospodarczego.
Źródło: opracowanie własne.

Zmienne – czynniki niezależne	Zmienne – czynniki zależne
Związane z lokalizacją: – odległość od aglomeracji (odległość od centrum najbliższego miasta liczącego ponad 300 tysięcy mieszkańców) – odległość od najbliższego przejścia granicznego – położenie w „bogatym regionie” (PKB według NUTS 3)	Związane z aktywnością władz lokalnych: – polityka oddziaływania na koszty prowadzenia działalności gospodarczej: skutki ulg i obniżek stawek maksymalnych podatków lokalnych od osób prawnych jako % możliwych do zebrania dochodów własnych – indeks z instytucji otoczenia biznesu (suma IOB zlokalizowanych na terenie danej gminy) – wydatki inwestycyjne budżetu gminy per capita – poziom infrastruktury komunalnej: odsetek ludności korzystającej z wodociągów, kanalizacji, gazu z sieci
Związane z pomocą zewnętrzną: – wskaźnik dostępności funduszy unijnych dla samorządów gminnych w Polsce w latach 1991–2006	Związane ze społecznością lokalną: Kapitał społeczny (pomostowy): – frekwencja wyborcza (średnia z wyborów lokalnych i parlamentarnych) – liczba organizacji pozarządowych na 10 000 mieszkańców – liczba wolontariuszy Wielkiej Orkiestry Świątecznej Pomocy w przeliczeniu na 10 000 mieszkańców – uczniowie w szkołach niepublicznych jako % wszystkich uczniów Kapitał ludzki: – odsetek ludności z wyższym wykształceniem – obciążenie demograficzne ludności (liczba ludności w wieku nieprodukcyjnym w przeliczeniu na 100 osób w wieku produkcyjnym) – wyniki egzaminów gimnazjalnych i egzaminów przeprowadzanych na koniec szkół podstawowych

Wpływ wymienionych w tabeli 1 czynników testowany był w odniesieniu do zbudowanego wskaźnika lokalnego rozwoju gospodarczego (tab. 2). Pomiedzy wprowadzeniem danej polityki, a jej rezultatami musi zazwyczaj upłynąć kilka lat. Dlatego w przypadku zmiennych odnoszących się do czynników zależnych uwzględniono w analizie dwa rodzaje odstępu w czasie: krótkookresowa analiza wpływu (odstęp 1–3 lata) i długookresowa analiza wpływu (odstęp 5–6 lat).

Tab. 2. Operacjonalizacja wskaźnika lokalnego rozwoju gospodarczego.
Źródło: opracowanie własne.

Konkurencja o:	Indykatory
mieszkańców	– saldo migracji w przeliczeniu na 1 000 mieszkańców – dochody budżetu gminy z tytułu udziału w podatku dochodowym od osób fizycznych (PIT) <i>per capita</i>
inwestorów	– liczba zarejestrowanych firm z udziałem kapitału zagranicznego w przeliczeniu na 10 000 mieszkańców – dochody budżetu gminy z tytułu udziału w podatku dochodowym od osób prawnych (CIT) <i>per capita</i> – dochody budżetu gminy z podatku od nieruchomości od osób prawnych <i>per capita</i> (baza podatkowa – dochody możliwe do uzyskania czyli dochody powiększone o skutki obniżek stawek maksymalnych, ulg i zwolnień oraz umorzeń w podatkach lokalnych)
turystów	– liczba turystów korzystających z noclegów w przeliczeniu na 100 mieszkańców
fundusze	– wydatki budżetu gminy finansowane lub współfinansowane ze środków zagranicznych w przeliczeniu na mieszkańca (średnia z 3 lat)

Wskaźniki dla wszystkich gmin skonstruowano dla roku 2003 i 2008 przy użyciu taksonomicznej miary rozwoju Hellwiga oddzielnie dla wyróżnionych w badaniu trzech grup gmin. Kryterium podziału na grupy stanowiła liczba ludności oraz typ gminy (tab. 3).

Tab. 3. Kryteria klasyfikacji i liczebność poszczególnych grup gmin poddanych analizie.
Źródło: opracowanie własne.

rodzaj gminy	kryteria klasyfikacji	liczebność
małe	– wszystkie gminy wiejskie – gminy miejskie i miejsko–wiejskie liczące poniżej 10 tys. mieszkańców	1867
średnie	– gminy miejskie (10–50 tys. mieszkańców, z wyłączeniem miast na prawach powiatu) – gminy miejsko–wiejskie liczące 10 tys. lub więcej mieszkańców	520
duże	– miasta liczące powyżej 50 tys. mieszkańców – pozostałe miasta na prawach powiatu	91

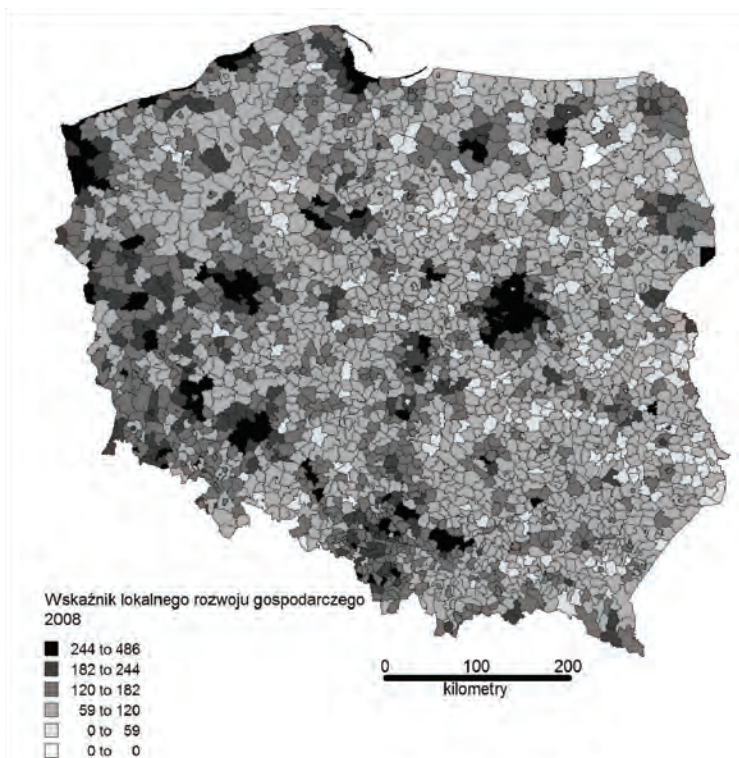
W prezentowanej w artykule części badania empirycznego posłużono się przede wszystkim metodą analizy regresji liniowej wielorakiej.

3. Znaczenie czynników zależnych i niezależnych dla lokalnego rozwoju gospodarczego w Polsce – wyniki badania

3.1. Poziom lokalnego rozwoju gospodarczego w Polsce

Zbudowane oddzielnie dla trzech grup gmin wskaźniki poziomu lokalnego rozwoju gospodarczego (zestawione razem na rycinie 2) dają wyniki, które nie są zaskakujące i potwierdzają obraz osiągniany w wielu podobnych analizach (por.

Dziemianowicz 2008, Gorzelak 2000). Wyższe wskaźniki rozwoju gospodarczego charakteryzują gminy zlokalizowane w zachodniej części kraju, gminy położone w obszarach metropolitalnych dużych polskich miast oraz gminy o rozwiniętych funkcjach specjalistycznych np. gminy turystyczne lub kopalniane, a także gminy przy szlakach komunikacyjnych. Nałożenie granic rozbiorowych na kartogramy mogłoby skłonić do stwierdzenia, że w dużym stopniu nasza współczesność jest zanurzona w odległej historii. Poszczególne części Polski pozostające w przeszłości pod wpływami różnych ośrodków administracyjnych, ale także pod wpływami różnych kultur, do dziś okazują się odmienne pod względem rozwoju gospodarczego. Gminy położone na obszarze byłego zaboru rosyjskiego charakteryzuje wyraźnie niższy poziom rozwoju. Wyjątek stanowią tu tylko: obszar metropolitalny Warszawy i Łodzi oraz pojedyncze gminy o rozwiniętej funkcji turystycznej lub przemysłowej (w tym gminy przy granicy z Białorusią, na których terenie zlokalizowane są bazy surowcowe firm paliwowych).



Ryc. 2 Wskaźnik poziomu lokalnego rozwoju gospodarczego – 2008 rok.

Źródło: opracowanie własne.

Uwaga: Objaśnienia: podział na klasy z uwzględnieniem odchyłeń standardowych od średniej, przedziały domknięte lewostronnie, wartości wskaźnika poziomu lokalnego rozwoju gospodarczego pomnożone przez 1 000 (przyjmuje on wartości z przedziału od 0 do 1).

3.2. Gminy małe *versus* duże miasta

Inne czynniki decydują o poziomie rozwoju dużych miast, inne zaś są istotne dla małych gmin. Analiza wyników regresji liniowej wielorakiej prowadzi do ogólnego wniosku, że rola czynników niezależnych (związanych z lokalizacją i dostępnością pomocy zewnętrznej) w rozwoju jest bardziej istotna w przypadku małych i średnich jednostek niż w odniesieniu do dużych miast (tab. 4).

Tab. 4. Wyniki równań regresji wskaźnika lokalnego rozwoju gospodarczego (2008) od czynników rozwojowych – wpływ długookresowy.
Źródło: opracowanie własne.

wyszczególnienie	małe ($R^2=0,6$)	średnie ($R^2=0,6$)	duże ($R^2=0,8$)
odległość od centrum aglomeracji (–)	***	***	*
odległość od przejścia granicznego (–)	**		
położenie w „bogatym regionie” (+)	***	***	***
dostępność funduszy unijnych (+)	***	**	
obniżanie kosztów prowadzenia działalności gospodarczej (+)			
instytucje otoczenia biznesu (+)			
wydatki inwestycyjne (+)	***	***	***
infrastruktura komunalna – gaz (+)	*	*	
frekwencja wyborcza (+)			
organizacje pozarządowe (+)	***	***	
wolontariat (+)			
obciążenie demograficzne (–)	***	***	
wykształcenie (+)	***	***	*
wyniki egzaminów (+)	** (SP)	** (GH)	** (GH)

Objaśnienia: wytłuszczona czcionka – czynniki niezależne

* – istotność na poziomie 0,05; ** – istotność na poziomie 0,01; *** – istotność na poziomie 0,001;

(+) dodatni kierunek wpływu na zmienną objaśnianą; (–) ujemny kierunek wpływu na zmienną objaśnianą; SP – egzamin na koniec szkoły podstawowej; GH – egzamin gimnazjalny (część humanistyczna).

Prawdopodobnym wyjaśnieniem tego zjawiska może być różnica w sile i potencjale pomiędzy jednostkami małymi i dużymi. Jednostki duże, dysponujące większymi (i lepszej jakości) zasobami ludzkimi mogą mieć łatwiejszą zdolność przewyższania niekorzystnych warunków lokalizacyjnych od gmin małych. Choćby ze względu na to, że dzięki swym zasobom są w stanie bardziej skutecznie wdrażać programy rozwojowe (w dużych miastach administracja lokalna jest zwykle bardziej profesjonalna, a tym samym zdolna wdrażać bardziej wszechstronne projekty; duże jednostki są w stanie skoncentrować znaczne zasoby na kluczowych projektach, które są niezbędne dla realizacji ich strategii rozwojowych). Jednocześnie małe gminy pozostaną bardziej uzależnione od czynników związanych z poło-

żeniem. Inny powód zaobserwowanej różnicy może dotyczyć kwestii metodycznych. Duże miasta wyróżniają się, ze względu na swój złożony charakter, większą liczbą „cech specyficznych”, które nie zostały uwzględnione wśród zmiennych objaśniających w modelach regresji. W efekcie modele regresji lepiej wyjaśniają sytuację w jednostkach mniejszych³.

3.3. Przestrzenne zróżnicowanie znaczenia czynników zależnych i niezależnych dla lokalnego rozwoju gospodarczego gmin małych i średnich

Istotność czynników związanych z lokalizacją dla poziomu rozwoju gospodarczego w gminach położonych na terenie byłego zaboru rosyjskiego jest wyższa, niż w gminach położonych w pozostałych częściach Polski⁴. Jednak zależność ta jest prawdziwa tylko w odniesieniu do gmin małych (tab. 5).

Oznacza to, że rozwój gospodarczy w małych jednostkach, zlokalizowanych na terenach słabiej rozwiniętych, jest w większym stopniu uzależniony od czynników związanych z położeniem niż w gminach usytuowanych na obszarach charakteryzujących się wyższym poziomem rozwoju.

3.4. Czynniki ze „starego” paradygmatu rozwoju versus nowe czynniki rozwojowe

Badacze podkreślają znaczenie dla lokalnego rozwoju gospodarczego czynników związanych z wiedzą, jakością zasobów wewnętrznych i kapitałem społecznym (w szczególności jego typu⁵ określanego pomostowym) (Castells 2007, Florida 2002, Francois 2002, Fukuyama 1997, Putnam 1995). Tradycyjne teorie rozwojowe wśród najskuteczniejszych instrumentów lokalnych polityk, umieszczały przede wszystkim działania związane z rozwojem infrastruktury technicznej oraz mające na celu redukcję kosztów prowadzenia działalności gospodarczej. W latach 90. pojawił się nowy paradygmat rozwojowy, który przyniósł zainteresowanie władz lokalnych podnoszeniem konkurencyjności (edukacja, pomoc w marketingu, we wprowadzaniu nowych technologii) ze szczególnym naciskiem na wzrost jakości kapitału ludzkiego i budowę społeczeństwa obywatelskiego.

³ Wysoka wartość współczynnika determinacji w grupie jednostek dużych może mieć związek ze stosunkowo niską liczebnością.

⁴ Kwestia położenia regionalnego analizowana była z uwzględnieniem lokalizacji na terenie byłych zaborów (regionów historycznych).

⁵ R. D. Putnam (1995) wyróżnia dwa podstawowe typy kapitału społecznego: wiążący (*bonding*) wzmacniający małe grupy, ale rodzący antagonizmy międzygrupowe oraz pomostowy (*bridging*), który odpowiedzialny jest za więzi pomiędzy różnymi grupami i ich członkami oraz obrazuje zdolność do tworzenia gęstej i otwartej sieci wymiany społecznej.

Tab. 5. Wyniki równań regresji wskaźnika lokalnego rozwoju gospodarczego (2008) od czynników rozwojowych dla grupy gmin małych.

Źródło: opracowanie własne.

wyszczególnienie	Ziemie Zachodnie i Północne (N=443)		były zabór pruski (N=253)		były zabór austriacki (N=262)		były zabór rosyjski (N=904)	
	K	D	K	D	K	D	K	D
	(R ² =0,7)	(R ² =0,6)	(R ² =0,7)	(R ² =0,7)	(R ² =0,7)	(R ² =0,7)	(R ² =0,6)	(R ² =0,6)
odległość od centrum aglomeracji (-)	*	*	*		***	***		
odległość od przejścia granicznego (-)							**	**
położenie w „bogatym regionie” (+)	*	*		**	*	*	***	***
dostępność funduszy unijnych (+)	*	***						
obniżanie kosztów prowadzenia działalności gospodarczej (+)								
instytucje otoczenia biznesu (+)								
wydatki inwestycyjne (+)	***	***	***	***	***		***	***
infrastruktura komunalna – gaz (+)				*			***	***
frekwencja wyborcza (+)	*					*	*	
organizacje pozarządowe (+)	*	**		*	***	***	*	
wolontariat (+)								
obciążenie demograficzne (-)	***	***	***	*	***	***	***	***
wykształcenie (+)	***	***	***	***	***	***	***	***
wyniki egzaminów (+)		** (SP)					* (SP)	

Objaśnienia: K – krótkookresowa analiza wpływu; D – długookresowa analiza wpływu; pozostałe objaśnienia jak do tab. 4.

Wśród poddanych analizie czynników wyjaśniających lokalny rozwój gospodarczy czynniki zależne związane z aktywnością władz lokalnych to głównie takie, które możemy określić czynnikami ze „starego” paradygmatu. Zaś te dotyczące charakterystyki społeczności lokalnej to przede wszystkim nowe czynniki rozwojowe. Wyniki przeprowadzonych analiz regresji wskazują, że znaczenie dla rozwoju lokalnego mają oprócz czynników wywodzących się ze „starego” paradygmatu rozwoju (wydatki inwestycyjne, infrastruktura komunalna), nowe czynniki rozwojowe bazujące głównie na budowie kapitału społecznego i podnoszeniu jakości kapitału ludzkiego (tab. 6).

Tab. 6. Istotność czynników rozwojowych dla lokalnego rozwoju gospodarczego – podsumowanie wyników równań regresji.

Źródło: opracowanie własne.

czynniki ze „starego” paradygmatu		istotność dla lokalnego rozwoju gospodarczego
obniżanie kosztów prowadzenia działalności gospodarczej		nieistotne
instytucje otoczenia biznesu		nieistotne
wydatki inwestycyjne		istotne
infrastruktura komunalna		istotne
nowe czynniki rozwojowe		istotność dla lokalnego rozwoju gospodarczego
kapitał społeczny (pomostowy)	frekwencja wyborcza	istotne
	organizacje pozarządowe	istotne
	wolontariat	nieistotne
kapitał ludzki	obciążenie demograficzne	istotne
	wykształcenie	istotne

4. Podsumowanie

W Polsce mamy do czynienia z wyraźnym zróżnicowaniem poziomu lokalnego rozwoju gospodarczego. Jest on efektem konkurencji pomiędzy władzami lokalnymi różnych jednostek o firmy, mieszkańców, turystów i fundusze. W świetle przeprowadzonych badań można stwierdzić, że czynniki zależne, na które wpływ ma lokalny samorząd oraz postawa miejscowej społeczności mają znaczenie w procesach rozwoju gospodarczego. Czynniki zależne nie są dominującymi wyznacznikami lokalnego rozwoju gospodarczego, ale ich znaczenie, jak wykazały analizy statystyczne, pozostaje istotne. Nie jest tak, że sukces albo porażka w rozwoju ekonomicznym są całkowicie zdeterminowane przez korzystne lub niekorzystne warunki lokalizacyjne lub też przez pomoc zewnętrzną np. Unii Europejskiej. Te same korzystne warunki lokalizacyjne mogą być wykorzystane przez władze lokalne w celu poprawienia dobrobytu lokalnej społeczności lub mogą zostać zmarnotrawione i nie przynieść oczekiwanych korzyści.

Wyniki badania prowadzą do wniosku, że najbardziej uzależnione od czynników rozwojowych, na które władza lokalna nie ma wpływu, są małe gminy (przede wszystkim wiejskie) zlokalizowane na terenach słabo rozwiniętych. Takim gminom najtrudniej będzie przezwyciężyć niekorzyści lokalizacyjne na etapie wspierania polityki prorozwojowej. Jednak należy pamiętać, że zdarzają się przykłady samorządów, którym udało się odnieść sukces na polu rozwoju gospodarczego pomimo niekorzystnego położenia (zob. przykład Biłgoraja w Gorzelak i in. 1999).

Wnioski wynikające z przeprowadzonych badań mogące posłużyć jako praktyczne sugestie dla władz lokalnych dotyczą przede wszystkim następujących zagadnień:

1. Nie tylko tradycyjne czynniki lokalizacyjne mogą wspomagać rozwój gospodarczy, ale także nowe czynniki związane z kapitałem społecznym i jakością kapitału ludzkiego. Prawdziwość powyższego stwierdzenia nie musi oznaczać konkurencji pomiędzy tradycyjnymi politykami lokalnymi oraz tymi mającymi na celu podwyższenie jakości lokalnego kapitału ludzkiego i społecznego. Wskazane jest raczej, by wzajemnie się one wzmacniały i uzupełniały.
2. Kapitał ludzki ma ogromne znaczenie w lokalnych procesach rozwojowych. Znaczenie jakości tego kapitału dla lokalnego wzrostu gospodarczego prezentowane jest w kilku współczesnych teoriach, ale przeprowadzone badanie sugeruje wyraźną istotność tego zagadnienia również w przypadku polskich gmin. Miary kapitału ludzkiego, w świetle wykonanych analiz statystycznych, okazują się należeć do tych najistotniejszych przy wyjaśnianiu poziomu lokalnego rozwoju gospodarczego. Podobne wnioski można wyciągnąć z wyników innych badań które wskazują, że często gminy, które odniosły gospodarczy sukces, coraz to większą uwagę poświęcają politykom skierowanym na rozwój edukacji (Swianiewicz, Łukomska 2004). Wydaje się, że w długim okresie wysiłki samorządu mające na celu poprawę systemu lokalnej edukacji są jednymi z najsukuteczniejszych polityk rozwojowych. W kontekście rozwoju kapitału ludzkiego ważne jest nie tylko zwrócenie uwagi na poprawę jego jakości, ale także na dostosowanie kwalifikacji zasobów ludzkich do potrzeb rynku pracy. Realizacja takiego celu z pewnością wymagałaby nie tyle zaangażowania samych lokalnych władz, co zmian w polityce dotyczącej kształcenia na szczeblu krajowym. Niezmiernie istotne w kontekście realizacji wspomnianego celu wydaje się także wspieranie projektów sieciowych z zakresu współpracy sektora nauki i sektora biznesu.
3. Rozwój lokalnego społeczeństwa obywatelskiego pobudza rozwój gospodarczy. Na szczeblu teorii, twierdzenie to brzmi trywialnie biorąc pod uwagę wcześniejsze prace R. D. Putnama (1995), F. Fukuyamy (1997), D. S. Landesa (2010), P. Francois (2002) i innych, jednak przeprowadzone badanie potwierdza je w sposób empiryczny opierający się na danych szczebla lokalnego w Polsce. Wyniki wskazują na istotne zróżnicowanie miar kapitału społecznego w Polsce pomiędzy poszczególnymi jednostkami. Widoczny jest istotny wpływ tego czynnika na rozwój gospodarczy. Oznacza to, że różne polityki skierowane na wzmocnienie instytucji społeczeństwa obywatelskiego (wspieranie instytucji pozarządowych lub współpraca z nimi przy dostarczaniu usług lokalnych) powinny w dłuższym okresie służyć poprawie funkcjonowania lokalnej gospodarki.
4. Tradycyjne polityki rozwojowe, postulowane m.in. w teoriach lokalizacji, pozostają wciąż bardzo ważne dla wspierania lokalnego rozwoju gospodarczego w Polsce. Wydatki inwestycyjne samorządów należą do najbardziej istotnych czynników

przy wyjaśnianiu poziomu rozwoju ekonomicznego bez względu na rodzaj i położenie gminy. Inwestowanie w lokalną infrastrukturę techniczną także pozostaje wśród ważnych narzędzi rozwojowych samorządów. Często radykalne zmiany w tym względzie nie są możliwe bez pomocy z zewnątrz, dlatego pozyskiwanie środków z Unii Europejskiej jest tutaj niezwykle ważne. Biorąc pod uwagę analizy ogólnopolskie, nie wszystkie tradycyjne polityki lokalne okazały się istotne dla lokalnej gospodarki. Stosowane przez samorządy zachęty podatkowe, w szczególności obniżki stawek podatków lokalnych, w świetle przeprowadzonych badań, nie jawią się jako skuteczne narzędzia wspierania rozwoju gospodarczego. Jednak nie można stwierdzić, że czynniki kosztowe całkowicie utraciły swoją ważność, czy że polityka podatkowa nie odgrywa już żadnej roli. Ograniczona autonomia samorządów w tym względzie powoduje, że decyzje podatkowe podejmowane przez gminy bardzo rzadko wywierają istotny wpływ na funkcjonowanie lokalnych firm i w konsekwencji lokalnej gospodarki. Polityka podatkowa wdrażana przez państwo wydaje się tutaj mieć dużo większe znaczenie. Na koniec warto dodać, że nie należy umniejszać istotności tych tradycyjnych instrumentów rozwojowych, ale przeprowadzone analizy wskazują, że ograniczanie się wyłącznie do nich byłoby błędem.

Sformułowane wnioski mogą posłużyć samorządom na etapie planowania lokalnych polityk rozwojowych. Istotne może być też uświadomienie samorządom, poprzez wyniki przeprowadzonych badań, że być może tkwią w błędzie w swojej ocenie tego, co najważniejsze dla lokalnego rozwoju gospodarczego. Wyniki badań empirycznych pracy wskazują jako determinanty rozwoju, te czynniki, które w opiniach władz lokalnych często pozostają niedocenione. Wydatków na rozwój edukacji, ani władze lokalne, ani przedsiębiorcy, najczęściej nie łączą ze wspieraniem rozwoju gospodarczego. Tymczasem z przeprowadzonych badań wynika, że ogromne znaczenie w wyjaśnianiu poziomu rozwoju, mają właśnie czynniki będące miarami jakości kapitału ludzkiego.

Literatura

- Blakely E. J., 1989. *Planning Local Economic Development*. Sage Publications, London–Newbury Park–New Delhi.
- Castells M., 2007. *Spółczesność sieci*. Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa.
- Dominelli L. (red.), 2007. *Revitalising Communities in a Globalizing Word*. Ashgate, Hampshire.
- Dziemianowicz W., 2008. *Konkurencyjność gmin w kontekście relacji władze lokalne – inwestorzy zagraniczni*. Wydawnictwo Uniwersytetu Warszawskiego, Warszawa.
- Florida R., 2002. *The Rise of the Creative Class: And How Its Transforming Work, Leisure Community and Everyday Life*. Basic Books, New York.
- Francois P., 2002. *Social Capital and Economic Development*. Routledge, London.
- Fukuyama F., 1997. *Zaufanie: kapitał społeczny a droga do dobrobytu*. Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa.
- Gorzela G., 2000. *Zewnętrzna interwencja jako czynnik rozwoju lokalnego (na przykładzie Programu Inicjatyw Lokalnych)*. *Studia Regionalne i Lokalne* 3(3), 99–120.

- Gorzelak G., Jałowiecki B., Woodward R., Dziemianowicz W., Herbst M., Roszkowski W., Zarycki T., 1999. Dynamics and Factors of Local Success in Poland. Uniwersytet Warszawski EUROREG, CASE, Warszawa.
- Harvey D., 1989. From managerialism to entrepreneurialism: the transformation in the urban governance in late capitalism. *Geografiska Annaler* 71B 1, 3–17.
- Hryniewicz J., 2000. Endo- i egzogenne czynniki rozwoju gospodarczego gmin i regionów. *Studia Regionalne i Lokalne* 2(2), 53–77.
- Jałowiecki B., 1989. Rozwój lokalny, Rozwój Regionalny – Rozwój Lokalny – Samorząd Terytorialny. Uniwersytet Warszawski, Instytut Gospodarki Przestrzennej, Warszawa.
- Landes D. S., 2010. Bogactwo i nędza narodów. MUZA SA, Warszawa.
- Parysek J. J., 2001. Podstawy gospodarki lokalnej. Wydawnictwo Naukowe Uniwersytetu im. Adama Mickiewicza w Poznaniu, Poznań.
- Putnam R. D. (przy współpracy R. Leonardi, R. Y. Nanetti), 1995. Demokracja w działaniu: Tradycje obywatelskie we współczesnych Włoszech. Wydawnictwo Znak, Fundacja im. S. Batorego, Kraków.
- Shuman M., 1998. *Going Local: Creating Self-Reliant Communities in a Global Age*. Free Press, New York.
- Swianiewicz P., Łukomska J., 2004. Władze samorządowe wobec lokalnego rozwoju gospodarczego. Które polityki są skuteczne? *Samorząd Terytorialny* 6, 14–32.
- Swyngedouw E., 2004. Globalisation or 'glocalisation'? Networks, territories and rescaling. *Cambridge Review of International Affairs* 17(1), 25–48.
- Syrett S., 1995. *Local Development: Restructuring, Locality and Economic Initiative in Portugal*. Avebury, Aldershot.

Factors of local economic development in Poland

Summary: In day of secondary return towards locality defined name of localism' renaissance, reasons of disparities in the level of economic development of regions or places become object of interest among many researchers. Miscellaneous and numerous are factors, which stipulate this level. No doubt, we deal within last two decades with growth of meaning of factor affecting local economic development, activity of local government is that. Author applying quantitative methods takes in article attempt of verification of meaning of factors dependent on local communities and local government for level of local economic development in Poland.

Keywords: local development, local government, local economy

dr Julita Łukomska
Uniwersytet Warszawski
Instytut Geografii Społeczno-Ekonomicznej i Gospodarki Przestrzennej
Zakład Rozwoju i Polityki Lokalnej
ul. Krakowskie Przedmieście 30
00–927 Warszawa
j.lukomska@uw.edu.pl

Anna Borowczak

Robert Perdał

Uniwersytet im. Adama Mickiewicza w Poznaniu

Przestrzenne zróżnicowanie poziomu rozwoju infrastruktury technicznej na tle sytuacji finansowej samorządów lokalnych w Polsce¹

Streszczenie: Poprawa dostępności do infrastruktury technicznej uznawana jest za jeden z głównych priorytetów inwestycyjnych polityki rozwoju zarówno na szczeblu krajowym, jak i lokalnym. Celem artykułu jest analiza przestrzennego zróżnicowania i próba uchwycenia zależności pomiędzy poziomem rozwoju infrastruktury technicznej, a wartością inwestycji publicznych ujętych w kontekście sytuacji finansowej samorządów lokalnych w Polsce. Określony w ten sposób cel zrealizowano za pomocą metod ekonometrii przestrzennej: analizy skupień i autokorelacji przestrzennej (statystyki I–Morana oraz L–Lee).

Słowa kluczowe: infrastruktura techniczna, gospodarka finansowa, samorząd lokalny, fundusze strukturalne, autokorelacja przestrzenna

1. Wprowadzenie

Współcześnie funkcjonowanie, a nawet egzystencja człowieka bez infrastruktury technicznej oraz dobrej jej dostępności wydaje się być niemożliwa. Infrastruktura techniczna stanowi „układ krwionośny” całej gospodarki. Umownie rozumiana jest jako zbiór systemów technicznych, mających za zadanie usprawnienie i ułatwienie pracy produkcyjnej oraz poprawę jakości życia ludności, zamieszkałej na określonym terenie (Mejro 1983). Zdaniem Z. Chojnickiego (1999, s. 338) „zespoły komunikacyjne i obsługi, złożone z sieci transportowej (...) i środków transportu, sieci usługowej (wodnej, kanalizacyjnej, energetycznej) i sieci informacyjnej (telefonicznej, radiowej, telewizyjnej, komputerowej) oraz obsługujących je ludzi”

¹ Artykuł stanowi element realizacji projektu badawczego finansowanego ze Narodowego Centrum Nauki (N N306 791940) pt. „Rozwój społeczno-gospodarczy a kształtowanie się obszarów wzrostu i obszarów stagnacji gospodarczej”.

stanowią jeden z systemów materialno–technicznych terytorialnych systemów społecznych, które tworzą bazę infrastrukturalną egzystencji i działalności ludzi. W związku z powyższym do infrastruktury technicznej zalicza się systemy: transportu (sieć transportowa i tabor); łączności (łączność przewodowa, bezprzewodowa, telekomunikacja); energetyczne (podsystemy: elektroenergetyczny, gazowniczy, ciepłowniczy); wodno–kanalizacyjny (sieć wodociągowa, kanalizacyjna, oczyszczalnie ścieków, ujęcia wody itp.) (Barteczek 1977, Makiela 1998, Ratajczak M. 1999).

Infrastruktura techniczna zajmuje istotne miejsce w teoriach rozwoju regionalnego oraz wzrostu gospodarczego. Sytuacja ta dotyczy przede wszystkim klasycznych teorii rozwoju spolaryzowanego F. Perroux, G. Myrdala, A. O. Hirschmana, J. R. Boudeville’a, J. Friedmanna (Churski 2011, Domański 2002, Parysek 2006, Rosik, Szuster 2008). Występowanie infrastruktury „zachęca” do podejmowania przedsięwzięć produkcyjnych, natomiast jej brak (lub niedobór) ogranicza w istotny sposób prowadzenie działalności gospodarczej (Ratajczak W. 1999). W literaturze z zakresu rozwoju regionalnego i polityki regionalnej infrastruktura techniczna wskazywana jest jako jeden z czynników lub warunków rozwoju regionalnego. Według Z. Chojnickiego i T. Czyż (2004, s. 17) „wyposażenie w infrastrukturę techniczną warunkuje atrakcyjność lokalizacyjną regionów. Regiony z rozbudowaną i nowoczesną infrastrukturą (...) przyciągają działalność gospodarczą ze względu na możliwość obniżenia kosztów realizacji inwestycji”. Potwierdzenie tych założeń można znaleźć m.in. w pracach: C. Charltona, T. Vowelsa (2008), P. Churskiego (2008), T. Markowskiego (2007), P. Nijkampa (1986), P. Rosika, M. Szustera (2008). Oczywiście nie oznacza to, że w literaturze nie występują także głosy wskazujące, że nowoczesna i rozbudowana infrastruktura techniczna niekoniecznie musi przyczynić się do rozwoju danego obszaru. Wręcz przeciwnie, taki stan może sprzyjać postępującej peryferyzacji społeczno–gospodarczej danego obszaru (Gorzelać 2009, MacKinnon i in. 2008, Vickerman i in. 1999, Zathey 2009).

Wydatki o charakterze prorozwojowym, w tym wydatki na rzecz poprawy dostępu do infrastruktury technicznej, są finansowane w głównej mierze ze środków publicznych. Środki te stanowią istotny składnik kapitału finansowego, który na szczeblu regionalnym i lokalnym rozpatrywany jest w kategoriach zasobu lub jednego z czynników rozwoju. Interpretację kapitału finansowego jako czynnika mogącego wpływać na procesy rozwoju należy powiązać ze zdolnością samorządów do racjonalnego gospodarowania majątkiem finansowym. Zdolność ta wyraża się w umiejętności bezpośredniego powiększenia majątku, czyli pozyskania dodatkowych środków, bądź odpowiedniego zarządzania posiadanym majątkiem finansowym czyli dokonywania właściwych inwestycji, prowadzących do powiększenia przyszłych zasobów finansowych samorządów regionalnych i lokalnych (Parysek 2001, Churski 2008). Sytuacja finansowa samorządów jest więc wypadkową tych działań, definiowaną w ujęciu dochodowym jako zdolność do pozyskiwania dodat-

kowych zasobów pieniężnych, a rozchodowym, jako rezultat ich efektywnego wydatkowania w okresie poprzedzającym (Miszczuk 2004, Nargiello 2006). Znaczny w skali europejskiej stopień decentralizacji finansów publicznych na szczeblu lokalnym w Polsce powoduje, że gospodarka finansowa samorządów może być rozpatrywana jako czynnik w istotny sposób warunkujący procesy rozwoju w tej skali przestrzennej (Motek 2007).

W polskim systemie finansów publicznych przewiduje się pewien zakres redystrybucji środków, ukierunkowany na poprawę kondycji finansowej jednostek funkcjonujących na obszarach problemowych wskazanych Ustawą o dochodach jednostek samorządu terytorialnego z 2003 roku (*Ustawa z dnia 13 listopada ... 2003*). Czynniki różnicujące sytuację finansową samorządów są dominujące w strukturze ich przychodów dochody własne oraz wielkość środków pozyskanych ze źródeł pozabudżetowych. Dochody własne, których wielkość zależy w największym stopniu od wpływów z podatków dochodowych, determinowanych wydajnością struktur gospodarki lokalnej, są w krótkim okresie czynnikiem trudno sterowalnym. Natomiast aktywność samorządów w pozyskiwaniu dodatkowych środków, w obecnych warunkach szczególnie środków europejskich przyznawanych samorządom na zasadach konkursowych, można uznać za łatwo sterowalny czynnik różnicujący sytuację finansową samorządów przestrzeni.

Celem artykułu jest analiza zmian poziomu rozwoju infrastruktury technicznej na tle sytuacji finansowej samorządów lokalnych w Polsce w latach 2000–2010. Główny cel analizy uszczegółowiono w ramach następujących pytań badawczych:

- jaki jest rozkład przestrzenny poziomu rozwoju infrastruktury technicznej ?
- jaka jest przestrzenna zmienność sytuacji finansowej samorządów lokalnych ?
- czy i jaka jest zależność pomiędzy sytuacją finansową samorządów lokalnych a poziomem rozwoju infrastruktury technicznej ?
- czy rozkład przestrzenny absorpcji funduszy strukturalnych na rozwój i modernizację infrastruktury jest zgodny z rozkładem obszarów o określonym poziomie rozwoju infrastruktury ?

Zakres przestrzenny analizy obejmuje powiaty w Polsce (NUTS 4/LAU 1). Przy czym należy zauważyć, że w przypadku danych dotyczących sytuacji finansowej samorządów lokalnych w analizie przyjęto wartości dotyczące zarówno powiatów jak i gmin (dla których wartości zagregowano do powiatów). Analizę przeprowadzono za pomocą porównania stanu rozpatrywanych zjawisk w trzech momentach czasowych: roku 2000, 2004 oraz 2010. Lata 2000 i 2010 wyznaczają początkowy i końcowy zakres analiz, natomiast rok 2004 został przyjęty ze względu na moment akcesji Polski do UE, co w istotny sposób zmieniło uwarunkowania finansowe i inwestycyjne samorządów.

Postępowanie badawcze zastosowane do analiz poziomu rozwoju infrastruktury technicznej na tle sytuacji finansowej samorządów lokalnych w Polsce składało się z czterech etapów. Pierwszy etap postępowania badawczego polegał na kon-

strukcji macierzy informacji geograficznej zawierającej wskaźniki opisujące infrastrukturę techniczną, sytuację finansową oraz wielkość środków europejskich przeznaczonych na rozwój i modernizację infrastruktury technicznej. Punktem wyjścia w konstrukcji macierzy informacji geograficznej był dobór, a następnie redukcja wskaźników opisujących trzy wyróżnione aspekty. Początkowo poziom rozwoju infrastruktury technicznej opisano zbiorem 28 cech, natomiast sytuację finansową zbiorem sześciu cech. Ze względu na liczbę dostępnych wskaźników przeprowadzono redukcję polegającą na weryfikacji stopnia ich współzależności (analiza korelacji), analizie współczynnika zmienności oraz merytorycznej ocenie ich przydatności. W wyniku redukcji otrzymano 11 wskaźników opisujących infrastrukturę techniczną (gęstość dróg powiatowych i gminnych, udział dróg ulepszonych powiatowych i gminnych; gęstość sieci gazowej, kanalizacyjnej; udział ludności korzystającej z sieci gazowej, wodociągowej, oczyszczalni ścieków; liczba osób przypadająca na 1 mieszkanie) oraz dwie cechy opisujące sytuację finansową (dochody własne na 1 mieszkańca; stopa inwestycyjna – udział wydatków majątkowych inwestycyjnych w wydatkach ogółem). Natomiast w przypadku wskaźników opisujących wielkość środków europejskich przeznaczonych na rozwój i modernizację infrastruktury technicznej wybór podyktowany był dostępnością danych i ograniczał się jedynie do dwóch wskaźników: wielkość środków ogółem (mln zł) oraz wielkość środków na 1 mieszkańca (zł). W drugim etapie dla każdego powiatu wyznaczono syntetyczną miarę poziomu rozwoju infrastruktury technicznej i sytuacji finansowej – wskaźnik syntetyczny J. Perkala – średnia wartość standaryzowanych wskaźników (Perkal 1953, Kostrubiec 1965). Następnie dokonano grupowania powiatów przy zastosowaniu analizy skupień metodą k-średnich. W wyniku grupowania otrzymano trzy klasy powiatów charakteryzujących się odpowiednio niskim, przeciętnym i wysokim poziomem rozwoju infrastruktury technicznej oraz sytuacji finansowej. W czwartym kroku dokonano analizy rozkładu przestrzennego poziomu rozwoju infrastruktury technicznej, sytuacji finansowej (w latach 2000–2004–2010) oraz wielkości środków funduszy europejskich przeznaczonych na rozwój i modernizację infrastruktury technicznej (w 2010). Dla każdego z analizowanych aspektów zbadano poziom autokorelacji przestrzennej. W celu określenia jej siły i charakteru posłużono się statystyką I–Morana, zarówno jej wartością globalną (odniesioną do całego zbioru) jak i lokalną (odniesioną do wybranej lokalizacji i jej sąsiedztwa). Lokalna statystyka I–Morana jest jednym ze składników LISA (*Local Indicators of Spatial Association*) w rozumieniu L. Anselina (1995). Traktuje się ją jako lokalny wskaźnik zależności przestrzennej pozwalający określić podobieństwo jednostki przestrzennej względem sąsiadów oraz istotność statystyczną tego związku. Natomiast za pomocą statystyki L–Lee (Lee 2001) określono stopień zależności przestrzennej pomiędzy poziomem rozwoju infrastruktury technicznej, a sytuacją finansową samorządów oraz poziomem rozwoju infrastruktury technicznej, a wielkością środków unijnych przeznaczonych na jej rozwój. Statystyka L–Lee pozwala w ujęciu dwu-

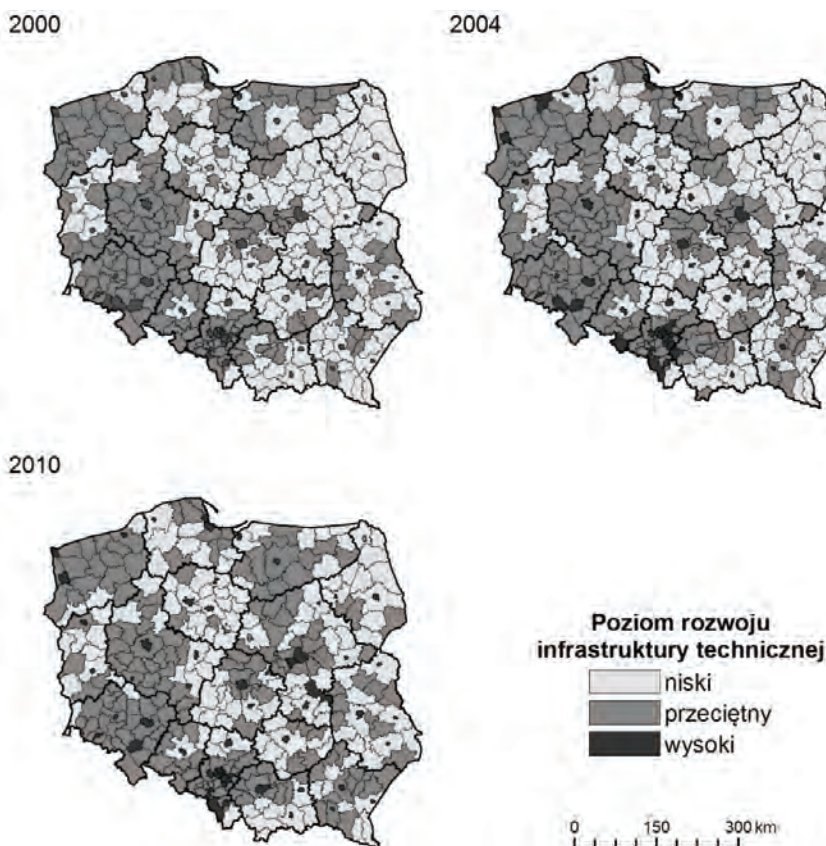
wymiarowym określić zależności przestrzenne biorąc pod uwagę relacje topologiczne między obserwowanymi jednostkami. W tym celu wykorzystywane są dwie miary: lokalna statystyka I–Morana określająca zależności przestrzenne w odniesieniu do jednej zmiennej oraz zintegrowany z nią współczynnik korelacji liniowej Pearsona określający poziom zależności między dwoma zmiennymi. Dodatkowo, w celu określenia wpływu środków europejskich przeznaczonych na rozwój i modernizację infrastruktury technicznej na poziom rozwoju infrastruktury technicznej wykorzystano model regresji liniowej, w którym estymacji parametrów dokonano metodą najmniejszych kwadratów.

2. Poziom rozwoju infrastruktury technicznej

Najwyższym poziomem rozwoju infrastruktury technicznej w latach 2000–2010 charakteryzowały się głównie miasta na prawach powiatu. Sytuacja ta wynika przede wszystkim z tradycyjnie większego zainwestowania infrastrukturalnego w miastach, zwłaszcza średnich i dużych, aniżeli terenów wiejskich oraz małych miast. W analizowanym okresie największą zmiennością przestrzenną cechują się obszary o przeciętnym i niskim poziomie rozwoju infrastruktury technicznej (ryc. 1). W 2000 roku wyraźnie widoczna jest koncentracja powiatów o niskim poziomie rozwoju infrastruktury technicznej w powiatach Polski wschodniej, głównie w województwach podlaskim, podkarpackim, lubelskim oraz w województwach kujawsko–pomorskim, małopolskim i mazowieckim. Większość powiatów w województwach dolnośląskim, wielkopolskim, zachodniopomorskim, opolskim i śląskim cechowała się przeciętnym poziomem rozwoju infrastruktury technicznej. W ciągu dekady sytuacja powiatów Polski wschodniej nieco zmieniła się. W 2010 roku wyraźnie widać wzrost poziomu rozwoju infrastruktury technicznej części powiatów z województwa podlaskiego, podkarpackiego, lubelskiego oraz mazowieckiego. Niestety pod koniec analizowanego okresu zaczęły uwidaczniać się negatywne procesy przejawiające się w obniżeniu pozycji na skali poziomu rozwoju infrastruktury w powiatach położonych w województwie lubuskim oraz w powiatach myśliborskim (zachodniopomorskie) i zgorzeleckim (dolnośląskie), położonych w obszarze nadgranicznym z Niemcami.

Z przeprowadzonej analizy autokorelacji przestrzennej wynika, że w badanym okresie globalna wartość statystyki I–Morana posiadała relatywnie wysokie wartości (2000 roku – $I=0,2935$; 2004 – $I=0,2728$; 2010 – $I=0,2328$). Z jednej strony wartości te sugerują występowanie względnie dużych skupisk (klastrów) jednostek o podobnych wartościach i relacjach przestrzennych między nimi w zakresie poziomu rozwoju infrastruktury technicznej. Natomiast z drugiej strony, malejąca wartość globalnej statystyki I–Morana informuje o malejącej sile tego związku i częstszym występowaniu zróżnicowanych wartości, czyli o większej losowości rozkładu prze-

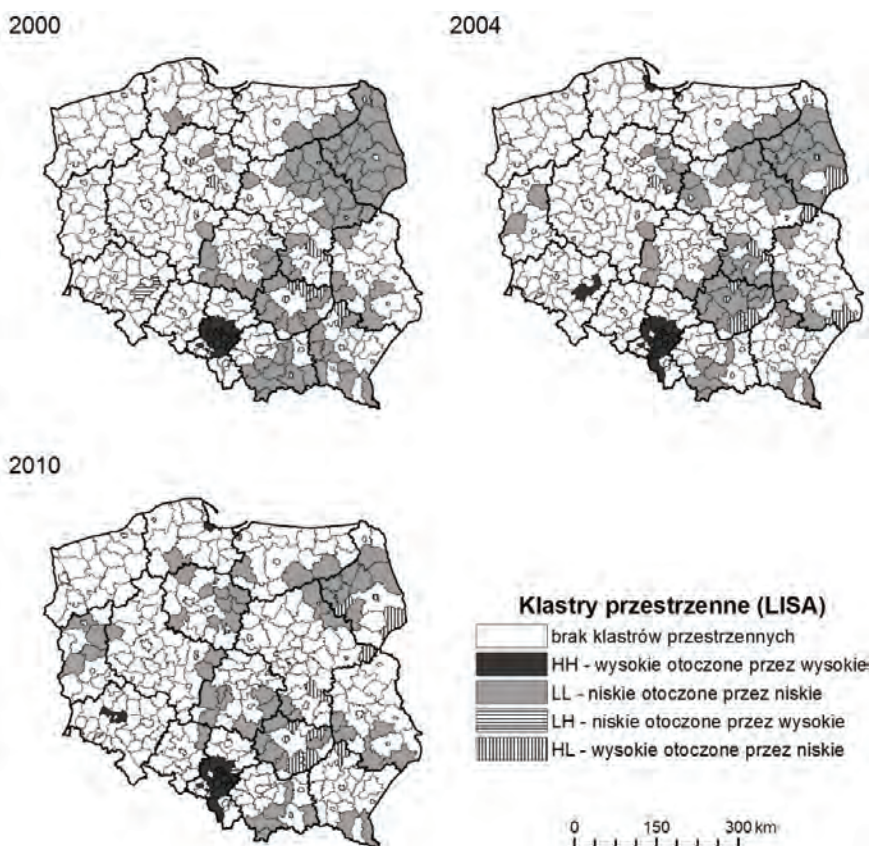
strzennego. Zatem w analizowanym okresie nastąpił wzrost zróżnicowania przestrzennego rozkładu powiatów o podobnym poziomie rozwoju infrastruktury technicznej.



Ryc. 1. Poziom rozwoju infrastruktury technicznej.
Źródło: opracowanie własne.

Rozkład przestrzenny wartości LISA (lokalnej statystyki I–Morana) potwierdza zmieniający się rozkład klastrow zależności przestrzennej (ryc. 2). W analizowanym okresie jedynym relatywnie „stałym” obszarem o wysokiej koncentracji powiatów o wysokich wartościach poziomu rozwoju infrastruktury technicznej jest obszar konurbacji górnośląskiej. Oczywiście wynika to z pewnej stałości systemu infrastruktury technicznej w dużych miastach. Natomiast interesującym jest zmieniający się rozkład zależności przestrzennych powiatów o niskim poziomie rozwoju infrastruktury technicznej. W 2000 roku bardzo wyraźna koncentracja powiatów o niskich wartościach poziomu rozwoju infrastruktury technicznej występowała w Polsce wschodniej i południowej. Wyraźnie zarysowany jest klaster powiatów województwa podlaskiego i północno-wschodnich krańców województwa mazowieckiego oraz mniej wyraźny klaster powiatów południowo-wschodniej Małopolski,

zachodniego Podkarpacia i południowej części województwa świętokrzyskiego. Po 10 latach sytuacja ta uległa wyraźnej zmianie. Klastry te uległy „rozerwaniu” i znacznie zmniejszyły swój zasięg przestrzenny (por. ryc. 2).



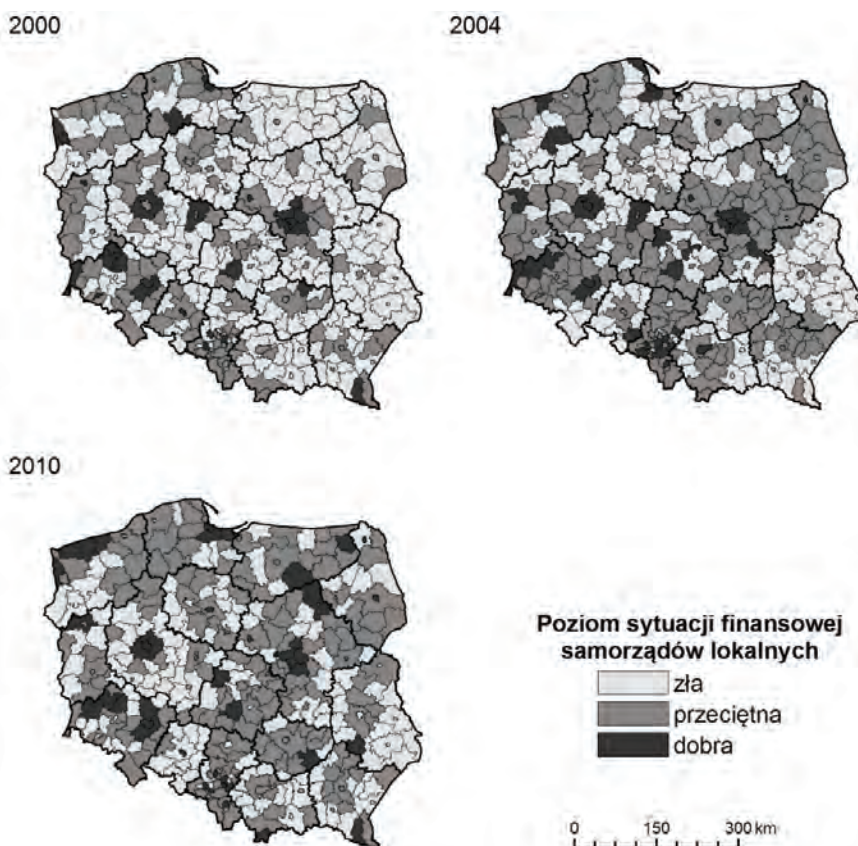
Ryc. 2. Klastry zależności przestrzennej poziomu rozwoju infrastruktury technicznej.
Źródło: opracowanie własne.

Jednocześnie doszło do sytuacji relatywnie dużego zróżnicowania relacji przestrzennych w zakresie poziomu rozwoju infrastruktury technicznej sąsiadujących ze sobą powiatów. Potwierdza to rozkład LISA w 2010 roku, gdzie wyraźnie widoczny jest wzrost liczby powiatów „odstających” w obu typach, czyli powiatów o niskim poziomie rozwoju sąsiadujących z powiatami o wysokim poziomie rozwoju infrastruktury technicznej (LH) i odwrotnie (HL). Tego typu powiaty pojawiły się głównie w województwach podlaskim, świętokrzyskim oraz mazowieckim i podkarpackim. Zatem w województwach tych powiaty cechują się relatywnie największymi różnicami poziomu rozwoju infrastruktury technicznej w relacji do swoich sąsiadów. Niestety w wyniku przeprowadzonej analizy zidentyfikowano także niekorzystny proces, a mianowicie tworzenia się nowych klastrów przestrzennych zło-

zonych z powiatów o niskim poziomie rozwoju infrastruktury technicznej. Klastry te rozwinęły się w województwie lubuskim oraz na pograniczu województw wielkopolskiego i łódzkiego.

3. Sytuacja finansowa samorządów lokalnych

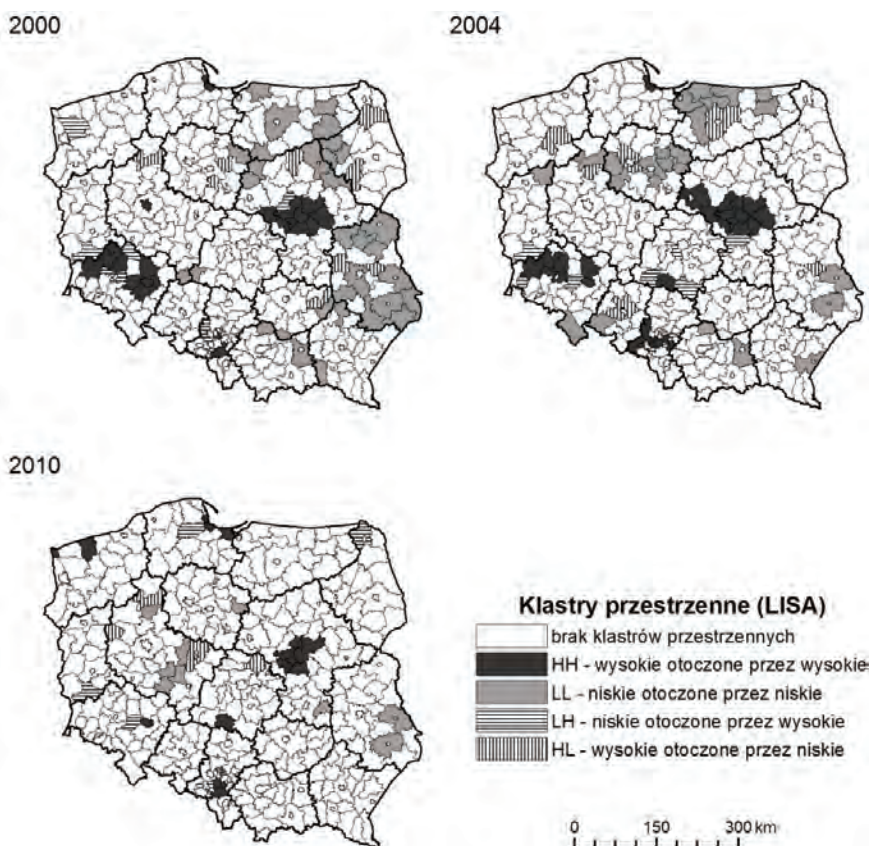
W latach 2000–2010 najlepszą sytuacją finansową charakteryzowały się generalnie trzy rodzaje jednostek: powiaty odpowiadające obszarom metropolitalnym tj. powiaty grodzkie i powiaty bezpośrednio z nimi sąsiadujące, silne ośrodki przemysłowe (np. powiaty policki, koniński, bełchatowski, lubiński czy zgorzelecki) oraz powiaty o silnej funkcji turystycznej, w szczególności powiaty nadmorskie o intensywnym zagospodarowaniu turystycznym (ryc. 3). Warto zwrócić uwagę, że jedynie w odniesieniu do obszarów metropolitalnych można zakładać duże zróżnicowanie gospodarki lokalnej.



Ryc. 3. Poziom sytuacji finansowej samorządów lokalnych.
Źródło: opracowanie własne.

W przypadku powiatów o silnej funkcji turystycznej naturalnie zaznacza się dominacja konkretnej branży w gospodarce lokalnej, a w przypadku silnych ośrodków przemysłowych dobra sytuacja finansowa jednostki może wynikać z wpływów podatkowych uzyskanych w wyniku funkcjonowania pojedynczego przedsiębiorstwa. Na pozostałym obszarze kraju przeważała początkowo niekorzystna sytuacja finansowa, lecz w kolejnych okresach obraz ten uległ ogólnie korzystnej zmianie. Zdecydowanie przybyło jednostek sklasyfikowanych w grupie charakteryzującej się przeciętną sytuacją finansową. Proces ten szczególnie intensywnie przebiegał w odniesieniu do powiatów Polski wschodniej, przy czym najbardziej korzystne zmiany nastąpiły w województwach warmińsko-mazurskim, podlaskim i świętokrzyskim.

W Polsce zachodniej, a szczególnie w województwie wielkopolskim i opolskim, zmiany zachodziły w przeciwnym kierunku. W okresie 2000–2010 w tych województwach przybyło powiatów charakteryzujących się złą sytuacją finansową. Spostrzeżenia te potwierdza prowadzona równolegle analiza zależności przestrzennej sytuacji finansowej jednostek (ryc. 4).



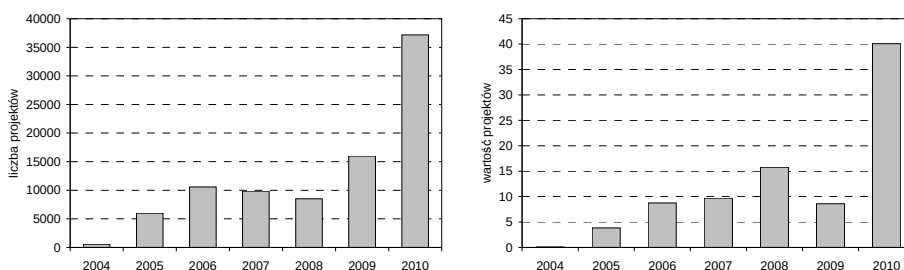
Ryc. 4. Klasy przestrzenne sytuacji finansowej samorządów lokalnych.

Źródło: opracowanie własne.

W początkowym okresie badania, w Polsce wschodniej, występowały wprawdzie duże skupienia przestrzenne powiatów, charakteryzujących się niekorzystną sytuacją finansową oraz kilka mniejszych skupisk powiatów o najlepszej sytuacji finansowej (m.in. wokół Warszawy, Wrocławia oraz Zagłębia Miedziowego), jednak w kolejnych okresach analizy klastry te zanikają. Obserwujemy ogólny spadek wartości statystyki I–Morana (2000 roku – $I=0,327$; 2004 – $I=0,2322$; 2010 – $I=0,0203$) świadczący o spadku koncentracji zjawiska w przestrzeni i dążeniu rozkładu do losowej dystrybucji w przestrzeni. Rozpatrywane zmiany mają oczywiście charakter względny i nie oznaczają realnego spadku wartości wskaźników, świadczą jedynie o zmianie pozycji poszczególnych jednostek względem całej populacji. Poszukując możliwych przyczyn zaobserwowanych procesów należy odnieść się przede wszystkim do konstrukcji syntetycznego wskaźnika sytuacji finansowej, przyjętego w analizie, który obok poziomu dochodów własnych na 1 mieszkańca, uwzględnia także wielkość stopy inwestycyjnej samorządów lokalnych. Kierunek zmian sytuacji finansowej może być więc uzależniony od nakładów inwestycyjnych, które jak wiadomo w Polsce wschodniej były w okresie 2004–2010 zdecydowanie wyższe dzięki dodatkowym alokacjom środków unijnych.

4. Poziom funduszy strukturalnych przeznaczonych na rozwój i modernizację infrastruktury technicznej

W okresie 2004–2010 fundusze strukturalne stanowiły istotne źródło wsparcia procesów inwestycyjnych w Polsce. Na podstawie danych o faktycznie przeprowadzonych inwestycjach uzyskanych z Ministerstwa Rozwoju Regionalnego, wykazano, że w tym okresie zrealizowano łącznie 88,5 tys. projektów na kwotę 86,8 mld zł. Procesy inwestycyjne charakteryzowały się nierównomiernym tempem realizacji, kumulując się w roku 2010 (ryc. 5).

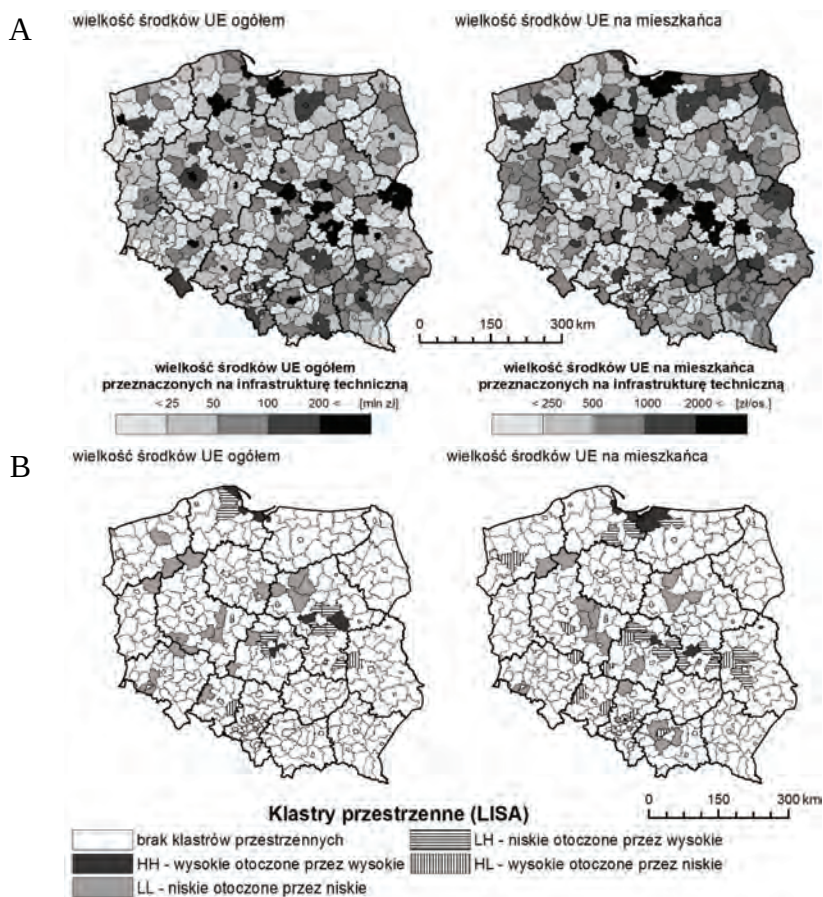


Ryc. 5. Liczba oraz wartość projektów UE w latach 2004–2010.

Źródło: opracowanie własne.

Uwzględniając tę cechę wynikającą z cyklu realizacji polityki spójności w Polsce, w analizie zastosowano zasadę o wykorzystaniu w obliczeniach skumulowanej wartości projektów w okresie 2004–2010. Po przeprowadzeniu szczegółowej analizy tematycznej wszystkich realizowanych programów operacyjnych w podziale na poszczególne priorytety i działania ustalono, że inwestycje w infrastrukturę techniczną stanowiły około 30% wszystkich zrealizowanych inwestycji strukturalnych. Ich skumulowana wartość w 2010 roku wynosiła 26,6 mld zł.

W analizie wykorzystano wartości środków unijnych na inwestycje w infrastrukturę techniczną na podstawie faktycznych lokalizacji inwestycji w ujęciu powiatowym. Rozkład przestrzenny środków unijnych na inwestycje w zakresie infrastruktury technicznej można przedstawić w dwóch ujęciach: absolutnym z wykorzystaniem całkowitej wartości środków oraz względnym, czyli w przeliczeniu na 1 mieszkańca (ryc. 6 A).



Ryc. 6. Środki funduszy europejskich przeznaczonych na rozwój i modernizację infrastruktury technicznej: (A) rozkład przestrzenny wielkości środków, (B) klastry zależności przestrzennej.

Źródło: opracowanie własne.

W ujęciu absolutnym największą wartość funduszy strukturalnych na infrastrukturę techniczną pozyskały przeważnie powiaty charakteryzujące się względnie małą powierzchnią i dużą liczbą ludności, czyli obszary miejskie i podmiejskie. W ujęciu względnym koncentracja środków strukturalnych występuje także w innych jednostkach, a szczególnie w powiatach województw lubelskiego, świętokrzyskiego i podkarpackiego. Analiza autokorelacji przestrzennej poziomu absorpcji środków na infrastrukturę techniczną jest niska (por. ryc. 6 B). Potwierdza to niska wartość globalnej statystyki I–Morana, wynosząca $I=0,0162$ w ujęciu absolutnym, oraz $I=0,1631$ w ujęciu względnym, świadcząca o bliskim losowemu rozkładzie przestrzennym zjawiska. Może to wskazywać na sytuację w której inwestycje w zakresie infrastruktury technicznej były realizowane punktowo.

5. Analizy zależności pomiędzy poziomem rozwoju infrastruktury technicznej a sytuacją finansową samorządów lokalnych oraz poziomem inwestycji w infrastrukturę techniczną finansowanych ze źródeł europejskich

Analiza zależności pomiędzy poziomem rozwoju infrastruktury technicznej a sytuacją finansową samorządów lokalnych została przeprowadzona na podstawie współczynnika korelacji Pearsona oraz statystyki L–Lee. W latach 2000–2010 siła związku pomiędzy badanymi aspektami była relatywnie słaba (ale dodatnia i istotna statystycznie). W 2000 roku wartość współczynnika korelacji Pearsona wynosiła $r=0,366$; w 2004 $r=0,192$ a w 2010 $r=0,193$. Natomiast statystyki L–Lee osiągały jeszcze niższe wartości, które wynosiły odpowiednio w 2000 roku $L=0,206$; 2004 $L=0,136$ i 2010 $L=0,055$. Oznacza to, że w ujęciu globalnym siła związku pomiędzy analizowanymi aspektami była bardzo niska. Podobna sytuacja miała miejsce w przypadku zależności przestrzennej, która nie wykazała występowania istotnych zależności przestrzennych w rozkładzie obu zjawisk.

Przeprowadzona analiza zależności pomiędzy poziomem rozwoju infrastruktury technicznej a wielkością środków europejskich przeznaczonych na jej rozwój także ukazała niską zależność zarówno w ujęciu wartości współczynnika korelacji Pearsona jak i zależności przestrzennej wyrażonej wartościami statystyki L–Lee. Zależność pomiędzy poziomem rozwoju infrastruktury technicznej a wielkością środków europejskich przeznaczonych na jej rozwój: (a) mierzoną wartością bezwzględną tych środków wynosiła $r=0,222$, a (b) mierzoną wielkością tych środków na mieszkańca wynosiła $r=0,048$. Z kolei wartość statystyki L–Lee wynosiła odpowiednio dla (a) wartości bezwzględnej $L=0,053$; a dla (b) wartości środków UE odniesionej do liczby mieszkańców $L=-0,056$. Uzyskane wartości poszczególnych współczynników (istotnych statystycznie), wskazują na istnienie bardzo niskiej za-

leżności pomiędzy poziomem rozwoju infrastruktury technicznej a wielkością środków europejskich przeznaczonych na jej rozwój.

Dodatkowo podjęta próba modelowania równania regresji potwierdziła brak wpływu środków europejskich na poziom rozwoju infrastruktury technicznej. Otrzymane równanie regresji $y=71,39x+620,25$ (a: $p=0,36$; b: $p=0,00$) cechowało się bardzo niską wartością współczynnika determinacji $R^2=0,002$. Zatem na poziom rozwoju infrastruktury technicznej z pewnością wpływ miały inne czynniki nieuwzględnione w modelu regresyjnym.

6. Podsumowanie

Zrealizowane etapy postępowania badawczego prowadzą do sformułowania następujących wniosków:

- wysokim poziomem rozwoju infrastruktury technicznej charakteryzują się głównie miasta na prawach powiatu. Niski poziom rozwoju infrastruktury technicznej występuje w powiatach Polski centralnej i wschodniej. Sytuacja ta wskazuje na dwa układy polaryzacji poziomu rozwoju infrastruktury technicznej: układ miasto–wieś oraz układ zachód–wschód. W latach 2000–2010 wyraźnie zachodzi proces różnicowania poziomu rozwoju infrastruktury technicznej, przejawiający się w dekoncentracji powiatów o relatywnie niskim poziomie infrastruktury technicznej. Zasadniczo nie zmienia się natężenie polaryzacji w układzie miasto–wieś, jednak zdecydowanie spada w układzie zachód–wschód,
- najlepszą sytuacją finansową charakteryzują się miasta na prawach powiatu i powiaty, na terenie których zlokalizowane są ważne ośrodki przemysłowe, lub o silnie rozwiniętej funkcji turystycznej. W latach 2000–2010 wyraźnie poprawia się sytuacja finansowa powiatów Polski wschodniej, a pogarsza niektórych powiatów w zachodniej części kraju, przy jednoczesnym wzroście skali różnicowania sytuacji finansowej. Tę zmianę można powiązać nie tyle z korzystnym różnicowaniem strukturalnym gospodarek lokalnych powiatów Polski wschodniej, ile z dodatkowymi możliwościami inwestycyjnymi wynikającymi z realizacji polityki spójności,
- powiaty o dużej liczbie mieszkańców charakteryzują się największymi wartościami bezwzględnymi funduszy strukturalnych pozyskanych na rozwój i modernizację infrastruktury technicznej, ale w ujęciu relatywnym dużą aktywność reprezentują powiaty Polski wschodniej, zwłaszcza w województwie warmińsko-mazurskim i podkarpackim. Powiaty w tych województwach można wyróżnić na tle innych jednostek Polski wschodniej, premiując ich wysoką aktywność na rzecz działań prorozwojowych. Ze względu na różnice zainwestowania środków strukturalnych w układzie zachód–wschód, aktywność powiatów z dwóch różnych części Polski jest mało porównywalna. Brak zależności przestrzennych

w analizie inwestycji unijnych w infrastrukturę techniczną może świadczyć o punktowej realizacji przedsięwzięć i skutkować niską użytecznością funkcjonalną tych inwestycji w zakresie zmian natężenia polaryzacji rozpatrywanej szczególnie w układach wewnątrzregionalnych,

- rozważane zmiany zarówno w zakresie poziomu rozwoju infrastruktury technicznej jak i sytuacji finansowej mają charakter względny i nie oznaczają realnego spadku wartości wskaźników w tych aspektach. Świadczą jedynie o zmianie pozycji poszczególnych jednostek przestrzennych względem całej populacji,
- nie zaobserwowano zarówno zależności przestrzennej jak i zależności przyczynowo-skutkowej pomiędzy poziomem absorpcji funduszy strukturalnych na rozwój i modernizację infrastruktury a poziomem jej rozwoju. Sytuację tę potęguje fakt, że generalnie zależność pomiędzy sytuacją finansową samorządów lokalnych a poziomem rozwoju infrastruktury technicznej okazała się słaba i obniżyła w czasie. Brak tych zależności, pomimo bezprecedensowej skali inwestycji infrastrukturalnych w minionej dekadzie, musi oznaczać niedoskonałość danych zastosowanych w analizie. Dostępne wskaźniki, które opisują poziom rozwoju infrastruktury technicznej, informują o jej stanie w sposób ilościowy, nie pozwalając na ocenę istotnych zmian jej jakości wynikającej z procesów modernizacji. Wyniki badania mogą oznaczać jedynie, że w rozpatrywanym okresie inwestycje samorządów, w tym współfinansowane ze źródeł unijnych, nie wpłynęły zasadniczo zmiany gęstości infrastrukturalnej w Polsce.

Literatura

- Anselin L., 1995. Local Indicators of Spatial Association – LISA. *Geographical Analysis* 27, 93–115.
- Barteczek A., 1977. Integracyjna funkcja infrastruktury gospodarczej w świetle badań nad Górnośląskim Okręgiem Przemysłowym. *Studia KPZK PAN* LIX, PWE, Warszawa.
- Charlton C., Vowels T., 2008. Inter-Urban and Regional Transport. W: R. Knowles, J. Shaw, I. Docherty (red.), *Transport Geographies. Mobilities, Flows and Spaces*. Blackwell Publishing, Oxford, 120–136.
- Chojnicki Z., 1999. Region w ujęciu geograficzno-systemowym. W: Z. Chojnicki (red.), *Podstawy metodologiczne i teoretyczne geografii*, Bogucki Wyd. Naukowe, Poznań, 327–353.
- Chojnicki Z., Czyż T., 2004. Główne aspekty regionalnego rozwoju społeczno-gospodarczego. W: J. J. Parysek (red.), *Rozwój regionalny i lokalny w Polsce w latach 1989–2002*. Bogucki Wyd. Naukowe, Poznań, 13–24.
- Churski P., 2008. Czynniki rozwoju regionalnego i polityka regionalna w Polsce w okresie integracji z Unią Europejską. *Seria Geografia* 79. Wyd. Naukowe UAM, Poznań.
- Churski P., 2011. Obszary wzrostu i stagnacji gospodarczej – kontekst teoretyczny. *Biuletyn KPZK PAN* 248, Warszawa, 9–43.
- Domański R., 2002. *Gospodarka przestrzenna*. Wyd. Naukowe PWN, Warszawa.
- Gorzela G., 2009. Fakty i mity rozwoju regionalnego. *Studia Regionalne i Lokalne* 2(36), Euroreg, Wyd. Scholar, 5–27.
- Kostrubiec B., 1965. Klasyfikacja dynamiczna i wielocephowa województw Polski. *Biuletyn KPZK PAN* 35, Warszawa, 28–49.
- Lee S.-I., 2001. Developing a bivariate spatial association measure: An integration of Pearson's r and Moran's I . *Journal of Geographical Systems* 3, 369–385.

- MacKinnon D., Pirie G., Gather M., 2008. Transport and Economic Development. W: R. Knowles, J. Shaw, I. Docherty (red.), Transport Geographies. Mobilities, Flows and Spaces. Blackwell Publishing, Oxford, 10–28.
- Makiela Z., 1998. Infrastruktura techniczna w strukturze regionalnej Polski Południowo–Wschodniej. Prace naukowe, WSP im. KEN w Krakowie, Wyd. AE w Katowicach, Katowice.
- Markowski T., 2007. Podstawowe problem zagospodarowania przestrzennego Polski w kontekście europejskim. Biuletyn KPZK PAN 233, Warszawa, 24–46.
- Mejro C., 1983. Ocena stanu oraz niezawodności infrastruktury technicznej w Polsce. Biuletyn KPZK PAN 123, Warszawa, 100–118.
- Miszczyk M., 2004. Czynniki różnicujące potencjał finansowy gmin; próba typologii na przykładzie województwa lubelskiego. W: R. Brol (red.), Gospodarka lokalna i regionalna w teorii i praktyce. Wyd. AE im. Oskara Langego, Wrocław.
- Motek P., 2007. Podatki lokalne jako instrument oddziaływania na rozwój społeczno–gospodarczy. Seria Rozwój Regionalny i Polityka Regionalna 1. Bogucki Wyd. Naukowe, Poznań.
- Nargiello J., 2006. Zdolność kredytowa jako element potencjału finansowego jednostek samorządu terytorialnego. Studia Regionalne i Lokalne, 6(25)/2, Warszawa, 99–116.
- Nijkamp P., 1986. Infrastructure and Regional Development: A Multidimensional Policy Analysis. Empirical Economics 11, 1–21.
- Perkal J., 1953. O wskaźnikach antropologicznych. Przegląd Antropologiczny, 19, Poznań–Warszawa, 209–221.
- Parysek J. J., 2006. Wprowadzenie do gospodarki przestrzennej. Wyd. Naukowe UAM, Poznań.
- Parysek J.J., 2001. Podstawy gospodarki lokalnej. Wyd. Naukowe UAM. Poznań.
- Ratajczak M., 1999. Infrastruktura w gospodarce rynkowej. Wyd. AE w Poznaniu, Poznań.
- Ratajczak W., 1999. Modelowanie sieci transportowych. Bogucki Wyd. Naukowe, Poznań.
- Rosik P., Szuster M., 2008. Rozbudowa infrastruktury transportowej a gospodarka regionów. Wyd. Politechniki Poznańskiej, Poznań.
- Ustawa z dnia 13 listopada 2003 r. o dochodach jednostek samorządu terytorialnego.* Dz. U. Nr 203, poz. 1966.
- Vickerman R., Spiekermann K., Wegener M., 1999. Accessibility and Economic Development in Europe. Regional Studies 33 / 1, 1–15.
- Zathey M., 2009. Sieci transportowe jako stymulator rozwoju społeczno–gospodarczego i ruchu turystycznego na obszarze CETC. Przegląd Komunikacyjny, 9–10/2009, Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji Rzeczypospolitej Polskiej, Warszawa, 7–10.

Spatial distribution of technical infrastructure and financial situation on local level in Poland

Summary: Improving accessibility to technical infrastructure is one of the key investment priorities in development policy both on national and local level. The aim of this article is to analyze the spatial distribution and relationship between technical infrastructure and public investment's values put in the framework of financial situation on local level in Poland. This objective is analyzed with methods typical for spatial econometrics: cluster analysis and spatial autocorrelation (I–Moran and L–Lee statistics).

Keywords: technical infrastructure, financial management, local self–government, structural funds, spatial autocorrelation

mgr Anna Borowczak
mgr Robert Perdał
Uniwersytet im. Adama Mickiewicza w Poznaniu
Instytut Geografii Społeczno–Ekonomicznej i Gospodarki Przestrzennej
Zakład Analizy Regionalnej
ul. Dziegiełowa 27
61–680 Poznań
anna.borowczak@amu.edu.pl
r.perdal@amu.edu.pl

Barbara Konecka–Szydłowska
Uniwersytet im. Adama Mickiewicza w Poznaniu

Zróżnicowanie regionalnych systemów osadniczych w aspekcie małych miast ¹

Streszczenie: W opracowaniu przeprowadzono analizę zróżnicowania regionalnych systemów osadniczych w aspekcie małych miast. W tym celu przedstawiono pozycję małych miast w krajowym systemie miast i tendencje zachodzące w tym zakresie. Zasadnicza część pracy obejmuje charakterystykę małych miast w trzech aspektach: liczbowym, ludnościowo–wielkościowym i administracyjnym w poszczególnych regionalnych systemach osadniczych.

Słowa kluczowe: regionalny system osadniczy, małe miasta

1. Wprowadzenie

Celem opracowania jest analiza zróżnicowania regionalnych systemów osadniczych w aspekcie małych miast. Postępowanie badawcze zmierzające do realizacji głównego celu pracy składa się z dwóch etapów. W etapie pierwszym pokazano pozycję małych miast w krajowym systemie miast i tendencje zachodzące w tym zakresie. Zasadniczy, drugi etap pracy obejmuje charakterystykę małych miast w trzech aspektach: liczbowym, ludnościowo–wielkościowym i administracyjnym w poszczególnych regionalnych systemach osadniczych.

W zbiorze miast polskich wydziela się miasta duże, średnie i małe. Kryterium formalne, na podstawie którego wydziela się zbiór małych miast dotyczy wymiaru ludnościowego. Pojawia się zatem konieczność określenia górnej granicy, to jest maksymalnej liczby mieszkańców po przekroczeniu której dane miasto będzie już zaliczone do innej klasy wielkościowej. W polskiej literaturze naukowej, zestawieniach statystycznych i analizach porównawczych przeważa pogląd, że małe miasta to ośrodki liczące do 20 tys. mieszkańców. Takie założenie przyjmuje się w ni-

¹ Artykuł stanowi element realizacji pierwszego etapu badań w ramach projektu badawczego Narodowego Centrum Nauki (NN 306 791940) pod tytułem „Rozwój społeczno-gospodarczy a kształtowanie się obszarów wzrostu i stagnacji gospodarczej”, realizowanego przez pracowników Zakładu Analizy Regionalnej w Instytucie Geografii Społeczno-Ekonomicznej i Gospodarki Przestrzennej Uniwersytetu im. Adama Mickiewicza w Poznaniu.

niejszym opracowaniu (por. Czyż 2000, Grzelak–Kostulska 2005, Heffner 2008, Konecka–Szydłowska 2011b, Kwiatek–Sołtys 2004, Runge, Kwiatek–Sołtys 2011, Szymańska, Zuzańska–Żyśko 2006, Wojdacki 2005, zestawienia statystyczne GUS i inne).

W opracowaniu wprowadza i stosuje się pojęcie regionalnych systemów osadniczych. Regionalne systemy osadnicze to systemy występujące w skali regionalnej, tj. na poziomie województw. Podstawowymi elementami systemów osadniczych są miasta, jako miejsca największej koncentracji ludności i działalności gospodarczej. Przyjmuje się *a priori*, że wojewódzkie sieci osadnicze uległy przekształceniu lub są w fazie przekształcania w regionalne systemy osadnicze, których wyznacznikami są trzy podstawowe aspekty: 1/ ukształtowanie w obrębie sieci osadniczej struktury węzłowej w postaci hierarchicznego układu miast różnych rzędów, pełniących określone podporządkowane funkcje administracyjne i kulturalne; 2/ wykształcenie powiązań społeczno-gospodarczych wokół miast różnego rzędu; 3/ domknięcie zasięgu pewnych powiązań i działalności egzogenicznych w obrębie sieci osadniczej (por. Chojnicki 1996, Maik 1976). Według Z. Chojnickiego (1996) w tak tradycyjnie pojmowanym systemie miast zwraca się uwagę na węzłowość ośrodków, układ powiązań i podporządkowań pomiędzy miastami oraz domknięcie w zakresie powiązań w układzie regionalnym miast. Należy zaznaczyć, że nie wszystkie województwa mają w pełni wykształcone aspekty systemowe. Badania przeprowadzone przez Z. Chojnickiego i T. Czyż (2000) pozwalają stwierdzić, że w układzie regionalnym Polski najslabszym poziomem wykształcenia aspektów regionalnych charakteryzują się trzy województwa: lubuskie, opolskie i świętokrzyskie, które zdaniem autorów stanowią części peryferyjne sąsiednich bardziej rozwiniętych regionów.

2. Małe miasta jako składnik krajowego systemu osadniczego

Nawiązując do zapisu przyjętego w *Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030* można stwierdzić, że „system osadniczy Polski charakteryzuje się regularnym pod względem wielkości rozkładem miast, wykształconą, kilkustopniową strukturą hierarchiczną, niewielką na tle innych krajów europejskich przewagą największego – stołecznego miasta nad innymi ośrodkami regionalnymi. Rozmieszczenie miast, zwłaszcza małych i średniej wielkości, jest równomierne w przestrzeni. Są to cechy systemu policentrycznego, sprzyjającego realizacji celów rozwoju zrównoważonego – konkurencyjności gospodarki, spójności społecznej i terytorialnej oraz ekorozwoju” (*Koncepcja Przestrzennego...* 2012, s. 22).

W 2010 roku krajowy system osadniczy Polski liczył 903 miasta (tab. 1). Pod względem ilościowym małe miasta, liczące poniżej 20 tys. mieszkańców, stanowią obok miast średnich i dużych, istotny składnik miejskiej, krajowej sieci osad-

niczej. W 2010 roku były w Polsce 682 małe miasta, które stanowiły 76% ogółu miast w Polsce i skupiały 21% ogółu ludności miejskiej. Miasta średnie (od 20 do 100 tys.) stanowiły 20% ogółu miast i skupiały 32% ludności miejskiej, a miasta duże (powyżej 100 tys.) pod względem ilościowym stanowiły zaledwie 4% ogółu miast, ale koncentrowały aż 47% ludności miejskiej.

Tab. 1. Liczba i ludność miast w Polsce w latach 1990–2010.

Źródło: *Miasta w liczbach* (2002, 2004, 2006, 2008, 2010), *Stan i struktura ludności...* (2011).

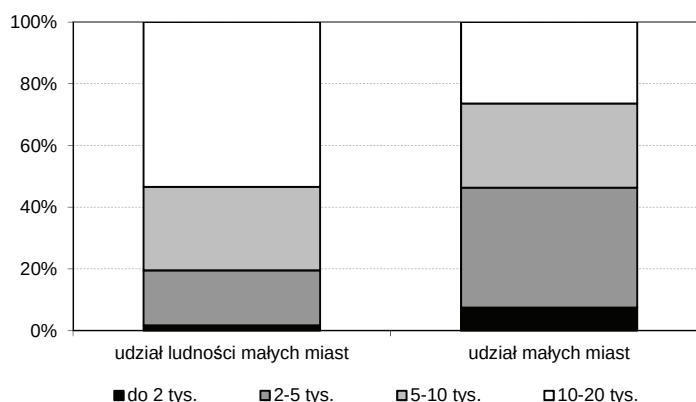
wyszczególnienie		miasta ogółem	małe miasta ogółem do 20 tys.	miasta małe od 10 do 20 tys.	miasta małe do 10 tys.
1990	a	832	609	173	436
	b	23 655,6	4 529,5	2 481,1	2 048,4
2000	a	880	658	184	474
	b	23 659,6	4 900,7	2 696,5	2 204,2
2002	a	884	662	185	477
	b	23 610,4	4 905,8	2 704,7	2 201,1
2004	a	886	665	181	484
	b	23 470,0	4 898,3	2 657,5	2 220,8
2006	a	889	670	182	488
	b	23 368,9	4 930,9	2 677,5	2 253,4
2008	a	892	672	180	492
	b	23 288,2	4 917,4	2 643,9	2 273,5
2010	a	903	682	180	502
	b	23 264,4	4 917,9	2 629,1	2 288,8

Uwaga: a – liczba miast; b – liczba mieszkańców w tysiącach.

Zbiór małych miast jest zróżnicowany pod względem wielkościowym i składa się z czterech klas. Są to miasta liczące od 10 do 20 tys., które skupiają ponad połowę ludności małych miast w Polsce, miasta od 10 do 5 tys., które pod względem ludnościowym i ilościowym stanowią 27% ogółu małych miast, miasta od 5 do 2 tys., stanowiące najliczniejszą grupę i miasta liczące poniżej 2 tys. mieszkańców o najmniejszym udziale ludnościowym i ilościowym (ryc. 1). Miasta w przedziale od 10 do 20 tys. mieszkańców (najczęściej o statusie ośrodków powiatowych), pełnią znacznie szerszy zakres funkcji i nie stanowią już tak homogenicznego zbioru jak miasta poniżej 10 tysięcy. Miasta te różnią się przede wszystkim cechami jakościowymi.

Należy podkreślić, że łączny potencjał demograficzny i gospodarczy małych miast jest nieporównywalny z potencjałem ośrodków średnich i dużych, ale ze względu na dużą liczebność i rozkład przestrzenny ich znaczenie w procesach rozwoju krajowego i regionalnego systemu osadniczego jest bardzo istotne i trudne

do przecenienia. Również ze względu na niedobór w sieci osadniczej Polski miast średniej wielkości, małe miasta pełnią w pewnej mierze „wymuszoną” rolę ośrodków o funkcjach ponadlokalnych i subregionalnych.



Ryc. 1. Struktura ludnościowa i wielkościowa małych miast w Polsce.
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Od lat 90. XX wieku liczba małych miast w krajowym systemie miast stale wzrasta, co wiąże się również z ogólnym wzrostem liczby ludności małych miast. Należy zaznaczyć, że dynamika tych procesów jest zróżnicowana w poszczególnych systemach regionalnych i klasach wielkościowych małych miast (regres ludności najczęściej dotyczy miast położonych peryferyjnie i najczęściej najmniejszych). W latach 1990–2010 liczba małych miast wzrosła z 609 do 682, w tym większy przyrost dotyczył miast małych do 10 tys. mieszkańców, odnotowano wzrost z 436 do 502 ośrodków (por. tab. 1). Na coroczny wzrost liczby małych miast w Polsce wpływ mają dwie przyczyny. Pierwsza to depopulacja miast średnich. Wówczas na skutek ubytku liczby mieszkańców następuje zmiana przynależności miasta do klasy wielkościowej. W latach 2000–2010 proces ten odnotowano w 12 ośrodkach, które w wyniku utraty liczby mieszkańców przeszły z klasy miast średnich do klasy miast małych, np. Chodzież w województwie wielkopolskim, która ma 19,5 tys., a w 2000 roku liczyła 20,3 tys. mieszkańców i formalnie należała do klasy miast średnich (tab. 2).

Druga przyczyna związana jest z restytucją lub nadawaniem praw miejskich dawnym miasteczkom i wsiom. Tylko w latach 1989–2010 prawa miejskie nadano 82 ośrodkom, w tym zbiorze tylko Rydułtowy były ośrodkiem średniej wielkości (tab. 3). Rozkład przestrzenny nowo utworzonych w latach 1989–2010, małych miast nie jest regularny. Najwięcej nowych ośrodków występuje w południowo-wschodniej części Polski. W układzie regionalnym kraju wydzielić można woje-

wództwa charakteryzujące się dużą liczbą nowo utworzonych małych miast: śląskie (11), małopolskie (11), mazowieckie (8), świętokrzyskie (8) oraz regiony w których powstały tylko dwa nowe miasta: województwo lubuskie, kujawsko–pomorskie, opolskie i wielkopolskie.

Tab. 2. Zmiana przynależności wielkościowej miast w latach 2000–2010.
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

województwo	miasto	liczba mieszkańców	
		2000	2010
dolnośląskie	Bogatynia	20 415	18 591
	Tomaszów Lubelski	21 346	19 802
lubelskie	Krasnystaw	20 794	19 237
	Hrubieszów	20 033	18 318
łódzkie	Łask	20 263	18 457
	Gostynin	20 425	18 888
mazowieckie	Kozienice	21 286	17 886
	Pionki	21 807	19 120
opolskie	Strzelce Opolskie	21 312	19 542
świętokrzyskie	Końskie	22 262	19 962
śląskie	Bieruń	23 297	19 519
wielkopolskie	Chodzież	20 363	19 506

Przyrost liczby nowych miast w woj. śląskim wynikał przede wszystkim z procesów dezintegracji dużych ośrodków konurbacji katowickiej i aglomeracji rybnickiej. Z kolei mała liczba nowych miast w województwach wielkopolskim czy kujawsko–pomorskim wynika z ukształtowanej już dość dobrze w tych regionach miejskiej sieci osadniczej (por. Konecka–Szydłowska 2011a).

3. Małe miasta w regionalnych systemach osadniczych

3.1. Aspekt liczbowy

W układach regionalnych liczba i rozkład przestrzenny małych miast są zróżnicowane (tab. 3). Udział małych miast w ogólnej liczbie miast układów regionalnych jest generalnie wysoki (przeciętnie 75%) i waha się od ponad 80% (np. w kujawsko–pomorskim, lubuskim, czy wielkopolskim) do 49% w województwie śląskim, w którym system osadniczy zdominowany jest przez duże ośrodki konurbacji katowickiej i aglomeracji rybnickiej.

Tab. 3. Małe miasta i nowe miasta w układach regionalnych w 2010 roku.
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

województwo	liczba miast ogółem	liczba małych miast	odsetek małych miast w ogólnej liczbie miast w %	liczba nowych małych miast powsta- łych w latach 1989–2010
dolnośląskie	91	71	78,0	3
kujawsko–pomorskie	52	44	84,6	2
lubelskie	42	31	73,8	7
lubuskie	42	36	85,7	2
łódzkie	43	27	62,8	3
małopolskie	60	46	76,6	11
mazowieckie	85	61	71,8	8
opolskie	35	29	82,8	2
podkarpackie	49	39	79,6	6
podlaskie	39	31	79,5	6
pomorskie	42	27	64,3	3
śląskie	71	35	49,3	12*
świętokrzyskie	31	26	83,8	8
warmińsko– mazurskie	49	38	77,6	3
wielkopolskie	109	89	81,6	2
zachodniopomorskie	63	52	82,5	4
Polska	903	682	75,5	82

* w tym Rydułtowy liczące powyżej 20 000 mieszkańców.

Na tle układu regionalnego pod względem liczby małych miast zdecydowanie wyróżnia się województwo wielkopolskie, liczące 89 małych miast, następnie dolnośląskie (71) i mazowieckie (61). Regionami o najmniejszej liczbie małych miast, co wiąże się głównie z małą powierzchnią jednostek terytorialnych, są województwa: świętokrzyskie (26), pomorskie i łódzkie (po 27) oraz opolskie (29).

3.2. Aspekt ludnościowo–wielkościowy

W układach regionalnych udział ludności małych miast w ogólnej ludności miejskiej jest zróżnicowany. Najmniejsze udziały małych miast (poniżej 20%) w liczbie ludności miejskiej obserwuje się w województwach z aglomeracjami policentrycznymi złożonymi z dużych miast, tj. w województwach śląskim i pomorskim oraz w dwóch województwach z aglomeracjami monocentrycznymi, tj. łódzkim i mazowieckim (por. Czyż 2000). Z kolei największe udziały (ponad 30%) obserwu-

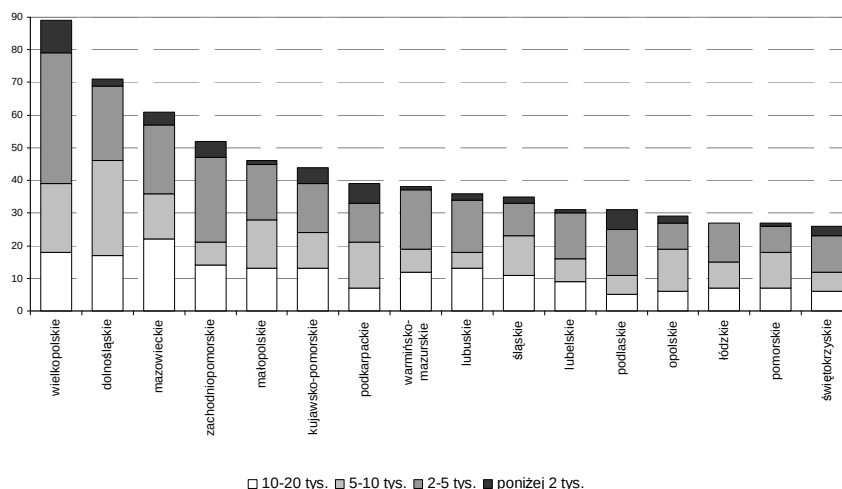
je się w województwach o relatywnie niskim poziomie urbanizacji, tj. podkarpackim, warmińsko-mazurskim, opolskim i lubuskim (tab. 4).

Analiza zróżnicowania regionalnego małych miast pod względem wielkościowym pozwala stwierdzić, że w każdym województwie w klasie małych miast można wyróżnić cztery podklasy wielkościowe (ryc. 2). Wyjątek stanowi województwo łódzkie, w którym nie występuje miasto należące do podklasy wielkościowej do 2 tys. mieszkańców (najmniejsze miasto Szadek, liczyło w 2010 roku 2 002 mieszkańców).

Tab. 4. Stopień urbanizacji województw i udział ludności małych miast w 2010 roku.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

udział ludności małych miast	odsetek ludności miejskiej		
	< 61%	61– 66%	> 66%
< 20%		łódzkie mazowieckie pomorskie	śląskie
20–30%	małopolskie lubelskie podlaskie świętokrzyskie wielkopolskie	kujawsko-pomorskie	dolnośląskie zachodniopomorskie
> 30%	podkarpackie warmińsko-mazurskie opolskie	lubuskie	



Ryc. 2. Małe miasta w podziale na klasy wielkościowe w układach regionalnych.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

W większości regionalnych systemów osadniczych, podobnie jak w systemie krajowym, w strukturze wielkościowej małych miast największy udział mają miasta w przedziale od 2 do 5 tys., poza województwami: dolnośląskim, opolskim, pomorskim i śląskim w których dominują miasta należące do podklasy wielkościowej od 5 do 10 tys. (por. ryc. 2). W układach regionalnych najmniej licznie reprezentowane są najmniejsze małe miasta, liczące do 2 tys. mieszkańców (wyjątek stanowi województwo podlaskie). Pod względem ilościowym najwięcej takich miast występuje w województwach: wielkopolskim, podkarpackim, podlaskim i są to jednocześnie województwa, które charakteryzują się w układzie regionalnym najmniejszą średnią wielkością małego miasta (na poziomie 6 000 mieszkańców). Średnia wielkość małego miasta w Polsce kształtuje się na poziomie 7 258 mieszkańców, najwyższe wartości odnotowano w województwie śląskim i mazowieckim (na poziomie 8 700 mieszkańców).

W układach regionalnych występuje różny stopień dominacji określony stosunkiem miasta największego co do wielkości do miasta najmniejszego (tab. 5).

Tab. 5. Najmniejsze i największe miasta w układach regionalnych w 2010 roku.

Źródło: *Stan i struktura ludności...* (2011).

województwo	największe miasto	liczba mieszkańców	najmniejsze miasto	liczba mieszkańców	stosunek miasta największego do najmniejszego
dolnośląskie	Wrocław	632 996	Lubomierz/Wleń	1 838	344,4
kujawsko–pomorskie	Bydgoszcz	356 177	Lubień Kujawski	1 298	274,4
lubelskie	Lublin	348 450	Frampol	1 413	246,6
lubuskie	Gorzów Wlkp.	125 394	Szlichtyngowa	1 354	92,6
łódzkie	Łódź	737 098	Szadek	2 002	368,2
małopolskie	Kraków	756 183	Zakliczyn	1 541	490,7
mazowieckie	Warszawa	1 720 398	Wyśmierzyce	873	1 970,6
opolskie	Opole	125 710	Ujazd	1 670	75,3
podkarpackie	Rzeszów	178 227	Baranów Sandomierski	1 423	125,2
podlaskie	Białystok	295 198	Suraz	1 007	293,1
pomorskie	Gdańsk	456 967	Krynica Morska	1 361	335,7
śląskie	Katowice	306 826	Sośnicowice	1 715	178,9
świętokrzyskie	Kielce	203 804	Działoszyce	991	205,6
warmińsko–mazurskie	Olsztyn	176 463	Młynary	1 776	99,4
wielkopolskie	Poznań	551 627	Dobra	1443	382,3
zachodniopomorskie	Szczecin	405 606	Nowe Warpno	1237	327,9

Najsilniej wykształconą dominacją miasta głównego charakteryzuje się województwo mazowieckie. Wynika to z faktu występowania w tym regionie największego i najmniejszego miasta w Polsce. Warszawa jest 1 970 razy większa od najmniejszego miasta w Polsce Wyśmierzc, liczącego mniej niż 900 osób. Najmniejsze rozpiętości między największym i najmniejszym miastem obserwuje się w województwach: opolskim (75,3), lubuskim (92,6) i warmińsko-mazurskim (99,4).

3.3. Aspekt administracyjny

Istotnym elementem reformy podziału administracyjnego z 1999 roku stało się zagadnienie siedzib nowo tworzonych jednostek terytorialnych czyli powiatów. Przy konstruowaniu mapy powiatowej w Polsce istotnym czynnikiem „powiatotwórczym” był prestiż stolicy jednostki terytorialnej i związane z tym funkcje miastotwórcze. Ze względu na niedobór w systemach regionalnych miast średniej wielkości funkcję ośrodków powiatowych nadawano małym miastom (tab. 6).

Małe miasta jako ośrodki powiatowe pełnią ważną rolę w zakresie funkcji sektora publicznego na poziomie lokalnym. Funkcje powiatowe stymulują rozwój usług i wytwórczości w tych ośrodkach, stabilizują społeczności lokalne. Utrzymywanie funkcji związanych z rangą administracyjną, a przez to określonej pozycji w krajowym i regionalnym systemie osadniczym ogranicza zasięg i tempo procesów przestrzennej koncentracji ludności oraz działalności gospodarczej w skali kraju. Na obszarach depopulacyjnych znaczenie tych ośrodków jest szczególnie duże, zapewniają one bowiem trwałość i ciągłość osadnictwa w przestrzeni (*Koncepcja Przestrzennego...* 2012).

Obecnie w Polsce 138 małych miast pełni funkcję ośrodków powiatowych, co stanowi 36% wszystkich ośrodków powiatowych i 44% ośrodków będących siedzibą powiatów ziemskich. W układzie regionalnym kraju najwięcej małych miast o funkcjach ośrodków powiatowych występuje w województwach: mazowieckim (17), wielkopolskim (14) kujawsko-pomorskim i podkarpackim (po 11), najmniejsza liczba takich ośrodków jest w województwie śląskim (3). Niekorzystnym zjawiskiem jest proces depopulacji małych ośrodków powiatowych. W latach 2000–2010 wskaźniki dynamiki ludności tych ośrodków kształtowały się na poziomie od 89% w województwie śląskim do 98% w województwach małopolskim i wielkopolskim. W zbiorze małych ośrodków powiatowych część miast nie spełniała wymogów kryterium minimalnej liczby 10 tys. mieszkańców siedziby powiatów (por. Kaczmarek 2001). W okresie wprowadzania nowego podziału administracyjnego wymogu minimalnej liczby ludności nie spełniało kilka ośrodków, obecnie ich liczba wzrosła do 32 (2010 rok). Najmniejsze miasta o funkcjach powiatowych nie przekraczają liczby 6 tys. mieszkańców, są to: Radziejów, Lipsko, Lesko, Sejny i Kazimierza Wielka.

Tab. 6. Małe miasta o funkcjach powiatowych liczące poniżej 10 tys. mieszkańców w 2010 roku.
Źródło: dane GUS.

województwo	miasto	liczba ludności w 2010 roku
dolnośląskie	Lwówek Śląski	9 299
	Środa Śląska	8 952
kujawsko–pomorskie	Sępólno Krajeńskie	9 102
	Radziejów	5 696
lubelskie	Ryki	9 557
	Opole Lubelskie	8 649
łódzkie	Wieruszów	8 596
	Poddębice	7 781
	Pajęczno	6 723
małopolskie	Proszowice	6 152
	Sucha Beskidzka	9 541
mazowieckie	Maków Mazowiecki	9 755
	Ożarów Mazowiecki	9 433
	Żuromin	8 810
	Zwolen	7 958
	Białobrzegi	7 294
	Łosice	7 176
	Przysucha	6 154
opolskie	Lipsko	5 702
	Olesno	9 964
podkarpackie	Ustrzyki Dolne	9 349
	Kolbuszowa	9 156
	Strzyżów	8 773
	Brzozów	7 579
	Lesko	5 700
podlaskie	Wysokie Mazowieckie	9 333
	Sejny	5 707
pomorskie	Nowy Dwór Gdański	9 904
	Sztum	9 676
świętokrzyskie	Opatów	6 658
	Kazimierza Wielka	5 575
zachodniopomorskie	Kamień Pomorski	9 094

4. Podsumowanie

Koncentracja procesów rozwojowych jedynie w dużych ośrodkach powoduje utrwalenie negatywnych zmian i osłabienie spójności policentrycznego systemu przestrzennego. Krajowa polityka przestrzenna powinna docenić rolę małych miast i znaczenie utrzymania i wzmocnienia ich funkcji w przestrzennej organizacji życia społecznego. Proces odbudowy i utrzymania potencjału gospodarczego małych miast powinien opierać się przede wszystkim na endogenicznych zasobach tych ośrodków. W procesie tym należy wspierać samorządy wojewódzkie w działaniach angażujących społeczności lokalne oraz instytucje rozwoju lokalnego do podejmowania inicjatyw na rzecz rozwoju małych miast oraz współpracy z dużymi ośrodkami.

kami (*Koncepcja Przestrzennego...* 2012, Korcelli 2007). Przewidywane w *Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030* przyszłe kierunki przekształcenia krajowego systemu osadniczego w aspekcie małych miast będą związane z przyspieszoną polaryzacją sieci małych miast, zarówno w układzie międzyregionalnym jak i wewnątrzregionalnym. W większości małych miast nastąpi spadek liczby mieszkańców i szybszy niż w skali kraju proces starzenia się ludności. W regionach rolniczych tradycyjna rola małych miast jako rynków usług, zaopatrzenia i zbytu ulegnie zmniejszaniu na korzyść miast średniej wielkości, na obszarach atrakcyjnych krajoznawczo i turystycznie będą się rozwijały miasta o funkcjach uzdrowiskowych i turystycznych, z kolei w strefach otaczających duże miasta (na obszarach metropolitalnych) będzie postępowała specjalizacja funkcjonalna małych miast, która w znacznej części związana będzie z pełnieniem funkcji mieszkaniowej (por. Kistowski, Fogel 2009, *Koncepcja Przestrzennego...* 2012).

Literatura

- Chojnicki Z., 1996. Region w ujęciu geograficzno-systemowym. W: T. Czyż (red.), *Podstawy regionalizacji geograficznej*. Bogucki Wydawnictwo Naukowe, Poznań, 7–43.
- Chojnicki Z., Czyż T., 2000. Nowa organizacja terytorialna Polski i układ regionalny. *Czasopismo Geograficzne* LXXI, 3–4, 261–277.
- Czyż T., 2000. Zróżnicowanie wymiaru ludnościowo-urbanizacyjnego nowych województw. *Przegląd Geograficzny* LXXII, 4, 447–465.
- Heffner K., 2008. Funkcjonowanie miast małych w systemie osadniczym Polski w perspektywie 2033r. – rekomendacje dla KPZK. Ekspertyza wykonana w ramach Eksperskiego Projektu *Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju do roku 2033 (EP KPZK)*. Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa.
- Kaczmarek T. 2001. Reforma terytorialno-administracyjna Polski – porównanie z krajami Unii Europejskiej. *Biuletyn KPZK PAN* 197, 131–155.
- Kistowski M., Fogel P. 2009. Problemy rozwoju sieci osadniczej i suburbanizacji w eksperckim projekcie *Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju w świetle zasad zrównoważonego rozwoju i ochrony środowiska*. *Biuletyn KPZK PAN* 240, 26–46.
- Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030, 2012*. Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa.
- Konecka-Szydłowska B. 2011a. Małe miasta nowo utworzone w procesie urbanizacji. W: B. Bartosiewicz, T. Marszał (red.), *Przemiany przestrzeni i potencjału małych miast w wybranych regionach Polski – z perspektywy 20 lat transformacji*. Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź, 9–25.
- Konecka-Szydłowska B., 2011b. Znaczenie małych miast w rozwoju regionalnych układów osadniczych. W: B. Namysłał (red.), *Przekształcenia regionalnych struktur funkcjonalno-przestrzennych, t. 2, Zmiany funkcjonalno-przestrzenne miast i obszarów wiejskich*. *Rozprawy Naukowe IGIRR UW* 20, Uniwersytet Wrocławski, Wrocław, 41–53.
- Korcelli P., 2007. Podstawowe węzły układu osadniczego Polski na tle europejskiego systemu osadniczego (aglomeracje–metropolie). Zarys referatu na konferencję „Rola polskiej przestrzeni w integrującej się Europie”. Jabłonna k. Warszawy, 24–25 kwietnia 2007 roku.
- Kwiatkiewicz-Sołtys A., 2004. Małe miasta województwa małopolskiego w okresie transformacji systemowej. Wydawnictwo Naukowe Akademii Pedagogicznej, Kraków.
- Maik W., 1976. Analiza funkcjonowania sieci osadniczej podregionu kalisko–ostrowskiego. *Seria Geografia* 11. Wydawnictwo Naukowe Uniwersytetu im. Adama Mickiewicza, Poznań.
- Miasta w liczbach, 2004*. GUS, Warszawa.

- Miasta w liczbach, 2006. GUS, Warszawa.
Miasta w liczbach, 2008. GUS, Warszawa.
Miasta w liczbach, 2010. GUS, Warszawa.
Runge A., Kwiatek–Sołtys A., 2011. Małe i średnie miasta Polski na osi kontinuum osadniczego W: M. Soja, A. Zborowski (red.), Człowiek w przestrzeni zurbanizowanej. Instytut Geografii i Gospodarki Przestrzennej UJ, Kraków, 151–162.
Stan i struktura ludności oraz ruch naturalny w przekroju terytorialnym. Stan w dniu 31 XII 2010 r., 2011. GUS, Warszawa.
Szymańska D., Grzelak–Kostulska E., 2005. Małe miasta w Polsce – zmiany ludnościowe i funkcjonalne w drugiej połowie XX wieku. W: K. Heffner (red.), Małe miasta a rozwój lokalny i regionalny. Wydawnictwo Uczelniane Akademii Ekonomicznej w Katowicach, Katowice, 59–90.
Wojdacki K.P., 2005. Przeobrażenia miejskiej sieci osadniczej w Polsce. Samorząd Terytorialny, 3(171), 6–17.
Zuzańska–Żyśko E., 2006. Małe miasta w okresie transformacji. Studium w regionie śląskim. Wydawnictwo Śląsk, Katowice.

Differences in regional settlement systems in terms of small towns

Summary: An analysis was made of differences in the regional settlement systems in Poland in terms of small towns. It embraced the position of small towns in the national urban system and tendencies observed here. The basic part of the paper gives a characterisation of small towns in the individual regional settlement systems in three aspects: numerical, population size, and administrative.

Keywords: regional settlement system, small towns

dr Barbara Konecka–Szydłowska
Uniwersytet im. Adama Mickiewicza w Poznaniu
Instytut Geografii Społeczno–Ekonomicznej i Gospodarki Przestrzennej
ul. Dziegielowa 27
61–680 Poznań
bako@amu.edu.pl

Patryk Brambert

Uniwersytet Jana Kochanowskiego w Kielcach

Struktura klastra w systemie przestrzennym i gospodarczym województwa świętokrzyskiego na przykładzie Grona Targowego Kielce

Streszczenie: Koncepcja relacji i współzależności między podmiotami gospodarującymi, które stają się silne, właśnie dlatego, że są powiązane, stanowi niezmiernie istotny punkt wyjścia dla wielu światowych gospodarek, chcących wpłynąć na progres przedsiębiorczości oraz trwały i zrównoważony rozwój. Dzieje się tak coraz częściej w Polsce. Przykładem urzeczywistnienia tej idei jest klaster Grono Targowe Kielce. W pracy opisano jego znaczenie i strukturę w systemie terytorialnym oraz gospodarczym województwa świętokrzyskiego.

Słowa kluczowe: klaster, klaster targowy, struktura, Kielce

1. Wprowadzenie

Zjawisko klastrów przyczyniło się do powtórnego odkrycia przestrzeni i terytorium, czyli znaczenia lokalizacji dla obecnego rozwoju lokalnego oraz regionalnego. Fakt ten jest szczególnie istotny w sytuacji, gdy systemy ekonomiczne – różnej skali przestrzenie lub podmioty gospodarcze – konkurują ze sobą. Rywalizacja dotyczy poprawy bądź utrzymania poziomu wzrostu, znaczenia w określonym miejscu, oraz uzyskania różnorodnych korzyści zewnętrznych w turbulentnie zmieniających się czasach postępu technologicznego i globalizacji (Brambert 2011). Dodatkowo ich funkcjonowanie w dobie pogłębiającego się kryzysu gospodarczego wywiera presję na coraz większą konkurencyjność. Dysproporcje rozwojowe, głównie w ujęciu regionalnym, zależą zatem, jak stwierdzają S. Breschi i F. Malebra (2007), od zestawu czynników i zasobów, w tym wiedzy i zdolności wykwalifikowanego kapitału ludzkiego oraz struktur instytucjonalnych i organizacyjnych, które są charakterystyczne dla pewnych miejsc i są stosunkowo niemobilne. W skład tych determinant wchodzi klaster (grono), łączące w sobie jednocześnie konkurencję oraz kooperację, ponieważ stanowią „geograficzne skupiska wzajemnie powiąza-

nych firm, wyspecjalizowanych dostawców, jednostek świadczących usługi, firm działających w pokrewnych sektorach i związanych z nimi instytucji (np. uniwersytetów, jednostek normalizacyjnych i stowarzyszeń branżowych) w poszczególnych dziedzinach, konkurujących między sobą, ale również współpracujących” (Porter 2001, s. 246).

Idea klasteringu, posiadająca ponad stuletnią historię datowaną na koniec XIX w. (m. in. Mikołajczyk i in. 2009, Skawińska, Zalewski 2009), została w rzeczywistości upowszechniona i zmaterializowana w strukturach wielu rozwiniętych oraz rozwijających się gospodarek świata dopiero na przełomie XX i XXI wieku. W Polsce ten nowy sposób myślenia o kreowaniu międzynarodowej konkurencyjności gospodarki narodowej i regionalnej zaistniał stosunkowo niedawno, kiedy dziesięć lat temu Instytut Badań nad Gospodarką Rynkową rozpoczął badanie, w wyniku którego do 2007 roku zidentyfikowano 30 klastrów. Z kolei w polskich normach prawnych, klaster uzyskał po raz pierwszy swoje odzwierciedlenie w 2006 roku, gdy w Rozporządzeniu Ministra Gospodarki zawarto jego definicję o brzmieniu: „przez klaster rozumie się przestrzenną i sektorową koncentrację podmiotów działających na rzecz rozwoju gospodarczego lub innowacyjności oraz co najmniej dziesięciu przedsiębiorców, wykonujących działalność gospodarczą na terenie jednego lub kilku sąsiednich województw, konkurujących i współpracujących w tych samych lub pokrewnych branżach oraz powiązanych rozbudowaną siecią relacji o formalnym i nieformalnym charakterze, przy czym co najmniej połowę podmiotów funkcjonujących w ramach klastra stanowią przedsiębiorcy”¹. Krajowe inicjatywy klastrów są elementem polityki innowacyjnej, w której zakłada się, iż możliwy jest na tyle intensywny rozwój tych struktur sieciowych, że pozwoli na przekształcenie ich w regionalne systemy generowania innowacji (Mikołajczyk i in. 2009). Akcentowana jest także ich rola w tworzeniu miejsc pracy i potencjału kadrowego.

Dotychczas powstało wiele różnorodnych klastrów reprezentujących wszystkie sektory gospodarki narodowej, zaś ich charakter, funkcjonowanie lub efekty działalności opisywane są przez literaturę przedmiotu. Zdecydowaną jeszcze mniejszość w tym względzie tworzą klastry usługowe, a jednym z nich jest Grono Targowe Kielce, będące jedynym w Polsce zrzeszeniem podmiotów realizującym działania związane z branżą targowo-wystawienniczą.

W świetle powyższych uwag, celem opracowania jest określenie miejsca oraz struktury klastra Grono Targowe Kielce w systemie przestrzennym i ekonomicznym województwa świętokrzyskiego. Dla jego realizacji wyodrębniono przedmiot badań w postaci grupy 79 podmiotów gospodarczych (łącznie z koordynatorem) zorganizowanych aktualnie w klastrze. Zakres przestrzenny doprecyzowano poprzez wybór 15 jednostek terytorialnych – 5 miast, 10 obszarów wiejskich – kon-

¹ Rozporządzenie Ministra Gospodarki z dnia 2 grudnia 2006 roku w sprawie udzielania przez Polską Agencję Rozwoju Przedsiębiorczości pomocy finansowej niezwiązanej z programami operacyjnymi (Dz. U. Nr 226, poz. 1651, s. 11284).

centrujących siedziby określonych działalności. Analizując rozmieszczenie, dokonano klasyfikacji przedsiębiorstw do typów organizacyjno–przestrzennych lokalizacji ich siedzib, wskazanych przez P. Śleszyńskiego (2008), z próbą wydzielenia nowego rodzaju lokalizacji. Spośród parametrów cechujących grono uwzględniono struktury: branżową (według branż klastra), rodzajową (wg przeważającej działalności i sekcji Polskiej Klasyfikacji Działalności 2007), organizacyjno–prawną, własnościową oraz wielkościową (wg liczby zatrudnionych).

Z uwagi na konieczność aktualnego (stan na 2012 roku) i szczegółowego zidentyfikowania poszczególnych członków zrzeszenia, opierano się na wiarygodnych informacjach pochodzących z zasobów: urzędowych (Centralna Ewidencja i Informacja o Działalności Gospodarczej, Krajowy Rejestr Sądowy, Krajowy Rejestr Podmiotów Gospodarczych REGON), komercyjnych (obszerne bazodanowe serwisy: Info Veriti i Money.pl), jak również zaczerpniętych ze źródeł pierwotnych (np. oficjalnej strony internetowej klastra – <http://www.gronotargowe.pl>).

2. Geneza i charakter klastra Grono Targowe Kielce

Koncepcja utworzenia i działalności klastra targowo–kongresowo–usługowego zrodziła się po dostrzeżeniu ogromnego potencjału ośrodka wystawienicznego Targi Kielce i jego coraz silniejszej roli jako elementu stymulującego rozwój gospodarczy regionu świętokrzyskiego. Ze względu na charakter prowadzonej działalności i skalę oddziaływania świadczonych usług, wokół tego wicelidera polskiego rynku targowego (wiodący ośrodek stanowią Międzynarodowe Targi Poznańskie) wytworzyła się grupa współpracujących ze sobą przedsiębiorstw z różnych branż. Miasto Kielce – jako faktyczny właściciel spółki – zdecydowało się podjąć działania zmierzające do wzmocnienia powiązań pomiędzy tymi podmiotami, propagując wśród świętokrzyskich firm ideę zrzeszenia się w klaster gospodarczy. Spotkanie założycielskie odbyło się 24 września 2007 roku w Urzędzie Miasta Kielce. Blisko 60 przedstawicieli podmiotów gospodarczych, organizacji i stowarzyszeń, przy poparciu władz i grupy inicjatywnej, jednogłośnie podjęło uchwałę o powołaniu instytucji koordynującej i formalizującej klaster – Izby Gospodarczej² Grono Targowe Kielce. Izba została wpisana do Krajowego Rejestru Sądowego 29 kwietnia 2008 roku, uzyskując osobowość prawną, potrzebną do funkcjonowania, w tym pozyskiwania z Unii Europejskiej środków finansowych na dalszy rozwój. W chwili obecnej w skład tej organizacji samorządu gospodarczego wchodzi 78 członków tworzących 6 grup branżowych.

² Zgodnie z przepisami *Ustawy z dnia 30 maja 1989 r. o izbach gospodarczych* (tekst jednolity z 2009 r., Dz. U. Nr 84, poz. 710).

Do podstawowych celów i zadań klastra należy w szczególności:

- podniesienie konkurencyjności przedsiębiorstw działających w obszarze organizacji i obsługi imprez targowo-kongresowych oraz usług towarzyszących, poprzez poszerzenie skali i zakresu świadczonych usług,
- wzmacnianie powiązań między lokalnymi firmami i otoczeniem instytucjonalnym – jednostkami naukowo-badawczymi, szkołami, instytucjami publicznymi oraz wspomagania biznesu,
- reprezentowanie interesów gospodarczych zrzeszonych podmiotów,
- internacjonalizacja członków klastra,
- podwyższanie innowacyjności członków klastra,
- kształtowanie i upowszechnianie zasad etyki i uczciwości w działalności gospodarczej,
- organizowanie pomocy członkom w rozwiązywaniu problemów ekonomicznych, organizacyjnych i prawnych dotyczących prowadzenia działalności gospodarczej,
- ułatwianie przepływu informacji i doświadczeń zarówno między firmami z branż pokrewnych, jak i instytucjami edukacyjnymi,
- prowadzenie działalności promocyjnej na rzecz klastra.

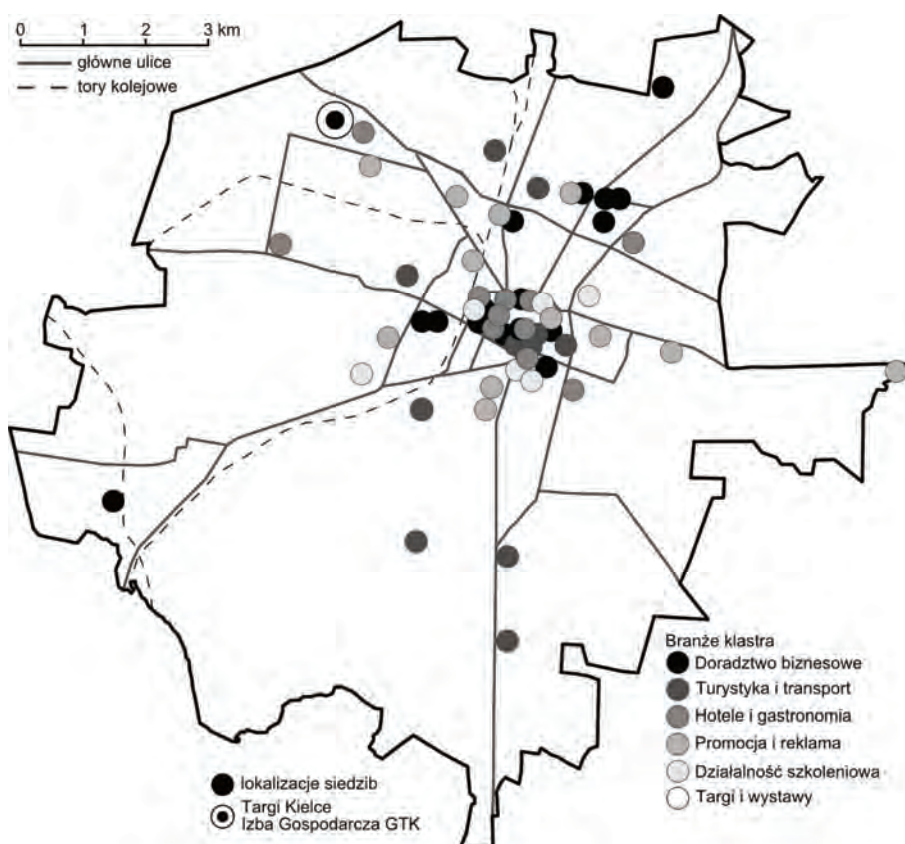
Realizacja powyższych dążeń odbywa się między innymi poprzez: podejmowanie działań na rzecz tworzenia i utrzymania korzystnych warunków rozwoju gospodarczego oraz wspieranie przedsięwzięć członków; realizację projektów współfinansowanych z własnego majątku, lub krajowych i unijnych środków pomocowych; prowadzenie działalności gospodarczej głównie w zakresie edukacji, szkoleń, doradztwa i promocji; współpracę i wymianę doświadczeń z ośrodkami oświatowo-naukowymi, organizacjami pracodawców, itp.; pozyskiwanie inwestorów zagranicznych dla działań biznesowych stowarzyszonych podmiotów.

3. Grono Targowe Kielce w systemie przestrzennym

Firmy będące w gronie są przedstawicielami określonych w jego strukturze branż rzutujących na wysoką dynamikę rozwoju kieleckiego ośrodka wystawienniczego. Najwięcej, bo 20 (25% ogółu) podmiotów, należy do branży doradztwa biznesowego, 17 (22%) – działa w sektorze usług transportowych i turystycznych, 16 (20%) – w hotelarstwie i gastronomii, 14 (18%) – zajmuje się promocją i reklamą, zaś 10 (13%) jednostek prowadzi działalność szkoleniową. Przedsiębiorstwo wiodące – Targi Kielce – jako jedyne reprezentuje bezpośrednio branżę targowo-wystawienniczą. Ważne uzupełnienie klastra stanowią podmioty z otoczenia biznesu, nie będące jego częścią składową, ale działające w silnym związku, poprzez odpowiednie umowy lub porozumienia, czyli na przykład: Polska Agencja Rozwoju Przedsiębiorczości, Staropolska Izba Przemysłowo-Handlowa, Święto-

krzyskie Biuro Rozwoju Regionalnego, Kielecki Park Technologiczny oraz Uniwersytet Jana Kochanowskiego w Kielcach.

Rozkład przestrzenny siedzib podmiotów grona z natury rzeczy ukazuje Kielce jako miejsce koncentracji przeważającej liczby członków klastra (ryc. 1). Mieści się w tym ośrodku 59 badanych jednostek, czyli 75% ogółu. Prawie połowa z nich, zwłaszcza z branż: hotelarsko–gastronomicznej, szkoleniowej i doradztwa biznesowego, umiejscowiona została w ścisłym centrum miasta. Widoczne jest rozproszenie w różnych częściach ośrodka jednostek sektora turystyczno–transportowego oraz promocyjno–reklamowego. Siedziba podmiotu wiodącego i jednocześnie izby gospodarczej grona znajduje się na terenach o charakterze przemysłowo–magazynowym, na północny–zachód od śródmieścia, będąc punktem ciężkości dla rozwijanej sieci powiązań.



Ryc. 1. Lokalizacja siedzib podmiotów klastra Grono Targowe Kielce według branż w Kielcach w 2012 roku.

Źródło: opracowanie własne.

Spśród pozostałych 20 przedsiębiorstw, 14 przeważnie pojedynczo zarejestrowało swą działalność na 10 obszarach wiejskich regionu (Masłów, Chęciny,

Miedziana Góra, Zagnańsk, Górnó, Bieliny, Staszów, Rytwiany, Solec-Zdrój, Pawłów), kolejne 4 w 3 miastach (Chęciny, Sandomierz, Końskie), a 2 przypadki dotyczą aglomeracji spoza województwa, tj. Warszawy (ryc. 2). Warto wyróżnić pod tym względem strefę podmiejską stolicy województwa świętokrzyskiego, gdzie tylko w gminie wiejskiej Masłów oraz w gminie miejsko-wiejskiej Chęciny zlokalizowały się po 4 działalności. Przy tym rejon kielecki charakteryzuje przewaga branży hotelarskiej i gastronomicznej (1/3 z 12 jednostek). Kielce razem z obszarem metropolitalnym skupiają aż 90% siedzib członków klastra. Ogółem w miastach funkcjonuje 82% tych przedsiębiorstw.



Ryc. 2. Lokalizacja siedzib podmiotów klastra Grono Targowe Kielce według branż w województwie świętokrzyskim w 2012 roku ³.

Źródło: opracowanie własne.

Istnieje wiele przyczyn lokalizacji, jak również wiele rozmaitych ich typologii. Wydziela się grupę uwarunkowań produkcji oraz zbiór czynników działalności

³ Nie uwzględniono rozmieszczenia 57 podmiotów gospodarczych na obszarze Kielc.

rynkowej. W umiejscowieniu siedzib przedsiębiorstw główną rolę odgrywają dziś zjawiska ekonomiczne, społeczne i polityczne. W dalszym ciągu można też odczuć skutki gospodarki centralnie planowanej oraz pozytywny i negatywny wpływ transformacji do systemu gospodarki rynkowej, której faza końcowa trwa od czasu przystąpienia Polski do Unii Europejskiej (Brambert 2010). W związku z tym zaklasyfikowano siedziby przedsiębiorstw gromada według typów organizacyjno-przestrzennych ich lokalizacji w okresie przemian, których przypadki dla przestrzeni miast wyróżnił P. Śleszyński (2008). Typologia wskazała 3 jednostki, które istniały przed 1989 rokiem i kontynuują swoją działalność, nie zmieniając zasadniczo struktury organizacyjnej oraz siedziby (typ A). Są tylko 2 firmy powstałe przed 1989 rokiem, które przeszły gruntowną restrukturyzację, bez zmiany siedziby (typ B). Wśród działalności, które zaistniały po 1989 roku, 11 (14%) przeniosło zarządy w nowe miejsca zajmowanej przestrzeni bez konieczności zmian organizacyjnych (typ C). Jedynie 5 podmiotów, powstałych po 1989 roku, zmieniło swe struktury organizacyjne i siedziby (typ D). Największą grupę – w liczbie 42 (53%) – przedstawiają nowe przedsiębiorstwa, które w naturalny sposób ułożyły się w określonym miejscu (typ E). Z kolei co piąta działalność (16 firm) to nowa jednostka, która nie zmieniając struktury organizacyjnej ani siedziby, rozwinęła się i utworzyła oddziały bądź filie (jest to zaproponowany w wyniku analiz typ F)⁴. Aktualne rozmieszczenie badanych podmiotów gospodarczych jest w głównej mierze konsekwencją zaistnienia post-transformacyjnych rynkowych uwarunkowań lokalizacyjnych, sprzyjających powstawaniu nowych przedsiębiorstw i ich rozwojowi, jak również efektem ustaleń przemysłowych lokalizacji.

Na uwagę zasługuje fakt, że lokalizacje typu E, są najbardziej skoncentrowane w centralnej części Kielc, a w przypadku pozostałych obszarów (gmin) – w bezpośrednim otoczeniu ośrodka. Co charakterystyczne, prawie połowa (7 z 16) siedzib przedsiębiorstw typu F rozmieszczona jest poza stolicą regionu, ale swoje oddziały (jednostki lokalne) posiada właśnie w tym mieście.

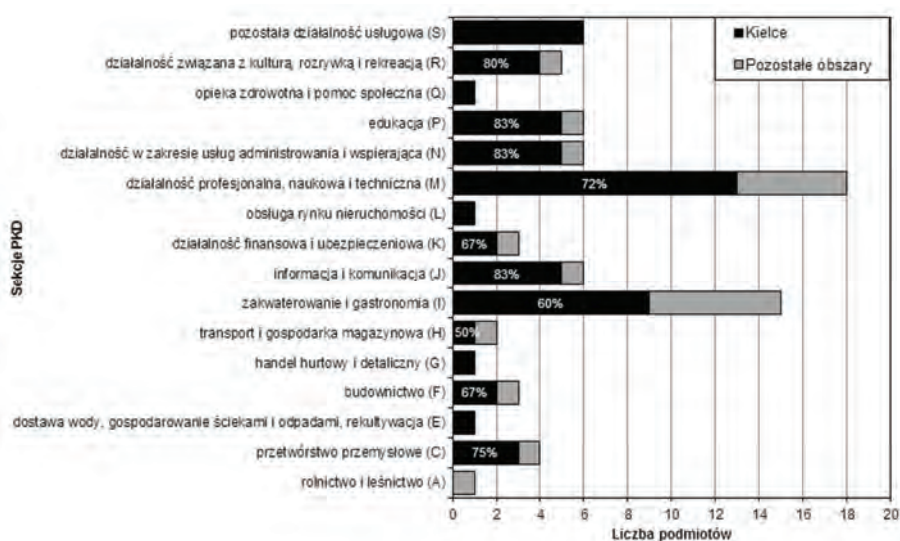
4. Grono Targowe Kielce w systemie gospodarczym

Lokalizacja każdej działalności jest związana w gruncie rzeczy z maksymalizacją efektywności, co utożsamia się z wielkością przychodów i zysków przedsiębiorstwa oraz jego wizerunkiem i prestiżem. Nie bez znaczenia pozostaje charakter prowadzonej aktywności, forma własności i status prawny, czy zapotrzebowanie na

4 Przykłady firm wg rodzajów lokalizacji: A – Bank Spółdzielczy w Kielcach, Świętokrzyskie Zrzeszenie Transportu i Usług w Kielcach, Pracownia Usług Reklamowych „Tewa” (Kielce); B – Rejonowe Przedsiębiorstwo Zieleni (Kielce), Centrum Systemów Komputerowych Zeto (Kielce); C – Fama-Bruk (Pawłów), BCO Biuro Doradztwa Biznesowego (Kielce), Print Media Studio (Kielce); D – Korona (Kielce), „Seka” (Warszawa), „Color Press” Art. (Kielce); E – Zajazd Raj (Chęciny), Targi Kielce, Laboratorium Rozwoju Przedsiębiorstw (Sichów Duży, gmina Staszów); F – Biuro Turystyki Przyjazdowej Emeryk.pl (Kielce), „Hugo Polska” (Kielce), P.H.U. Biuro Podróży „Ster” (Warszawa).

wykwalfikowaną kadrę pracowniczą (Brambert 2010). Dlatego uwzględniono wymienione aspekty przy określaniu usytuowania klastra w systemie ekonomicznym województwa świętokrzyskiego.

Kieleckie Grono Targowe zrzesza podmioty, które jako swoje podstawowe zajęcie łącznie wskazały 43 różne rodzaje działalności, począwszy od usług wspomagających produkcję roślinną, poprzez wynajem i zarządzanie nieruchomościami własnymi lub dzierżawionymi, a skończywszy na fryzjerstwie i pozostałych zabiegach kosmetycznych. Zagregowanie ich do poziomu 16 sekcji PKD (nie było żadnych podmiotów z 5 sekcji: B, D, O, T, U) pozwala wymienić 2 wiodące grupy przedsiębiorstw (ryc. 3): 18 (23%) jednostek reprezentujących działalność profesjonalną, naukową i techniczną (sekcja M), oraz 15 (19%) firm oferujących zakwaterowanie i usługi gastronomiczne (sekcja I). W pierwszej z nich 1/3 podmiotów utrzymuje się z doradztwa w zakresie prowadzenia działalności gospodarczej i zarządzania, a także ten sam odsetek stanowią agencje reklamowe. W drugiej natomiast połowa (7 firm) to hotele i podobne obiekty zakwaterowania, zaś 6 zarządza restauracjami. Następne 4 sekcje, skupiające usługi z zakresu: informacji i komunikacji (J), administracji i wsparcia (N), edukacji (P) oraz tzw. pozostałe (S), posiadają odpowiednio trzykrotnie mniejszy, od dominującej sekcji, udział w strukturze rodzajowej, do których przypada po 6 podmiotów gospodarczych.



Ryc. 3. Struktura rodzajowa klastra Grono Targowe Kielce według sekcji PKD wraz z udziałem podmiotów z Kielce w strukturze w 2012 roku.

Źródło: opracowanie własne.

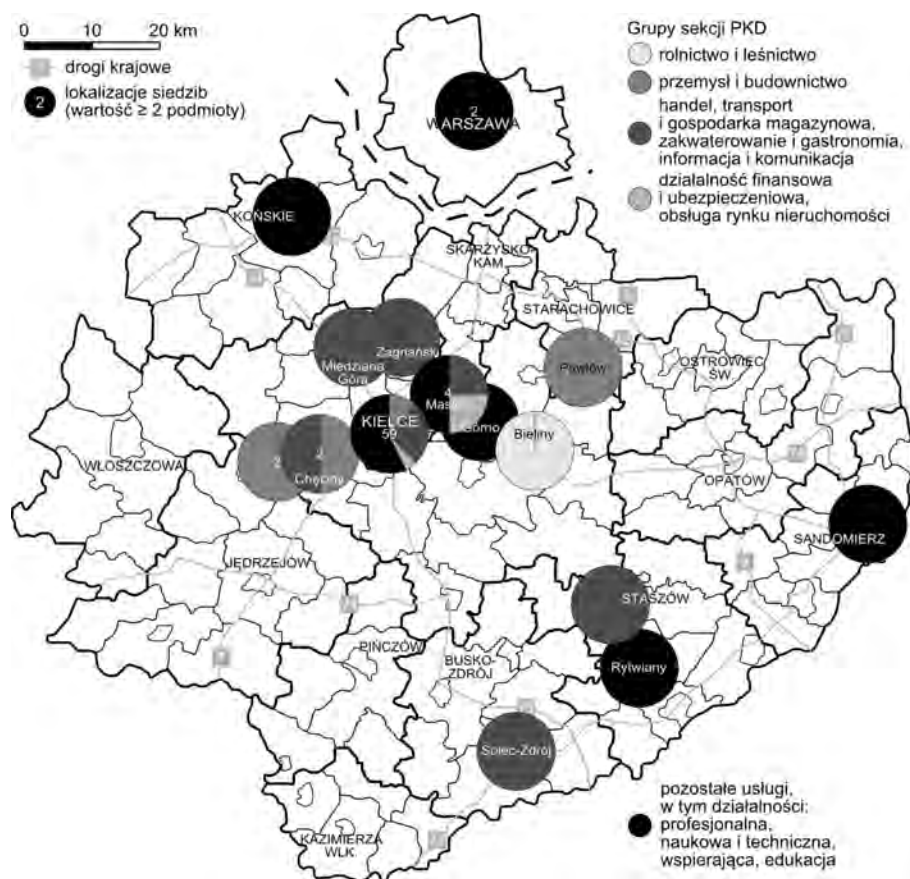
Analiza rozkładu przestrzennego członków klastra pod kątem charakteru aktywności wskazuje między innymi, iż wyłącznie w Kielcach występują pojedyn-

cze jednostki reprezentujące sekcje E, G, L i Q oraz wszystkie z sekcji S. W przypadku najliczniejszej grupy działalności (M), proporcje udziału w strukturze rodzajowej w relacji Kielce – pozostałe obszary (miasta: Sandomierz, Końskie, Warszawa; gminy wiejskie: Masłów, Górnio) wynoszą 72% (13 podmiotów) na korzyść ośrodka. W drugiej co do wielkości sekcji hotelarsko–gastronomicznej (I) te dysproporcje są najmniejsze, tj. na poziomie 40% (6 podmiotów) dla pozostałych terenów (miasto Chęciny; gmina miejsko–wiejska Staszów; gminy wiejskie: Masłów, Miedziana Góra, Zagnańsk, Solec–Zdrój).

Uogólniając strukturę rodzajową do pięciu grup sekcji PKD wydzielanych przez Główny Urząd Statystyczny (ryc. 4), należy zauważyć, że 42 (53%) członków Grona Targowego Kielce działa w piątej grupie, dotyczącej wachlarza usług profesjonalnych, naukowych, technicznych, wspierających oraz edukacyjnych. Jest to najbardziej zróżnicowany zbiór przedsiębiorstw pod kątem wykonywanych przeważających rodzajów działalności, gdzie statystycznie 1 kategoria aktywności (z 21) przypada na 2 jednostki. Dla porównania w trzeciej grupie 24 przedsiębiorstwa (30%) określiły wspólnie 11 głównych form działalności.

Podmioty gospodarcze klastra funkcjonują w ramach 9 form prawnych, z których połowę (39) stanowią przedsiębiorstwa prywatne osób fizycznych, a blisko dwukrotnie mniejszą grupę – w liczbie 22 (28%) – tworzą spółki z ograniczoną odpowiedzialnością. W następnej kolejności jest 5 spółek cywilnych, 4 spółki akcyjne oraz tyle samo stowarzyszeń. Razem z ostatnią z wymienionych form, spółdzielnią, fundacją i oczywiście izbą gospodarczą, zarejestrowane są tylko na obszarze Kielc. Poza granicami miasta 75% (15) firm to jednostki o najprostszej formie organizacji aktywności gospodarczej. W podanych lokalizacjach znajdują się jeszcze: spółka cywilna (miasto Chęciny), 2 spółki z ograniczoną odpowiedzialnością (gmina miejsko–wiejska Staszów i gmina wiejska Pawłów) oraz spółka akcyjna (Warszawa).

Charakter własnościowy Grona Targowego jest bardziej jednorodny. To przede wszystkim kapitał prywatny krajowych osób fizycznych, tworząc 62 podmioty (79%), wpływa na rozwój sieci kooperacji w klastrze. Własność prywatna krajowa pozostała ma drugorzędne znaczenie, co wyraża 5,5–razy mniejsza liczba przedsiębiorstw tego typu (14%). W gronie funkcjonuje 5 jednostek samorządowych sektora publicznego z ośrodkiem kongresowo–wystawienniczym na czele. Stwierdzono także spółkę o mieszanej własności z przewagą udziału zagranicznego inwestora. Wszystkie te rodzaje własności występują wśród kieleckich członków zrzeszenia, a jednostki umiejscowione na innych obszarach reprezentowane są przez indywidualnych przedsiębiorców.



Ryc. 4. Struktura rodzajowa klastra Grono Targowe Kielce według grup sekcji PKD w 2012 roku.

Źródło: opracowanie własne.

Rozpatrując przy tym strukturę wielkościową klastra targowego można wykazać, iż składa się on w głównej mierze z mikroprzedsiębiorstw (zatrudniających do 9 pracowników) oraz małych przedsiębiorstw (zatrudniających 10–49 osób), które łącznie stanowią 92% firm, a z osobna adekwatnie 3/5 (47) oraz 1/3 (26) ogółu zbiorowości. Zidentyfikowano także 5 średnich aktywności gospodarczych (zatrudniających 50–249 osób) i jedną dużą (zatrudniającą co najmniej 250 osób). Z tego poza miastem Kielce swe siedziby ma 14 mikroprzedsiębiorstw, 4 małe spółki (miasto Chęciny, gmina miejsko–wiejska Staszów, gminy wiejskie: Masłów, Pawłów) oraz 2 jednostki średnie (Warszawa; gmina miejsko–wiejska Chęciny).

5. Wnioski

W świetle przeprowadzonej analizy przestrzenno-gospodarczej struktury klastra Grono Targowe Kielce stwierdza się co następuje:

- Izba Gospodarcza Grono Targowe Kielce to jeden z pierwszych typowo targowych klastrów na kontynencie europejskim. Jego podmiotem wiodącym jest najdynamiczniej rozwijający się ośrodek wystawienniczy w Polsce (1/3 udziału w rynku), a zarazem trzeci organizator wystaw w Europie Środkowo-Wschodniej pod względem wynajętej powierzchni i liczby wystawców.
- klaster Grono Targowe Kielce stanowi zinstytucjonalizowaną, innowacyjną sieć współpracy ekonomicznej dla wielu różnorodnych przedsiębiorstw z sektora usług doradztwa biznesowego, hotelarskich, gastronomicznych, transportowych, turystycznych oraz szkoleniowych, a także działających w sferze kultury, sportu i promocji.
- jest to samorząd gospodarczy o zasięgu regionalnym, pomimo tego, że większość jego członków skupia swą aktywność na terenie Kielc. Niektóre przedsiębiorstwa (jak np. Bank Spółdzielczy w Kielcach) posiadają na terenie województwa jednostki lokalne, które sprzyjają rozbudowywaniu sieci relacji biznesowych o kolejne podmioty zainteresowane kooperacją.
- grono należy postrzegać jako posiadające potencjał wzrostowy o charakterze otwartym (wciąż dołączają do niego podmioty gospodarcze), zdolne do kreowania nowych miejsc pracy oraz przyczyniające się do powstawania nowych podmiotów w obszarze pokrewnych działalności.
- klaster oparty jest głównie na sektorze MSP ⁵, co odzwierciedla tendencję krajową, czy też europejską, wspierania rozwoju i wzmacniania roli firm o tych rozmiarach, będących fundamentem wolnorynkowych gospodarek.
- ze względu na strukturę wielkości i własności podmiotów zrzeszenia, model rozwoju Grona Targowego Kielce najbardziej przypomina koncepcję klastra typu *hub and spoke* (tzn. „oś i szprychy”). Jest on zdominowany przez jedną dużą firmę (Targi Kielce) otoczoną w większości przez mniejsze podmioty świadczące powiązane usługi. Małe firmy rozwijają się w wyniku interakcji z przedsiębiorstwem centralnym, w mniejszym stopniu na skutek kooperacji między sobą.
- istnienie klastra Grono Targowe Kielce to przejaw bardzo trafnego wykorzystania przez władze samorządowe i same podmioty gospodarcze mocnych stron miasta a zarazem regionu świętokrzyskiego, powodujących obecnie wzrastanie korzyści społeczno-gospodarczych oraz konkurencyjności.

⁵ Struktura wielkościowa i własnościowa Grona Targowego Kielce zgodna jest z bieżącymi wymaganiami odnośnie klastra, zawartymi w zmienionym Rozporządzeniu Ministra Gospodarki z dnia 2 grudnia 2006 r. w sprawie udzielania przez PARP pomocy finansowej niezwiązanej z programami operacyjnymi (Dz. U. Nr 226, poz. 1651). Uściślenie jego definicji nastąpiło wraz z rozporządzeniem z dnia 1 września 2008 r. (Dz. U. Nr 161, poz. 1003), a inne ostatnie dotąd zmiany zapisano w rozporządzeniu z dnia 14 kwietnia 2011 r. (Dz. U. Nr 86, poz. 472).

Literatura

- Brambert P., 2010. Zróznicowanie przestrzenne siły ekonomicznej wiodących przedsiębiorstw w regionie świętokrzyskim. W: Z. Ziolo, T. Rachwał (red.), Procesy transformacji przemysłu i usług w regionalnych i krajowych układach przestrzennych. Prace Komisji Geografii Przemysłu PTG 15, Komisja Geografii Przemysłu PTG i Instytut Geografii Uniwersytetu Pedagogicznego w Krakowie, 156–164.
- Brambert P., 2011. Ocena potencjału przedsiębiorczości i atrakcyjności gospodarczej obszarów wiejskich województwa świętokrzyskiego. W: W. Kamińska (red.), Uwarunkowania rozwoju obszarów wiejskich. Wybrane problemy. Instytut Geografii Uniwersytetu Jana Kochanowskiego w Kielcach, Kielce, 149–162.
- Breschi S., Malebra F., 2007. Clusters, Networks, and Innovation, Oxford University Press.
- Centralna Ewidencja i Informacja o Działalności Gospodarczej (CEIDG). Ministerstwo Gospodarki, URL: <https://prod.ceidg.gov.pl/CEIDG/ceidg.public.ui/Search.aspx> (data dostępu: 2012–09).
- <http://www.grnotargowe.pl/>. Oficjalny serwis internetowy klastra Grono Targowe Kielce (data dostępu: 2012–09).
- <http://www.infoveriti.pl/>. Baza danych o przedsiębiorstwach Info Veriti (data dostępu: 2012–09).
- <http://www.money.pl/rejestr-firm/>. Baza danych o firmach portalu Money.pl (data dostępu: 2012–09).
- Krajowy Rejestr Sądowy. Ministerstwo Sprawiedliwości: <https://ems.ms.gov.pl/krs/> (data dostępu: 2012–09).
- Krajowy Rejestr Urzędowy Podmiotów Gospodarki Narodowej REGON. Główny Urząd Statystyczny: <http://www.stat.gov.pl/regon/> (data dostępu: 2012–09).
- Mikołajczyk B., Kurczewska A., Fila J., 2009. Klastry na świecie. Studia przypadków. Wydawnictwo Difin, Warszawa.
- Porter M. E., 2001. Porter o konkurencji. Polskie Wyd. Ekonomiczne, Warszawa.
- Rozporządzenie Ministra Gospodarki z dnia 1 września 2008 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie udzielania przez Polską Agencję Rozwoju Przedsiębiorczości pomocy finansowej niezwiązanej z programami operacyjnymi (Dz. U. Nr 161, poz. 1003).
- Rozporządzenie Ministra Gospodarki z dnia 14 kwietnia 2011 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie udzielania przez Polską Agencję Rozwoju Przedsiębiorczości pomocy finansowej niezwiązanej z programami operacyjnymi (Dz. U. Nr 86, poz. 472).
- Rozporządzenie Ministra Gospodarki z dnia 2 grudnia 2006 r. w sprawie udzielania przez Polską Agencję Rozwoju Przedsiębiorczości pomocy finansowej niezwiązanej z programami operacyjnymi (Dz. U. Nr 226, poz. 1651).
- Skawińska E., Zalewski R. I., 2009. Klastry biznesowe w rozwoju konkurencyjności i innowacyjności regionów. Świat – Europa – Polska. Polskie Wyd. Ekonomiczne, Warszawa.
- Śleszyński P., 2008. Duże przedsiębiorstwa w strukturze przestrzennej największych polskich miast. Prace Geograficzne IGiPZ PAN 217, Warszawa.
- Ustawa z dnia 30 maja 1989 r. o izbach gospodarczych (tekst jednolity z 2009 r., Dz. U. Nr 84, poz. 710).

The structure of cluster in the spatial and economic system of the Świętokrzyskie Voivodeship – the case of Grono Targowe Kielce

Summary: The conception of relationships and interdependencies between economic entities, which become strong just because they are interrelated, is an ex-

tremely important starting point for many global economies that wish to influence the progress of entrepreneurship and sustainable development. It has been happening more and more often in Poland. An example of realization of this idea is the Grono Targowe Kielce cluster. The paper study describes the importance and structure of the cluster in the territorial and economic system of the Świętokrzyskie Voivodeship.

Keywords: cluster, fair cluster, structure, Kielce

mgr Patryk Brambert
Uniwersytet Jana Kochanowskiego w Kielcach
Instytut Geografii
Zakład Badań Regionalnych i Gospodarki Przestrzennej
ul. Świętokrzyska 15, 25–406 Kielce
p.brambert@ujk.edu.pl

Katarzyna Iwaszko–Niziałkowska
Politechnika Wrocławska

Sieć transportowa – geografia a szanse rozwoju regionów

Streszczenie: Praca bada wpływ rozbudowy infrastruktury drogowej na zwiększeniu lub obniżeniu szans rozwoju regionów. Sieć transportowa nie jest jedynie zbiorem połączeń drogowych ale systemem, w którym każda ingerencja wywołuje zmiany konfiguracji dostępności komunikacyjnej. W pracy użyto metody pomiaru efektywności skomunikowania układów sieciowych. Umożliwia to delimitację obszarów zwiększających swoją atrakcyjność inwestycyjną, oraz tych, które tej szansy nie otrzymają. Zagadnieniem badawczym jest określenie preferowanych przestrzeni, kierunków i tendencji rozwoju kontaktów realizowanych po sieci drogowej Polski.

Słowa kluczowe: sieć transportowa, rozwój regionów

1. Wstęp

Rola infrastruktury transportowej w stymulowaniu rozwoju ekonomicznego regionów jest tematyką często podejmowaną w ostatnio prowadzonych badaniach. Większość z nich koncentruje się na badaniu wzrostu gospodarczego wywołanego rozwojem sieci transportowych. Natomiast stosunkowo mało badań prowadzonych jest pod kątem zmian lokalizacji aktywności gospodarczych wywołanych zmianami infrastruktury transportowej. Większość badań podkreśla wagę efektu koncentracji wywołanego zwiększeniem dostępności komunikacyjnej związanej z rozwojem sieci, co powoduje zmniejszanie czasu podróży, a przez to wpływa na rozwój działalności gospodarczych (McCann, Shefer 2004).

Wzrost gospodarczy regionów spowodowany zwiększeniem ich dostępności komunikacyjnej jest jednak nie do końca określony. Wynika to z podstawowego problemu dostępności danych i braku miar skomunikowania. Zwykle używa się tu długości sieci komunikacyjnych. Jednakże długość połączeń sieci może zależeć od uwarunkowań geograficznych, czy gęstości zaludnienia regionu. Nie oddaje więc jakości sieci i jest słabą miarą jej znaczenia ekonomicznego. Podobnie, w badaniach dotyczących wpływu inwestycji infrastrukturalnych na rozwój regionów, gdzie miernikiem rozwoju sieci są nakłady inwestycyjne z nią związane, wpływ ten pozo-

staje niejasny. Wynika to ze zróżnicowanej struktury źródeł i organizacji finansowania inwestycji, jak również czynników politycznych. Decyzje o budowie nowych połączeń, przy ograniczonych środkach finansowych, wiążą się z ustalaniem priorytetów wyboru, często o charakterze politycznym. Realizacja lub zaniechanie budowy nowych połączeń prowadzi do zupełnie różnych charakterystyk przestrzennych całych sieci, a co za tym idzie ma wpływ na możliwość realizacji kontaktów i rozwój określonych obszarów.

W badaniach związków rozwoju sieci transportowej z rozwojem regionów, w określonej przestrzeni geograficznej, używamy różnego typu modeli (ekonometryczne, symulacyjne). Jednakże modele są jedynie hipotezami analogów zachowania się systemów. Dlatego też badania natury związków pomiędzy modernizacją infrastruktury komunikacyjnej a poziomem gospodarczym regionów dawały wyniki pozytywne lub negatywne (Buckley, 1992, Dall'eraba Hewings 2003, Haddad, Hewings 1999, Kim 2002, Vickerman i in. 1999, Wigle, 1992). Same modele transportowe, również nie oddają znaczenia jakościowych miar sieci ani ich przestrzennych uwarunkowań. Ponadto, modele te działają wtedy, gdy znamy rozkład źródeł i celów. Rozkład ten uzyskujemy bądź z:

- pomiarów ruchy, badań ankietowych,
- z modeli kontaktów (grawitacyjnych, probabilistycznych).

W pierwszym przypadku napotykamy problem wiarygodności próbek. W drugim, wiarygodności hipotezy.

Szanse na rozwój regionu w dużym stopniu warunkuje jego pozycja w układzie komunikacyjnym. Dobra dostępność stwarza warunki do realizacji szerokiego wachlarza kontaktów z pozostałymi jednostkami układu oraz wpływa na wzrost atrakcyjności inwestycyjnej danego obszaru. Poprawa dostępności komunikacyjnej może tworzyć warunki lepszego rozwoju regionu objętego jej zasięgiem, niezależnie od zmieniających się warunków społeczno-ekonomicznych. Jest to o tyle istotne, że gdy w systemie zachodzą gwałtowne zmiany (kryzys ekonomiczny, nieprzewidziane migracje, itp.) modele symulacyjne rzadko się sprawdzają, gdyż niezależnie od przyjętej hipotezy, odwołują się do obserwacji zachowań systemu w przeszłości. Jak dotąd też, nie udało się wyjaśnić oddziaływania czynnika przestrzeni geograficznej. Badania jednego z najbardziej fascynujących zjawisk – fenomenu *blue banana* regionów wzdłuż linii Londyn – Frankfurt – Mediolan, nie doprowadziły do ujawnienia prawidłowości pomiędzy cechami przestrzeni geograficznej a ekonomicznym rozwojem obszaru (Chasco i in. 2012).

W prezentowanej pracy przedstawiono inne podejście do problemu. Dotąd badano rozmieszczenie różnych aktywności budujących pomiędzy sobą kontakty, w większości przypadków zachodzące po sieci drogowej. Prezentowana praca przedstawia badania samej sieci transportowej, która w określonych obszarach nadaje szczególne preferencje rozwojowi kontaktów – interakcji, bez względu na to,

jakie aktywności tam zaistnieją. Dobre skomunikowanie regionu zawsze sprzyjało jego rozwojowi.

2. Metoda badań

Użyta w pracy metoda oparta jest o model cyklicznie złożony (Iwaszko-Niziałkowska 1990, 1994, 2010, 2012). Model wykorzystuje autorską metodę topologicznego pomiaru deformacji struktury sieciowej generując jej wyniki w konkretnej przestrzeni geograficznej.

Dlatego też można nim dokonywać zobiektywizowanego pomiaru konkretnych odcinków, połączeń, czy charakterystyk całych sieci w odniesieniu do konkretnych obszarów geograficznych. Zdefiniowany wymiar efektywności sieci pozwala na interpretację związków z przestrzenią. Pozwala na ustalenie obszarów, gdzie deformacje sieci wynikają z przyczyn natury topograficznej (endogenicznej), a gdzie z natury organizacyjnej (egzogogenicznej). Wyprowadzenie matematycznej miary struktury sieci pozwala zaś na tworzenie zbiorczych charakterystyk układów oraz wskazanie obszarów o szczególnie korzystnych uwarunkowaniach sieciowych. Czyli miejsc (rejonów), które w badanej sieci (rzeczywistej lub projektowanej) będą skomunikowane najbardziej efektywnie z pozostałymi rejonami. W ten sposób można przewidzieć miejsca szczególnie atrakcyjne do zawiązywania sieci kontaktów, bez względu na to, jakie funkcje w tym obszarze występują, lub będą występować.

Do metody badania sieci płaskich dodano dodatkowy wymiar przestrzeni czasowej, przypisując poszczególnym odcinkom sieci wartości czasowe wynikające z parametrów technicznych danego odcinka drogi.

Metoda oparta jest na idei projekcji sferycznej T. Zipsa (1980), której celem było porównywanie zjawisk przestrzennych za pomocą jednego parametru. O ile do struktur przestrzennych sieci nie można jej było zastosować, to jednak wykorzystano ową ideę standaryzacji parametru pomiaru zjawisk, do opracowania metody przestrzennego nakładania na siebie różnych zjawisk odnoszących się do tej samej przestrzeni. Daje to możliwość badania przestrzennych korelacji zjawisk dotąd analizowanych rozłącznie. Natomiast podejście topologiczne umożliwiło nie tylko stworzenie miary układów sieciowych, ale również zachowania najbardziej istotnych cech sieci, a mianowicie anizotropowości. Istotnym bowiem czynnikiem jest kierunek zachodzących w przestrzeni interakcji (Bowman, Ben-Akiva 2001, Lee i in. 2007).

W badaniach posłużono się siecią dróg kołowych Polski według stanu z 1990, 2011 roku z uwzględnieniem planowanego programu budowy autostrad. Analizowano strukturę sieci dróg ponad lokalnych (od dróg powiatowych po autostrady) oraz dróg gminnych w przypadku, konieczności podłączenia środka ciężkości obszaru do całej badanej sieci. Obszar Polski podzielony był na 354 powiaty.

Do badania korelacji przestrzennych pomiędzy analizami poziomów efektywności sieci drogowych a innymi zjawiskami przestrzennymi ¹ (nakłady inwestycyjne, migracje, itd.) użyto danych GUS.

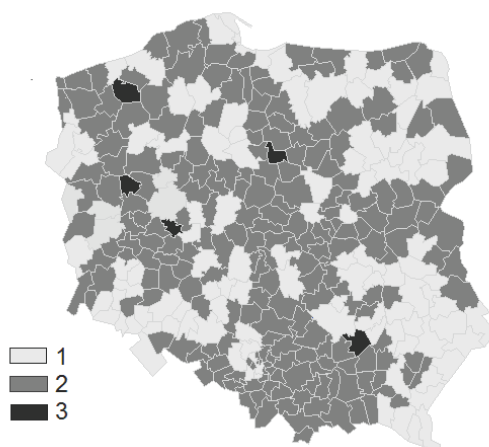
3. Wyniki badań

Badania rozpoczęto od analizy sieci połączeń drogowych istniejących w Polsce w 1990 roku. Praktycznie istniał wtedy jedynie jeden odcinek autostrady A4 o długości 96 km, zbudowanej jeszcze w 1937 roku. Pozostałe połączenia drogowe przebiegały po drogach gminnych, powiatowych, wojewódzkich i krajowych, z których tylko nieliczne – jak „Gierkówka” miały status drogi ekspresowej. Zarówno autostrada A4, jak i drogi ekspresowe, mimo swojego statusu nie odpowiadały parametrom technicznym stawianym drogom tych klas. Po zakodowaniu sieci drogowej model wygenerował projekcje efektywności połączeń pomiędzy powiatami w aspekcie geometrycznym. Oznacza to, że dla każdego połączenia pomiędzy dwoma powiatami obliczano odchylenie kątowe kierunku połączenia rzeczywistego od połączenia prostoliniowego. Według dowodu przeprowadzonego przy tworzeniu modelu (Iwaszko–Niziałkowska 1990, 1994), jeśli połączenie rzeczywiste nie mieści się w zakresie sektora kierunkowego, o kącie rozwarcia równym 45° , to jest ono nieefektywne. Oznacza to, że dla każdego typu sieci większe odchylenie kątowe wynika z ruchów wstecznych, braku odcinka sieci w połączeniu, lub poważnej deformacji sieci (np. bariera gór). Otrzymane wyniki obliczeń zostały uśrednione oraz przyporządkowane do jednej z ośmiu wydzielonych klas efektywności dla kąta β w zakresie $0^\circ < \beta < 45^\circ$ ².

W ten sposób generowana była zbiorcza charakterystyka sieci drogowej Polski (aspekt geometryczny). Na ekranie monitora generowany był jednocześnie obraz przedstawiający mapę Polski podzielonej na 354 powiaty. Każdy z nich miał kolor odpowiadający klasie jego średniej efektywności połączeń (ryc. 1). Wynika to z budowy nowych odcinków autostrad, głównie A1 oraz rozbudowy A2 i A4 w kierunku wschodnim. Natomiast utrzymują się rozległe obszary nisko efektywnych połączeń w zachodniej części kraju. Związane są one z barierami, które stanowią rzeki: Odra, Warta oraz pojezierzami.

¹ Model operuje indywidualnym oprogramowaniem i jest sam w sobie instrumentem badawczym, pozwalającym na szybką wizualną percepcję generowanych projekcji. Odczyty zapisów liczbowych przeprowadzanych obliczeń gubią bowiem często ujawniane relacje przestrzenne lub przynajmniej je utrudniają. Toteż model nie jest nastawiony na wysoką jakość grafiki ale na szybkie serie analiz przestrzennych dokonywanych równoległe do obliczeń

² $\beta = 0^\circ$ $r = 1$; $\beta = 7,5^\circ$ $r = 1,1220$; $\beta = 15^\circ$ $r = 1,2248$; $\beta = 22,5^\circ$ $r = 1,3066$; $\beta = 30^\circ$ $r = 1,3661$; $\beta = 37,5^\circ$ $r = 1,4021$; $\beta = 45^\circ$ $r = 1,4143$; Klasa ósma obejmowała połączenia nieefektywne, to jest takie, dla których parametr r przekraczał maksymalną wartość funkcji 1,4143.

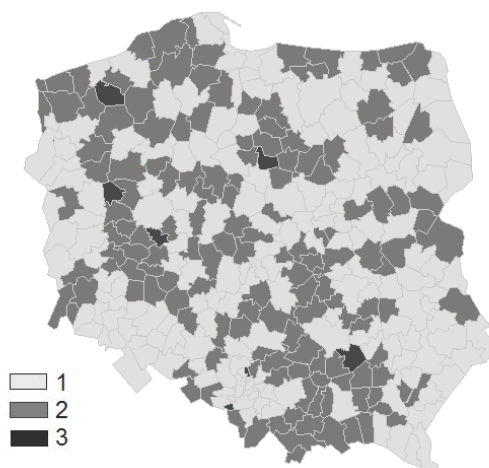


Ryc.1. Charakterystyka sieci połączeń drogowych Polski w 1990 roku – aspekt geometryczny. Podział na obszary o wysokiej i niskiej efektywności połączeń według średniej $r_s = 1.2474$.

Źródło: opracowanie własne.

Oznaczenia: (1) obszary o wysokiej efektywności połączeń; (2) obszary o niskiej efektywności połączeń; (3) obszary o połączeniach nieefektywnych (dla średniej wartości wszystkich połączeń powiatu przekraczającej wartość 1,4143).

W podobny sposób wygenerowano projekcję sieci dla stanu po realizacji programu rozbudowy autostrad (ryc. 2).



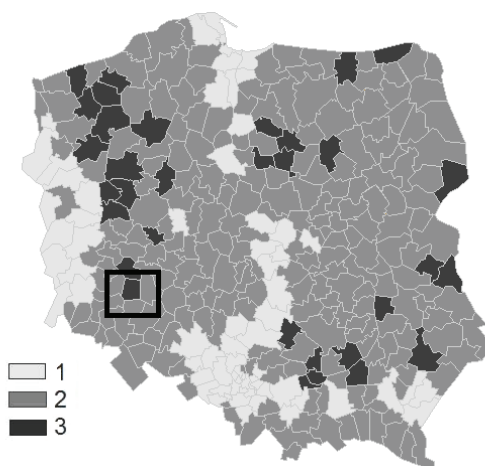
Ryc. 2. Charakterystyka sieci połączeń drogowych Polski stan planowany – aspekt geometryczny. Podział na obszary o wysokiej i niskiej efektywności połączeń według średniej $r_s = 1.2307$.

Źródło: opracowanie własne.

Oznaczenia jak rycina 1.

Porównując charakterystyki efektywności skomunikowania obu sieci (z roku 1990 i docelowej) zauważamy poprawę stanu głównie w linii centralnej Polski.

Aby wyjaśnić rolę czynników geograficznych przeprowadzono kolejne badania sieci. Tym razem do analiz sieci liniowych dodano odchylenie przestrzeni czasowej. Prezentowana na rycinie 3. projekcja przedstawia charakterystykę sieci docelowej z uwzględnieniem aspektu czasowego. Przebieg obliczeń wygląda podobnie, z tym, że dodatkowo każdemu odcinkowi drogi przypisano prędkość komunikacyjną, która wynika z jego parametrów technicznych.



Ryc. 3. Charakterystyka sieci połączeń drogowych Polski stan planowany. Aspekt czasowy. Podział na obszary o wysokiej i niskiej efektywności połączeń według średniej $r_s = 1.2896$.

Źródło: opracowanie własne.

Oznaczenia: (1) obszary o wysokiej efektywności połączeń; (2) obszary o niskiej efektywności połączeń; (3) obszary o połączeniach nieefektywnych (dla średniej wartości wszystkich połączeń powiatu przekraczającej wartość 1,4143).

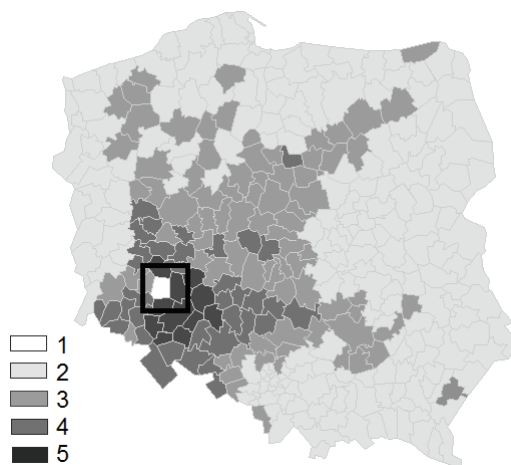
Pomimo znacznej poprawy efektywności sieci planowanej w stosunku do sieci z roku 1990, utrzymało się wiele obszarów – powiatów o skomunikowaniu nieefektywnym. Aby wyjaśnić naturę tak poważnych zaburzeń w sieci, poddano analizie jeden z nich – powiat wołowski³.

Dla tego powiatu, pokazano wygenerowany obraz efektywności jego wszystkich najlepszych połączeń z pozostałymi powiatami kraju. Wyniki analizy przedstawiono na rycinie 4.

Sam powiat wołowski jest tu widoczny jako biała plamka w czarnej ramce. Natomiast pozostałe obszary otrzymują kolor odpowiadający klasie efektywności skomunikowania źródła (powiatu wołowskiego), z rejonami docelowymi. Na ekranie monitora widoczna jest również sieć połączeń. Dlatego można było dociec, że

³ Został on zaznaczony ramką na rycinie 3.

przyczyną tak złego skomunikowania powiatu jest brak mostu przez Odrę w Brzegu Dolnym. Wprawdzie istnieje połączenie promowe, ale efektywność czasowych połączeń prowadzonych w tym obszarze drastycznie spada, aż do poziomu braku efektywności.



Ryc. 4. Analiza efektywności czasowej połączeń dla powiatu Wołów.

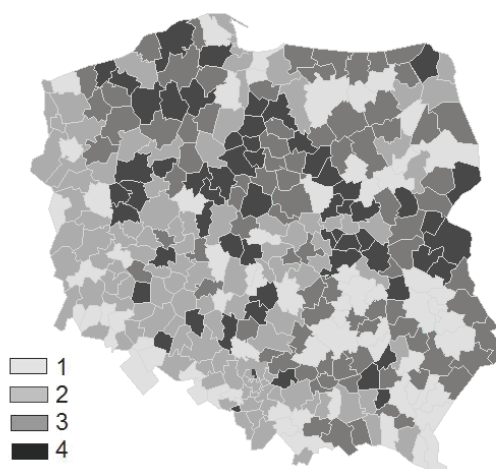
Źródło: opracowanie własne.

Oznaczenia: (1) powiat Wołów, dla którego analizowane są połączenia z pozostałymi powiatami Polski; (2) powiaty, z którymi Wołów skomunikowany jest wysoce efektywnie (III klasa efektywności); (3) powiaty, z którymi Wołów skomunikowany jest niskoefektywnie (VI klasa efektywności); (4) powiaty, z którymi Wołów skomunikowany jest w najniższej VII klasie efektywności; (5) powiaty, z którymi Wołów połączony jest nieefektywnie VIII klasa – połączenia dla kąta $\beta > 45^\circ$ $r > 1,4143$ (granica efektywności połączeń sieciowych).

Skutki braku mostu w Brzegu rzutują nawet na połączenia z bardzo oddalonymi powiatami. Widoczny jest tu związek sieci z warunkami geograficznymi terenu, ale również waga i znaczenie kierunków. O ile kierunki dobrego skomunikowania oferowane przez sieć, są dobre w stronę północnego-zachodu, to na południe i południowy-wschód, połączenia Brzegu są nieefektywne. Ponieważ sieć komunikacyjna jest systemem, to brak chociaż jednego odcinka sieci rzutuje na jej funkcjonowanie jako całości (por. ryc. 3). Dlatego też, próby wyjaśnienia związków pomiędzy geografiami a szansami rozwoju regionów nie poddają się analizom ekonometrycznym (Chasco i in. 2011). Jak podkreśla P. P. Combes i in. (2006) czynniki pierwotne nie mogą być pomijane, jeśli chcemy wyjaśnić dlaczego pewne regiony tworzą grupę „bogatych regionów” podczas, gdy inne regiony są z niej wykluczone. Jednakże uwzględnienie istnienia rzeki w grupie czynników objaśnianych oraz miara skomunikowania rejonu za pomocą gęstości sieci drogowej na kilometr kwadratowy w grupie czynników objaśniających nie prowadzi do właściwych interpretacji.

Stopień rozwoju gospodarczego mierzony jest wieloma wskaźnikami. Liczba ludności może być przyjęta za pośrednią miarę rozwoju gospodarczego regionu. Według J. V. Henderson’a (1988) jeśli na danym obszarze występuje koncentracja

działalności gospodarczych, to wzrost produkcji powinien podnieść poziom zaludnienia (zatrudnienia). Inne wskaźniki, jak gęstość zaludnienia nie mają tak oczywistego związku z dochodami regionu (niektóre gęsto zaludnione obszary są bogate, inne biedne). Dlatego też wygenerowano projekcję dla rozkładu nakładów inwestycyjnych firm (dane za rok 2010) i połączono ją z charakterystyką efektywności czasowej sieci transportowej Polski w 2011 roku (ryc. 5)



Ryc. 5. Analiza zbiorcza efektywności skomunikowania sieci istniejącej w oraz nakładów inwestycyjnych przedsiębiorstw w 2011 roku.

Źródło: opracowanie własne.

Oznaczenia: (1) powiaty o wysokiej efektywności skomunikowania (podział według średniej) oraz o niskich nakładach inwestycyjnych; (2) powiaty o wysokiej efektywności skomunikowania oraz o wysokich nakładach inwestycyjnych; (3) powiaty o niskiej efektywności skomunikowania oraz o niskich nakładach inwestycyjnych; (4) powiaty o niskiej efektywności skomunikowania oraz o wysokich nakładach inwestycyjnych.

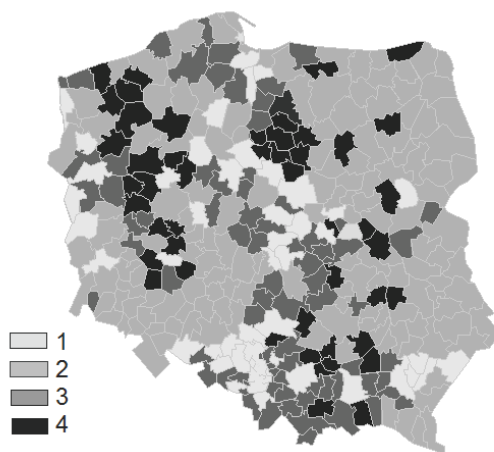
Przyjęta w tej części pracy zasada podziału na dwa główne obszary poziomów skomunikowania i dwa obszary nasilenia zjawiska, wydaje się wystarczająca do analizowania różnych aspektów dostępności komunikacyjnej dla określonych działalności. W innym przypadku duża liczba założonych klas prowadzi do obniżenia sumy przypadków do nich zaklasyfikowanych i w konsekwencji do małej reprezentatywności tak otrzymanych klas (Brooks 1949).

Widoczna korelacja pomiędzy wysoką efektywnością sieci a nakładami inwestycyjnymi jest logiczna (por. ryc. 5). Lepsze skomunikowanie sprzyja rozwojowi firm. W roku 2011 zjawisko to dotyczyło głównie obszarów zachodniej i południowo–zachodniej Polski. Należy zauważyć, że właśnie tam istniały już fragmenty autostrady A2 i A4.

Podobne korelacje zauważono w trendach przemieszczeń ludności. Obszary bezrobocia utrzymywały się głównie na Pojezierzu Pomorskim, oraz prawostronnych obszarach dolnej Wisły. Przeprowadzone analizy wykazały związek prze-

strzeny zjawisk społeczno–ekonomicznych z generowanymi charakterystykami sieci transportowej.

Ponieważ używana w pracy metoda bada sieć „samą w sobie”, bez użycia przepływów, to generowane charakterystyki przyszłych, planowanych sieci mogą ujawnić obszary, które staną się beneficjentami rozwoju infrastruktury, niezależnie od istniejących potencjałów. W tym celu przeprowadzono łączną projekcję planowanej sieci drogowej zarówno w jej aspekcie geometrycznym, jak i czasowym (ryc. 6).



Ryc. 6. Przestrzenne rozmieszczenie stanu dostępności komunikacyjnej powiatów Polski po rozbudowie systemu autostrad.

Źródło: opracowanie własne.

Oznaczenia: (1) obszary, którym sieć transportowa oferuje najlepsze standardy połączeń; (2) obszary, które mają dobrą geometrię sieci ale niskie standardy połączeń czasowych. Wymagana modernizacja sieci; (3) obszary, gdzie występują deformacje sieci i braki połączeń, ale uzyskują wyższe standardy czasowe dzięki budowie autostrad. Wymagana budowa nowych połączeń regionalnych; (4) obszary, o braku połączeń i złych standardach czasowych sieci. Wymagana modernizacja i budowa nowych połączeń.

Ukazane na rycinie 6 jasne obszary (oznaczenie 1) oferować będą najlepsze warunki skomunikowania. Są więc predysponowane do rozwoju wszelkich funkcji, które wymagać będą dobrej komunikacji. Położone są one centralnie, wzdłuż lewego brzegu Wisły. Natomiast pozostają „upośledzone” komunikacyjnie obszary związane głównie z pojezierzami i brakiem mostów (głównie na Wiśle). Zauważa się również większe spolaryzowanie obszarów Polski pod względem sytuacji komunikacyjnej. Istnieją bardzo rozległe obszary, obejmujące regiony południowo–zachodnie oraz północno–wschodnie i wschodnie kraju, gdzie dalszy rozwój limitowany może być „starą” siecią połączeń drogowych. Wprawdzie obszary te mają dość dobrze rozwiniętą sieć transportową, jednakże parametry techniczne dróg tam istniejących nie spełniają standardów czasowych.

4. Wnioski

Powstające różnice między dostępnymi w literaturze badaniami związków infrastruktury drogowej i rozwojem regionów wynikają z faktu, że badany wpływ zależy przede wszystkim od konfiguracji sieci. Jej ogólna złożoność struktury, warunkuje otrzymywane rezultaty.

Przestrzenna struktura sieci infrastruktury transportowej ma też głębokie uzależnienie regionalne. Modernizacja struktury sieci transportowej w jej przestrzennym wymiarze odgrywa tu zasadniczą rolę i ma fundamentalne znaczenie determinując jej wpływ na system ekonomiczny.

Inwestycje infrastrukturalne mogą powiększyć ogólną konkurencyjność kraju względem drugiego kraju, ale w trakcie tego procesu mogą spowodować wzrost zróżnicowania poziomów gospodarczych pomiędzy regionami wewnątrz kraju.

Transport determinuje ogólne warunki systemowej efektywności rozwoju regionu i kraju. Jednakże, wzrost poziomu gospodarczego nie przebiega przypadkowo w przestrzeni.

Udział infrastruktury transportowej w poziomie gospodarczym wywołuje z kolei taki skutek, iż jedne regiony uzyskują z tego konkretne korzyści, inne nie skorzystają na inwestycjach drogowych.

Główna korzyść z prezentowanego w pracy podejścia leży w jego analitycznych możliwościach oraz zdolności do badania zmian zachodzących w regionach oraz ujawnienia ich skutków.

Literatura

- Bowman J. L., Ben-Akiva M. E., 2001. Activity-based disaggregate travel demand model system with activity schedules. *Transportation Research Part A*, 35, 1–28.
- Brookes C. E. P., 1949. Metody statystyczne w klimatologii. *Przegląd Meteorologiczny* 1/49.
- Buckley P. H., 1992. A transportation-oriented interregional computable general equilibrium model of United States. *Annals of Regional Science* 26, 331–348.
- Chasco C., Lopez A., Guillin R., 2012. The Influence of Geography on the Spatial Agglomeration of Production in the European Union. *Spatial Economic Analysis* 7, 247–263.
- Comber P. P., Mayer T., Thisse J. F., 2006. *Economie géographique. l'intégration des régions et des nations*. Paris, Economica.
- Dall'eraba S., Hewings G. J. D., 2003. European Regional Development Policies: The Trade-off between Efficiency–Equity Revisited. *REAL Technical Paper 03–T–2*, University of Illinois, Urbana.
- Haddad E. A., Hewings G. J. D., 1999. Transportation costs and regional development: an interregional CGE analysis. In *Anais do XXVII Encontro Nacional de Economia*, Belém. 1419–1437.
- Henderson J. V., 1988. *Urban Development–Theory, Fact, and Illusion*. Oxford, Oxford University Press.
- Iwaszko–Niziałkowska K., 1990. Analiza układu komunikacyjnego Wrocławia przy użyciu wzbogaconej metody projekcji sferycznej z wizualizacją. Praca doktorska, Instytut Architektury i Urbanistyki Politechniki Wrocławskiej, Wrocław.
- Iwaszko–Niziałkowska K., 1994. Sferyczna metoda oceny sieci komunikacyjnej w analizach układów przestrzennych. W: E. Bagiński (red.), *Planowanie przestrzenne. Zarys metod i technik badawczych*. Wydawnictwo Politechniki Wrocławskiej, Wrocław, 67–80.

- Iwaszko–Niziałkowska K., 2010. Powiązania funkcjonalne i relacje z miastem. Migracje. W: K. Iwaszko–Niziałkowska, W. Jabłoński, M. Głaz (red.) Modele rozwoju dla terenów urbanizujących się w obrębie wielofunkcyjnych terenów wiejskich w regionie. Analizy, badania i prognozy na rzecz Strategii Rozwoju Województwa Dolnośląskiego V, 111–196.
- Iwaszko–Niziałkowska K., 2012. The Impacts of Development of Road Infrastructure in Poland for The 2012 UEFA European Championship. W: A. Beauclair, E. Mitchell (red.), Networks Regions and Cities Time of Fragmentation: Developing Smart, Sustainable and Inclusive Places. Annual European Conference Regional Studies Association 91.
- Kim E., Hewings G. J. D., Hong C., 2002. An Application of Transport– Multiregional CGE Model I: A Framework for Economic Analysis of Highway Project. REAL Technical Paper 02–T–11, University of Illinois, Urbana.
- Lee Y., Hickman M., Washington S., 2007. Household type and structure, time–use pattern, and trip–chaining behaviour. Transportation Research Part A, 41, 1004–1020.
- McCann P., Shefer D., 2004: Location, agglomeration and infrastructure. Papers in Regional Science 83, 177–196.
- Vickerman R., Spiekermann K., Wegner M., 1999. Accessibility and economic development in Europe. Regional Studies 33, 1– 15.
- Wigle R. M., 1992. Transportation costs in regional models of foreign trade: an application to Canada–U.S. trade. Journal of Regional Science 32, 185– 207.
- Zipser T. Z zespołem , 1980. Analiza i ocena alternatywnych modeli docelowych systemu osadniczego, zagadnienia projekcji przestrzeni społeczno – ekonomicznej. Etap III. Raport Instytutu Architektury i Urbanistyki Politechniki Wrocławskiej, Wrocław.

Transportation network – geography and regional development

Summary: The purpose of this report is to illustrate the changes in configuration of both regions where the development of infrastructure will bring realistic benefits and those without such opportunities. The research task is to establish the impacts of infrastructure investments on clusters of directions and development trends of contacts made through the Polish road network.

Keywords: transportation network, regional development

dr inż. arch. Katarzyna Iwaszko–Niziałkowska
Politechnika Wrocławska
Katedra Planowania Przestrzennego
Wydział Architektury i Urbanistyki
ul. Bolesława Prusa 53/55
50–317 Wrocław
e-mail: katarzyna_iwaszko@yahoo.co.uk

Katarzyna Iwaszko–Niziałkowska

Wojciech Jabłoński

Politechnika Wrocławska

Przestrzenny wymiar monopoli i stref konkurencji wielkopowierzchniowych sklepów sieciowych. Studium lokalizacji hipermarketów na obszarze Dolnego Śląska

Streszczenie: Praca jest analizą przestrzennego rozmieszczenia hipermarketów na terenie województwa dolnośląskiego. Dla obiektów tego typu kluczową sprawą w wyborze lokalizacji jest dostępność komunikacyjna. Zależy ona od struktury systemu transportowego. System transportowy, jak każdy system sieci, ma swoją specyfikę, w tym anizotropowość. Sieć tworzy miejsca szczególnie dobrze skomunikowane, zwłaszcza w określonych kierunkach. Zastosowana w pracy metoda analizy przestrzennej oraz pomiaru efektywności sieci (Iwaszko–Niziałkowska 1990, 1994, Iwaszko–Niziałkowska, Dobrowolski 1999) pozwala określać korelacje przestrzenne pomiędzy obszarami lokalizacji hipermarketów, ich najlepsze skomunikowanie z wysoką gęstością zaludnienia.

Słowa kluczowe: przestrzenne wzorce lokalizacji, sieć transportowa, monopol przestrzenny

1. Wstęp

Zmiany trendów rozwoju handlu detalicznego oraz zachowań klientów doprowadziły do zaburzenia przestrzennego systemu usług. Symptomami tego problemu jest spadek obrotów i zamykanie lokalnych sklepów, przy jednoczesnym wzroście handlu detalicznego poza rejonem zamieszkania (Findlay, Sparks 2008).

Czynniki strukturalne, procesy przestrzennej decentralizacji lub centralizacji centrów usługowych, mogą zmieniać dystanse, które ludzie muszą pokonać aby osiągnąć miejsca usług. Zmiany strukturalne wpływają na czynnik dostępności. Ta zaś podlega ogólnym tendencjom urbanizacyjnym. Decentralizacja wywołuje proces suburbanizacji, rozwój przedmieści, funkcjonalną separację różnego rodzaju użytkowania terenu (np. mieszkaniowych i komercyjnych) i powstawanie struktur poli-

centrycznych (Anas i in. 1998, Dieleman, Wegener 2004). Literatura dotycząca badań nad wzorcami przestrzennymi monopoli i konkurencji dużych sklepów wielobranżowych jest skromna. Rzadko dotyczy wzorców przestrzennych lokalizacji punktów własnej sieci (Smith 2004). W standardowych analizach ekonomicznych, monopole przestrzenne rozpatruje się w kontekście indywidualnych firm. Według P. McCann'a (2001) konsumenci objęci są monopolem przestrzennym firmy A, gdy dodatkowe koszty związane z dostępnością do firmy B, oferującej ten sam produkt w podobnej cenie, są większe niż koszty podróży i zakupu w firmie A. W badaniu przestrzennych monopoli często korzysta się z prostego modelu zakupów (Stelder 2012). Przyjęto, że przy identycznej jakości produktu i preferencji klienta, o obszarze monopolu decyduje odległość od punktu sprzedaży. W przestrzeni dwuwymiarowej obszar ten wyznacza się jako promień odległości wokół punktu A i B. Tak długo, jak przestrzenie wokół obydwóch punktów sprzedaży są obszarami rozłącznymi, tak długo mamy do czynienia z obszarem monopolu przestrzennego. Jeśli zaś owe obszary nachodzą na siebie, to w tej ich części mamy do czynienia z obszarem konkurencji. O tym jak długi jest promień pola monopolu decydują koszty transportu w odniesieniu do ceny produktu i zakres cen pozostałych towarów. Dostępność usług dla mieszkańców zależy nie tylko od przestrzennego ich rozmieszczenia. Wybór celów podróży warunkują codzienne dojazdy, ich koordynacja z aktywnościami wszystkich członków rodziny, możliwościami transportu i synchronizacji czasowej (Ben-Akiva, Bowman, 1998, Devisch i in. 2009, Zondag, Pieters 2005). Pole wyboru uzależnione jest również od czasowych przedziałów działania aktywności celowych. W końcu też od ich obligatoryjności i fakultatywności. Na przykład praca i edukacja – to działalności obligatoryjne, a wypoczynek i spotkania towarzyskie – to działalności fakultatywne. Ogólnie, aktywności obligatoryjne są bardziej zdeterminowane przestrzennie i czasowo. Aktywności fakultatywne są bardziej elastyczne w tym zakresie. Aktywności obligatoryjne stanowią podstawowe cele podróży (Kellerman 2006). Podczas, gdy miejsce zamieszkania generuje większość codziennych kontaktów (Ellegård, Vilhelmsen 2004, Hanson 2004), to lokalizacja zatrudnienia, może być o tyle istotna, że podróż do pracy jest często łączona z załatwianiem innych potrzeb (Lee, McNally 2003, Miller 2005). Mobilność związana z pracą często kształtuje wzorce codziennych podróży i powoduje większą atrakcyjność celów zlokalizowanych w pobliżu miejsc pracy, niż tych w pobliżu miejsca zamieszkania. Tak więc odległość nie jest zawsze czynnikiem decydującym i ludzie mogą wybierać usługi bardziej odległe, niż najbliższa możliwość (Næss 2006). Skoro jednak dojazdy odbywają się zazwyczaj po sieci drogowej (indywidualne, transportem publicznym), to dostępność określonych celów podróży zależy od struktury sieci komunikacyjnej. Układy sieciowe cechuje anizotropowość. Anizotropowość sieci wpływa na kształtowanie dostępności komunikacyjnej celów. Dlatego analizy przestrzenne pól dostępności różnych aktywności, w tym usług, nie poddają się tradycyjnym analizom.

Głównym problemem badawczym pracy jest:

- delimitacja obszarów monopolu i konkurencji dla hipermarketów na terenie Dolnego Śląska,
- badanie wzorców przestrzennej alokacji hipermarketów.

2. Dane, obszar i metody badań

Wraz z wejściem gospodarki rynkowej, rozwinęły się w Polsce nowe formy handlu detalicznego, jako przejaw nowego modelu sprzedaży nastawionego na ofertę zakupów tygodniowych. Ofertę tę realizują punkty sprzedaży charakteryzujące się następującymi cechami:

- dużą powierzchnią sprzedaży,
- samoobsługową formą sprzedaży,
- przewagą artykułów spożywczych (ponad 50% oferty),
- formą architektoniczną w postaci hali jednopoziomowej,
- przewagą klientów przybywających własnym samochodem.

Pod pojęciem hipermarketu rozumiano wielkoskalowy obiekt handlowy o cechach wymienionych powyżej i powierzchni sprzedaży ponad 2 500 m². Pojęcie „hipermarketu” stosowane w badaniach statystycznych statystyki publicznej oznacza: „Sklep o powierzchni sprzedażowej od 2500 m² prowadzący sprzedaż głównie w systemie samoobsługowym, oferujący szeroki asortyment artykułów żywnościowych i nieżywnościowych częstego zakupu, zwykle z parkingiem samochodowym” (GUS 2012). Ze względu na różnice dotyczące definicji pojęcia oraz brak innych wiarygodnych danych w badaniach posłużono się danymi GUS-u. Chociaż i te dane budzą pewne wątpliwości dotyczące klasyfikacji przez GUS sklepów wielobranżowych w klasach: hipermarkety, supermarkety, domy handlowe i domy towarowe. Obszarem badań objęto województwo dolnośląskie, podzielone na 154 rejony obliczeniowe odpowiadające gminom. W gminach nie uwzględniono podziału wewnętrznego. Badana sieć obejmowała wszystkie odcinki istniejących dróg ponad lokalnych.

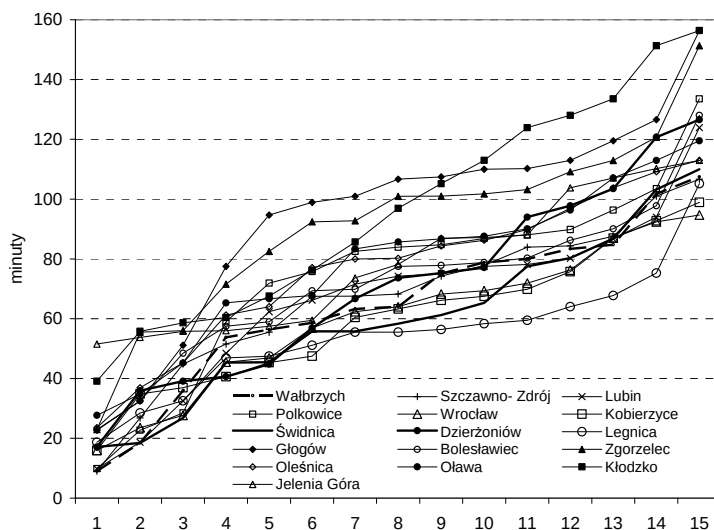
Do analizy wpływu sieci na określenie pól monopolu i konkurencji zastosowano rozwinięcie modelu cykliczno–złożonego (Iwaszko–Niziałkowska 1990, 1994, 2010, Iwaszko–Niziałkowska, Dobrowolski, 1999). Jest to systemowa metoda analizy przestrzennej korelujących zjawisk i procesów, wykorzystująca elementy topologii i taksonomii. U podstaw wykorzystano pomysł metody analizy sferycznej T. Zipsera (1980) polegający na stworzeniu standaryzacji cech przestrzennych badanego obszaru za pomocą jednego parametru. W przypadku badań układów liniarnych było to odchylenie standardowe realnej odległości połączenia pomiędzy rejonem źródłowym i celowym, od odległości wzorcowej (będącej odległością łączącą dwa punkty po prostej). W podobny sposób można by obliczać odchylenie gęstości

powierzchniowej od wartości wzorcowej. Problem polega jednak na tym, że dla badań układów transportowych istotny jest systemowy charakter sieci. Oznacza to, że zmiany jednego elementu powodują zmiany w pozostałych. Miara zmiany długości pojedynczego elementu, bez pomiaru zmian wywołanych w całej sieci, nie pozwalałaby na badanie natury zjawisk związanych (Iwaszko–Niziałkowska 1994). Problem ten rozwiązano na gruncie topologicznym, Zachowanie zaś głównej idei jednego parametru projekcji sferycznej pozwoliło na opracowanie technik nakładania różnych typów projekcji na sieci (linearnej, gęstości powierzchniowej). Dla układów sieciowych parametr r przybrał postać odchylenia kąowego pomiędzy kierunkiem rzeczywistym połączenia, a kierunkiem prostoliniowym. Gdy kierunek połączenia rzeczywistego nie jest tożsamy z kierunkiem połączenia idealnego, to wartość parametru połączenia rzeczywistego r zmienia się zgodnie z funkcją $\sin \beta + \cos \beta$, gdzie β jest kątem zawartym pomiędzy obydwojema kierunkami. W praktyce oddaje to sytuację, kiedy jesteśmy zmuszeni realizować połączenie za pomocą jednokierunkowych odcinków „pionowych” i „poziomych” sieci prostokątnej. Funkcja $r = \sin \beta + \cos \beta$ osiąga wartość maksymalną dla kąta $\beta = 45^\circ$, gdzie $r_{\max} = 1,4142$, tak więc dla kąta β zawartego pomiędzy 0° a 45° wartość r rośnie od 1,0000 do 1,4142 i dalszy wzrost kąta β nie powoduje wzrostu wartości r ze względu na charakter funkcji sinus i cosinus. Teoretycznie r nie może przekroczyć wartości maksymalnej funkcji równej 1,4142, praktycznie większe wartości r odzwierciedlają zaistnienie poważnych deformacji sieci, lub występowanie ruchów wstecznych (to jest takich, w których występują nawroty o kierunkach zgodnych, lub zbliżonych do kierunku idealnego, lecz o przeciwnym zwrocie). Dlatego też wartość $r = 1,4142$ jest wartością graniczną, powyżej której połączenia tracą efektywność. Zakres zmienności funkcji r dla kąta $0^\circ < \beta < 45^\circ$ poddano podziałowi na klasy dla połączeń każdego rejonu źródłowego, a następnie średnie promienie sfery dla każdego z rejonów. W konsekwencji otrzymano zbiorczą charakterystykę poziomów skomunikowania obszaru. Przy porównywaniu sieci transportowych, dla każdej z nich można wyznaczyć jej wartość średnią. Odpowiada ona sumie średnich poziomów parametru efektywności połączeń wszystkich rejonów podzielonej przez ich liczbę. Wartości parametrów charakteryzujących różne połączenia i całe struktury sieciowe mogą być bezpośrednio porównywane, co jest zgodne z założeniami topologii (metryka *city block*).

3. Wyniki badań

Obszar obsługi hipermarketu ze względów ekonomicznych ma charakter ponadlokalny i uwarunkowany jest dobrą dostępnością komunikacyjną. Dlatego też dokonano rozkładu odległości pomiędzy obszarem, w którym znajduje się hipermarket, a kolejno oddalonymi od niego obiektami. Odległość mierzona była w cza-

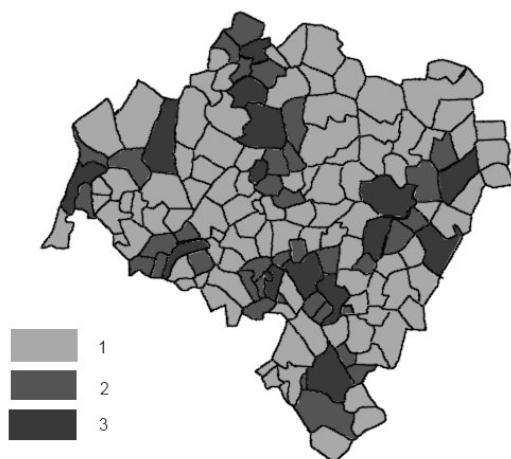
sie (minutach) po drogach kołowych. Użyta w modelu sieć składała się z odcinków dróg ponadlokalnych (powiatowych i wyższej kategorii). W przypadku, gdy w gminie brak było takich dróg, dołączano odcinki dróg gminnych. Każdemu odcinkowi sieci (odcinek drogi pomiędzy skrzyżowaniami i dobieciami) przypisywano prędkość komunikacyjną wynikającą z klasy technicznej danego odcinka. Do wyboru najkrótszej drogi model używa algorytmu n–dróg (rodzaj dendrytu, wyznaczającego kolejne najkrótsze połączenia pomiędzy punktami uznanymi za środki ciężkości rejonów (miejscowości w gminach). Wyniki pomiaru rozkładu odległości pokazano na rycinie 1.



Ryc. 1. Gminy z lokalizacją hipermarketu – rozkład czasowej dostępności do kolejnych lokalizacji tego typu obiektów.

Źródło: opracowanie własne.

Ponieważ decyzje przestrzenne konsumentów mają wiele uwarunkowań lokalnych, przyjęto uproszczone założenie, że większość ludzi rozpatruje przede wszystkim sklep zlokalizowany najbliżej. W przypadku braku akceptacji, drugim wyborem jest najbliższy konkurencyjny obiekt. Dla czternastu z ogólnej liczby szesnastu lokalizacji hipermarketów, kolejny obiekt tego typu występował w odległości do 30 minut. Teoretycznie, połowa tego dystansu powinna być strefą, gdzie klient może dokonywać wyboru pomiędzy celem A i B (Stelder 2012). Przestrzenne rozmieszczenie gmin, w których znajdują się hipermarkety oraz obszarów skomunikowanych z nimi w izochronie 15 minut przedstawia rycina 2.



Ryc. 2. Przestrzenne rozmieszczenie lokalizacji komunikacyjnej w izochronie 15 minut.

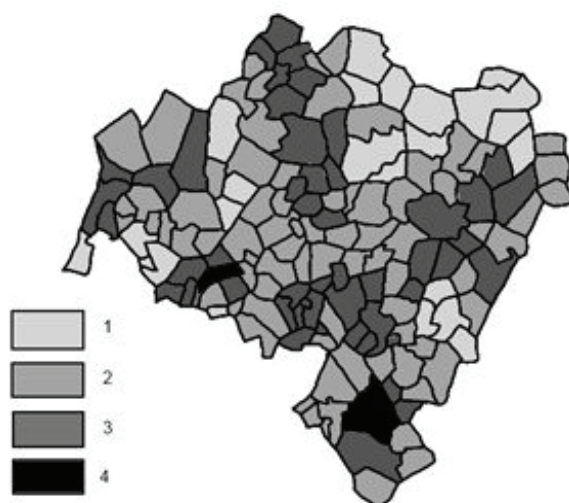
Źródło: opracowanie własne.

Oznaczenia: (1) gminy bez hipermarketów na swoim obszarze i w odległości 15 min dojazdu; (2) gminy bez hipermarketów ale znajdujące się w strefie 15 minutowego dojazdu do najbliższego hipermarketu; (3) gminy z hipermarketami na swoim obszarze.

Z ukazanego na rycinie 1 obrazu wyróżnić można kilka grup przestrzennych: (1) zgorzelecko–bolesławiecką; (2) głogowsko–polkowicko–łubińsko–legnicką; (3) wrocławsko–kobierzycko–oławsko–oleśnicką; (4) wałbrzysko–szczawnicko–świdnicko–dzierzoniowską; (5) jeleniogórską; (6) kłodzką.

W przypadku grup 1– 4, trudno określić strefy obsługi poszczególnych hipermarketów. Jak można zauważyć niektóre gminy posiadające hipermarkety sąsiadują bezpośrednio ze sobą. Dzieje się tak w obrębie grupy 2, 3 i 4. Obszary, z którymi położone w nich hipermarkety skomunikowane są w izochronie 15 minut, nakładają się na siebie. W obrębie grupy 1, gdzie występują obszary z hipermarketami (Zgorzelec, Bolesławiec) nie sąsiadujące ze sobą, ustalenie czy mieszkańcy gminy Nowogrodzic będą korzystali z hipermarketów w Bolesławcu, czy w Zgorzelcu jest niezwykle trudne.

Natomiast grupy 5 i 6 posiadają tylko jedno centrum występowania hipermarketów. Zarówno obszar ich lokalizacji, jak i potencjalny obszar obsługi, są poza zasięgiem piętnastominutowego dojazdu do innych hipermarketów. Dla mieszkańców tych gmin, monopol ma charakter przestrzenny z braku lokalnej konkurencji. Założenie to potwierdza projekcja przedstawiona na rycinie 3.



Ryc. 3. Przestrzenne rozmieszczenie bliższych i dalszych stref obsługi hipermarketów.

Źródło: opracowanie własne.

Oznaczenia: (1) grupa gmin (bez hipermarketów), poza 15 i 30 minut strefą obsługi; (2) gminy (bez hipermarketu) w strefie 30 minut dojazdu do rejonu z hipermarketem; (3) gminy w strefie 15 minut dojazdu do hipermarketu w innej gminie; (4) gminy z hipermarketami, znajdujące się poza strefą obsługi innych hipermarketów.

Jedynie hipermarkety zlokalizowane w Jeleniej Górze i Kłodzku leżą nie tylko w odległości większej niż 15 minut, ale i 30 minut dojazdu do innego hipermarketu. Dla mieszkańców sąsiadujących z nimi obszarów (oznaczenie 3 na rycinie 3), hipermarkety w Jeleniej Górze i Kłodzku będą najprawdopodobniej miejscem pierwszego wyboru.

Natomiast obszar obsługi pozostałych hipermarketów, zlokalizowanych w grupach 1–4 nie wyjaśnia się. Dodatkowo izochrona dojazdu 30 minut – komplikuje go jeszcze bardziej.

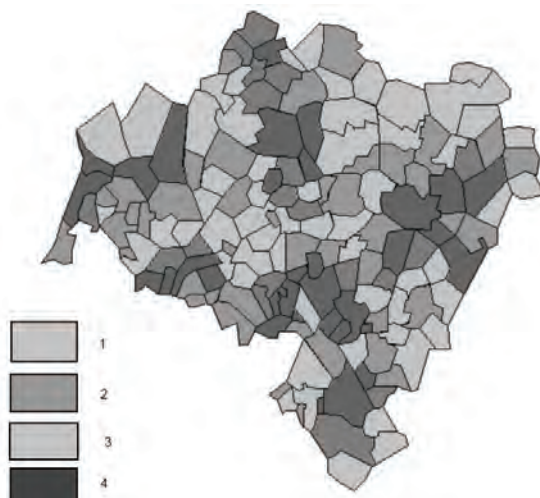
Obszar monopolu przestrzennego uzależniony jest od wielu czynników, między innymi od:

- rozmieszczenia ludności,
- przestrzeni kierunków połączeń sieciowych,
- kierunków codziennych dojazdów do pracy, szkoły.

Aby zbadać korelację przestrzenną pomiędzy rozmieszczeniem ludności a lokalizacją hipermarketów, dokonano łącznej projekcji przestrzennego układu obszarów obsługi hipermarketów (o izochronie dojazdu 15 minut) na projekcję rozkładu gęstości zaludnienia w województwie (ryc. 4).

Spośród szesnastu centrów lokalizacji hipermarketów jedynie Polkowice położone są w gminie o gęstości zaludnienia poniżej średniej wojewódzkiej. Głogów zaś otoczony jest jedynie gminami o niższej gęstości zaludnienia. Jednakże on

sam jest obszarem gęsto zaludnionym. Jest więc obszarem najbliższej obsługi dla własnych mieszkańców. Mieszkańcy gmin sąsiednich muszą do niego dojeżdżać ponad 15 minut. Powstaje więc pytanie dokąd pojadą ?

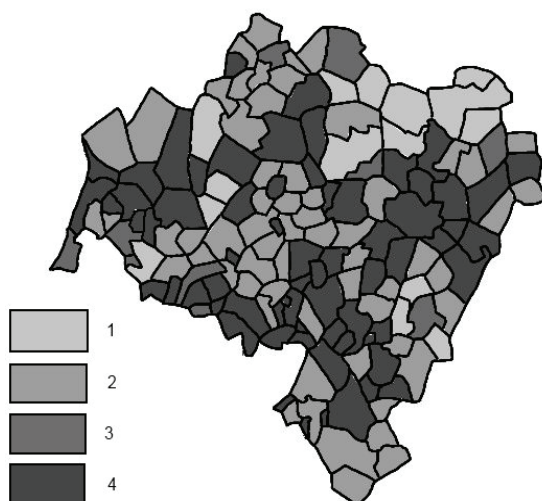


Ryc. 4. Przestrzenna korelacja pomiędzy gęstością zaludnienia a strefami 15 min obsługi hipermarketów.
Źródło: opracowanie własne.

Oznaczenia: (1) obszary o niskim zaludnieniu, poza strefami obsługi hipermarketów; (2) obszary o niskim zaludnieniu w strefach obsługi hipermarketów; (3) obszary gęsto zaludnione poza strefą obsługi hipermarketów; (4) obszary gęsto zaludnione z hipermarketami lub w zasięgu 15 minut dojazdu do nich.

Jak wskazuje rycina 5 mieszkańcy ci pozostają w strefie 30 minut dojazdu do innych hipermarketów. Mają więc wybór. Przykładowo, mieszkańcy gminy Grębocice, położonej pomiędzy Głogowem i Polkowicami, w tym samym czasie dojadą do jednego z obydwu tych miast. Czy są zatem w strefie konkurencji jak wykazywał D. Stelder (2012).

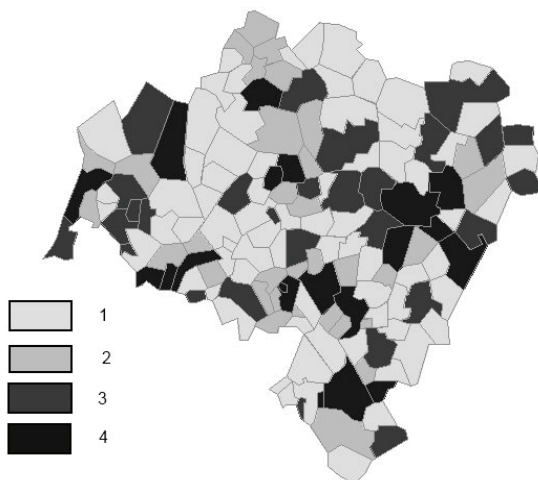
W 2006 roku GUS przeprowadził (jedyne do tej pory) badania codziennych dojazdów do pracy. Ich przestrzenny rozkład pokazano łącznie z przestrzennym układem stref 15 minutowego dojazdu do hipermarketów (ryc. 6). Jak widać obszar gminy Grębocice należy do obszarów o przewadze codziennych wyjazdów do pracy. Jednakże, to nie Głogów, a Polkowice są obszarami o przewadze dojazdów do pracy. Oznacza to, że wprowadzie mieszkańcy Grębocic mają obydwa centra hipermarketów (w Głogowie i Polkowicach) w podobnej odległości, to jednak większość z nich dojeżdża do pracy w Polkowicach. Istnieje więc większe prawdopodobieństwo, że na co dzień korzystać będą z hipermarketu w Polkowicach, łącząc podróż do pracy z zakupami (Lee, McNally 2003, Miller 2005). Taka interpretacja zgodna jest również z teorią mówiącą, iż decyzje przestrzenne ludzi uzależnione są od informacji (Wolpert 1965)



Ryc. 5. Przestrzenna korelacja pomiędzy gęstością zaludnienia a strefami 30 minut obsługi hipermarketów.

Źródło: opracowanie własne.

Oznaczenia: (1) obszary o niskim zaludnieniu, poza strefami obsługi hipermarketów; (2) obszary o niskim zaludnieniu w strefach obsługi hipermarketów; (3) obszary gęsto zaludnione poza strefą obsługi innych oprócz własnych hipermarketów; (4) obszary gęsto zaludnione z hipermarketami lub w zasięgu 30 minut dojazdu do innych hipermarketów.

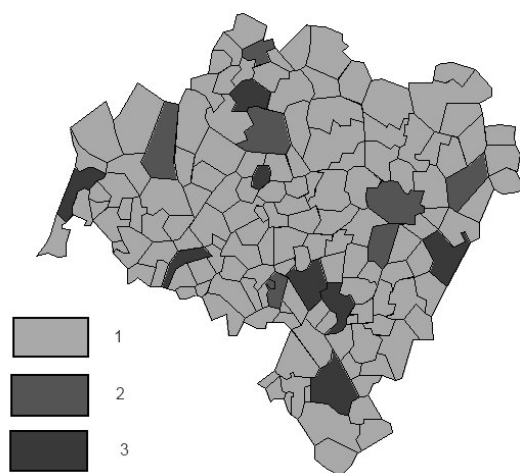


Ryc. 6. Projekcja łączna obszarów w strefie 15 minut dojazdu do najbliższego hipermarketu oraz przestrzennego rozkładu codziennych dojazdów do pracy.

Źródło: opracowanie własne na podstawie GUS 2006.

Oznaczenia: (1) obszary o przewadze wyjazdów do pracy oraz leżące poza strefą 15 minut dojazdu do najbliższego hipermarketu; (2) obszary o przewadze wyjazdów do pracy oraz leżące w strefie 15 minut dojazdu do najbliższego hipermarketu; (3) obszary o przewadze dojazdów do pracy oraz leżące poza strefą 15 minut dojazdu do najbliższego hipermarketu; (4) obszary o przewadze dojazdów do pracy oraz leżące w strefie 15 minut dojazdu do najbliższego hipermarketu.

Skoro informacja o rozpatrywanych lokalizacjach jest ograniczona, to wybór celów przez jednostkę zależy jest od jej osobistych doświadczeń. Mówiąc inaczej, pracując w Polkowicach ludzie lepiej znają lokalizacje, asortyment towaru oraz mają „przegląd” aktualnych promocji produktów w hipermarkecie polkowickim. Dodatkowo hipotezę tę wzmacnia rycina 7 przedstawiająca dynamikę wzrostu liczby hipermarketów. W Polkowicach liczba hipermarketów wzrasta, podczas, gdy w Głogowie nie odnotowuje się przyrostu ich liczby. Świadczyć to może o tym, że wzrost liczby klientów centrum polkowickiego bierze się ze wzrastającej liczby ludzi dojeżdżających tam do pracy. Dodatkowym czynnikiem jest koncentracja usług. Klient z Grębolic wybierając zakupy w Polkowicach może mieć na uwadze, że w razie braku satysfakcji z tamtejszej oferty, może niewielkim nakładem drogi podjechać do pobliskiego Lubina, a nawet Legnicy.



Ryc. 7. Dynamika wzrostu liczby hipermarketów.

Źródło: opracowanie własne.

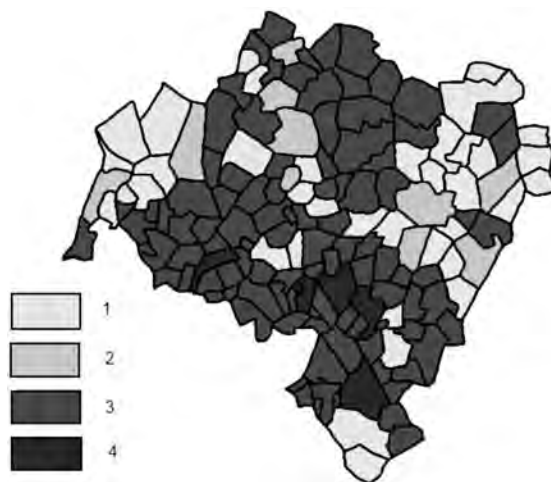
Oznaczenia: (1) obszary bez hipermarketów; (2) obszary bez wzrostu liczby hipermarketów; (3) obszary o rosnącej liczbie hipermarketów.

Badania wykazały, że konsumenci są często skłonni omijać najbliższą sposobność jeśli dodatkowy koszt wydłużenia podróży rekompensowany jest lepszymi możliwościami zakupów (Craig i in. 1984).

W skali regionalnej handel detaliczny przeszedł restrukturyzację prowadzącą do centralizacji i koncentracji w centrach regionalnych, jako wynik zmian populacyjnych i zwiększonej mobilności konsumentów. W badaniach dostępności usług w Szwecji (Haugen in. 2012) rozpatrywano cele rozmieszczone w polu od 5 do 50 kilometrów. Regiony z odległością 5 kilometrów od miejsc zamieszkania są zbyt małym zakresem do pomiaru dostępności. Na przykład bardziej wyspecjalizowane usługi (Handy, Clifton 2001) i miejsca prac, gdzie transport publiczny jest nie dostosowany do potrzeb, mieszkańcy wolą korzystać z własnych pojazdów. Maksymalna

odległość codziennych podróży samochodowych wynosiła w Szwecji w 2007 roku 50 kilometrów.

Na rycinie 8 pokazano łączną projekcję przestrzennego układu efektywności sieci drogowej oraz lokalizacje hipermarketów.



Ryc. 8 Efektywność sieci komunikacyjnej w wymiarze czasowym a rozmieszczenie hipermarketów.

Źródło: opracowanie własne.

Oznaczenia: (1) obszary o wysokiej efektywności sieci komunikacyjnej bez lokalizacji hipermarketów (2) obszary o wysokiej efektywności sieci komunikacyjnej z hipermarketami (3) obszary o niskiej efektywności sieci komunikacyjnej bez hipermarketów (4) obszary o niskiej efektywności sieci komunikacyjnej z hipermarketami.

Projekcja pozwala na wyłonienie dwóch grup lokalizacji hipermarketów. Grupę pierwszą tworzą hipermarkety zlokalizowane w „korytarzach” wysokoefektywnych połączeń (oznaczenie 2 na ryc. 8). Grupę drugą stanowią hipermarkety zlokalizowane w obszarach o niższej efektywności skomunikowania (oznaczenie 4 na ryc. 8). Do pierwszej grupy należą: Zgorzelec, Bolesławiec, Głogów, Polkowice, Lubąń, Legnica, Wrocław, Koberzyce, Oława, Oleśnica.

Położenie wzdłuż tras o wymiarze ponadregionalnym (A4, S3) umożliwia im rozwój i nastawienie na klientów dokonujących dłuższych podróży. Jednakże nie wszystkim z nich w równym stopniu. Jak pokazano na rycinie 7, wzrost liczby hipermarketów nastąpił w tej grupie jedynie w Zgorzelcu, Polkowicach, Legnicy i Oławie.

Polkowice leżą przy drodze S3, która będzie realizowana ku przejściu granicznemu z Czechami w Lubawce. Ponadto Polkowice są celem wielu dojazdów do pracy dla okolicznych mieszkańców, jak pokazano na rycinie 6. Są to czynniki powodujące wzrost konkurencyjności tego ośrodka.

Pozostałe trzy ośrodki: Zgorzelec, Legnica i Oława, leżą przy autostradzie A4.

Czynnikami sprzyjającymi lokalizacji tu hipermarketów w Zgorzelcu są: konkurencyjność cenowa wobec sklepów niemieckich, dobre skomunikowanie z gminami sąsiednimi oraz wspomniane położenie przy A4, co „rozciąga” w tym kierunku strefę obsługi klienta. Legnica zajmuje obszar węzłowy dla dróg A4 i S3. Tak więc oprócz własnych mieszkańców, może liczyć na klientów, dla których trasy te powodują większą dostępność ośrodka. Położenie Legnicy wiąże się również z jej pozycją jako ośrodka o skali regionalnej, a więc możliwość łączenia zakupów z możliwością korzystania z bardziej wyspecjalizowanych usług. Znaczenie zaś Oławy wynika z rozbudowy połączeń obszarów położonych na wschód od Wrocławia (wschodnia obwodnica Wrocławia). Sam Wrocław na rozbudowie połączeń regionalnych korzysta mniej. Również tendencja do rozbudowy terenów mieszkaniowych wokół Wrocławia, powoduje wzrost liczby usług handlu detalicznego poza miastem.

Drugą grupą hipermarketów, widoczną na rycinie 8 (oznaczenie 4), są hipermarkety położone na i wśród obszarów o niższej efektywności skomunikowania. Należą do nich: Jelenia Góra, Szczawno Zdrój, Wałbrzych, Świdnica, Dzierżonów, Kłodzko.

Tworzą one trzy grupy przestrzenne. Jelenia Góra i Kłodzko są jedynymi centrami hipermarketów w swojej grupie przestrzennej. Okalające je obszary o niskiej efektywności połączeń „zamykają” mieszkańców tych terenów w monopolu przestrzennym Jeleniej Góry i podobnie Kłodzka. Sytuację tę potwierdza rycina 1, gdzie oddalenie centrów obu miast od lokalizacji innych hipermarketów wynosi ponad 30 minut. Dlatego, zarówno w Kłodzku, jak i Jeleniej Górze liczba hipermarketów wzrasta (ryc. 6). Po prostu na „swoim” obszarze nie mają konkurencji. Dla mieszkańców tych terenów dojazd do kolejnego hipermarketu oznacza znaczne wydłużenie drogi, zarówno w czasie, odległości i kosztach podróży. Niska efektywność skomunikowania wynika bowiem ze znacznych deformacji sieci, wysokiej krętości dróg, słabych parametrów technicznych.

Szczawno-Zdrój, Wałbrzych, Świdnica i Dzierżonów położone są obok siebie w rozległym obszarze terenów o słabym skomunikowaniu. Same są obszarami o wyższej w stosunku do średniej regionu, gęstości zaludnienia (por. ryc. 5) oraz stanowią lokalizację miejsc pracy dla okolicznych mieszkańców (por. ryc. 6). Liczba hipermarketów wzrasta jedynie w Świdnicy i Dzierżonowie (por. ryc. 7). Świdnica jest też ośrodkiem wyższej rangi w stosunku do pozostałych trzech. Natomiast Dzierżonów, jako jedyne miasto z tej grupy, graniczy od wschodu z terenami o lepszym skomunikowaniu.

4. Wnioski

Przedstawione badanie wykazało, że strefy obsługi, a dalej monopolu i konkurencji zależą głównie od sytuacji komunikacyjnej regionu. Konfiguracja sieci drogowej, jej stopień deformacji oraz oddziaływanie kierunkowe, rzutuje na warunki powstawania i wzrostu liczby hipermarketów. Wyniki badań nie potwierdziły wniosków Haugen i in. (2012), gdzie promień zasięgu obsługi jest proporcjonalny do kwadratu powierzchni określonej promieniem, a dystans do usług jest odwrotnie proporcjonalny do kwadratu liczby ludności w jego zasięgu. Pole monopolu nie jest też zależne od dystansu liczonego jako odległość geograficzna (pomiędzy współrzędnymi geograficznymi punktów lokalizacji obiektów).

Użyta w pracy metoda pomiaru efektywności samej sieci transportowej, przez stopień jej deformacji geometrycznej i czasowej, pozwoliła na określenie i interpretację przestrzennego wzorca układu lokalizacji hipermarketów. Wprawdzie, ze względu na brak wielu danych, uwarunkowania sieciowe korelowano jedynie z gęstością zaludnienia oraz rozkładem codziennych podróży do pracy. Jednak wykazano, że same umożliwiają kontakty do wielu celów, jednocześnie wpływają na zaistniałe zjawiska. Miejsca lepiej skomunikowane mają większe szanse na rozwój od obszarów o słabym skomunikowaniu. Wykazanie preferencji kierunkowej sieci jest tu o tyle istotne, że badania sieci w użytej metodzie nie zależą od wielkości przepływów między rejonowych. Nie są więc „skażone” hipotetycznością używanych modeli ani wiarygodnością próbek pomiaru ruchu.

Literatura

- Anas A., Arnott R., Small K. A., 1998. Urban spatial structure. *Journal of Economic Literature* 36, 1426–1464.
- Ben-Akiva M. E., Bowman J. L., 1998. Integration of an activity-based model system and a residential location model. *Urban Studies* 35, 1131–1153.
- Craig C. S., Ghost A., McLafferty S., 1984. Models of the retail Location process: a review. *Journal of Retailing*, 60, 5–35
- Devish O. J. T., Timmermans H. J. P., Arentze T. A., Borges A. W. J., 2009. An agent-based model of residential choice dynamics in nonstationary housing markets. *Environment and Planning A* 41, 1997–2013.
- Dieleman F., Wegener M., 2004. Compact city and urban sprawl. *Built Environment* 30, 308–323.
- Ellegård K., Vilhelmson B., 2004. Home as a pocket of local order: Everyday activities and the friction of distance. *Geografiska Annaler B* 86, 281–296.
- Findlay A., Sparks L., 2008: Weaving new retail and consumer landscapes in the Scottish Borders, *Journal of Rural Studies*, 24, 86–97
- Handy S. L., Clifton K. J., 2001. Local shopping as a strategy for reducing automobile travel. *Transportation* 28, 317–346.
- Hanson S., 2004, The context of urban travel: Concepts and recent trends. W: Hanson S., Giuliano G. (red.), *The geography of urban transportation* Guilford Press, New York,
- Haugen K., Holm E., Strömgren M., Vilhelmson B., Westin K., 2012, Proximity, accessibility and choice: A matter, of taste or condition ?. *Regional Science* 91/1, 65–84.

- GUS 2012, Pojęcie stosowane w badaniach statystycznych statystyki publicznej http://www.stat.gov.pl/gus/definicje_PLK_HTML.htm?id=POJ-3295.htm , pobranie wrzesień 2012.
- Iwaszko–Niziałkowska K., Dobrowolski M., 1999. Analiza lokalizacji wielkoprzestrzennych obiektów handlowych pod kątem ich dostępności komunikacyjnej i rozkładu gęstości zaludnienia, na przykładzie Wrocławia. W: Czynniki kreacji w projektowaniu urbanistycznym. Zeszyty naukowe 6/99 Politechniki Krakowskiej. 295–313.
- Iwaszko–Niziałkowska K., 1994. Sferyczna metoda oceny sieci komunikacyjnej w analizach układów przestrzennych. W: E. Bagiński (red.), Planowanie przestrzenne. Zarys metod i technik badawczych, Wydawnictwo Politechniki Wrocławskiej. Wrocław, 67–80.
- Iwaszko–Niziałkowska K., 1990. Analiza układu komunikacyjnego Wrocławia przy użyciu wzbogaconej metody projekcji sferycznej z wizualizacją. Praca doktorska, Instytut Architektury i Urbanistyki Politechniki Wrocławskiej, Wrocław.
- Kellerman A., 2006. Personal mobilities. Routledge, New York.
- Lee M. S., McNally M. G., 2003. On the structure of weekly activity/travel patterns. *Transportation Research Part A* 37, 823–839.
- McCann P., 2001. Urban and regional economics. Oxford University Press, Oxford.
- Miller H. J. 2005. Necessary space–time conditions for human interaction. *Environment and Planning B, Planning and Design* 32, 381–401.
- Næss P., 2006. Accessibility, activity participation and location activities: Exploring the links between residential location and travel behaviour. *Urban Studies* 43, 627–652.
- Smith H. W., 2004. Supermarket choice and supermarket competition in market equilibrium. *Review of Economic Studies* 71, 235–263.
- Stelder D., 2012. Spatial monopoly of multi-establishment firms: An empirical study for supermarkets in the Netherlands. *Papers in Regional Science* 91/ 1, 181–192.
- Vilhelmson B., 2005. Urbanisation and everyday mobility: Long – term changes of travel in urban areas of Sweden. *European Journal of Geography*, 302.
- Wolpert J. 1965, Behavioral aspects of the decision to migrate. "Papers and Proceedings of the Regional Science Association". 15, 159– 169.
- Zipser T., z zespołem, 1980. Analiza i ocena alternatywnych modeli docelowych systemu osadniczego, zagadnienia projekcji przestrzeni społeczno – ekonomicznej. Etap III. Raport Instytutu Architektury i Urbanistyki Politechniki Wrocławskiej, Wrocław.
- Zondag B., Pieters M., 2005. Influence of accessibility on residential location choice. *Transportation Research Record* 1902, 63–70.

From monopoly to highly competitive areas – the spatial dimension of competition between hypermarket chains. A study into the location of hypermarkets in Lower Silesia.

Summary: The paper analyses trends in the spatial location of hypermarkets in the Lower Silesian voivodeship. For this kind of retail establishments, accessibility is a key factor in the choice of location. Accessibility, in turn, depends on the structure of the transport system. A transport system, like any other network system, has its characteristics, including its anisotropy. A network creates some places which are easily accessible, especially when travelling in a particular direction. The research method used in the paper makes it possible to define the spatial relationship between the location of hypermarkets, the areas from which they will be most accessible, and the areas of high population density.

Keywords: spatial location patterns, transport network, monopoly areas

dr inż. arch. Katarzyna Iwaszko–Niziałkowska
Politechnika Wrocławska
Katedra Planowania Przestrzennego
Wydział Architektury i Urbanistyki
ul. Bolesława Prusa 53/55
50–317 Wrocław
katarzyna_iwaszko@yahoo.co.uk

dr inż. Wojciech Jabłoński
Politechnika Wrocławska
Zakład Architektury i Planowania Wsi
Wydział Architektury i Urbanistyki
ul. Bolesława Prusa 53/55
50–317 Wrocław
wojciech.jablonski@pwr.wroc.p

Anna Runge
Jerzy Runge
Uniwersytet Śląski

Demograficzno–społeczne wyzwania rynku pracy tradycyjnego regionu ekonomicznego

Streszczenie: Celem opracowania jest zwrócenie uwagi na najistotniejsze demograficzno–społeczne wyzwania przemian rynku pracy tradycyjnego regionu ekonomicznego Europy Środkowej na przykładzie konurbacji katowickiej i jej regionalnego otoczenia. Ten powstały w drugim cyklu N. D. Kondratiewa (1925) region, opierający się w swoim rozwoju na górnictwie i hutnictwie, wymagał wraz z rozpoczęciem transformacji ustrojowej istotnych przemian (restrukturyzacja, modernizacja społeczna). Należy jednak pamiętać, iż ważną rolę w tych działaniach pełnią uwarunkowania ludnościowe, oddziaływujące w trzech skalach: ponadregionalnej (krajowej i globalnej), regionalnej i lokalnej. Do najważniejszych z nich Autorzy zaliczyli: proces „kurczenia się” miast, zagraniczną emigrację zarobkową, ograniczone możliwości suburbanizacji. W perspektywie najbliższych 20 lat w najtrudniejszej sytuacji znajdować się będą dwa obszary, to jest centralne i zachodnie miejscowości konurbacji katowickiej wraz z ich otoczeniem oraz północno–wschodnie krańce województwa. Tutaj proces regresu i starzenia ludnościowego (w tym zasobów pracy) będą najsilniejsze. W konkluzji opracowania sformułowano odpowiednie rekomendacje dla polityki lokalnej i regionalnej.

Słowa kluczowe: tradycyjny region ekonomiczny, rynek pracy, „kurczenie się” miast, zagraniczna emigracja zarobkowa, suburbanizacja

1. Wprowadzenie

Jedną z konsekwencji zainicjowanego na przełomie lat 80. i 90. XX wieku w krajach Europy Środkowo–Wschodniej procesu transformacji było przywrócenie mechanizmów rynkowych, w tym w obrębie rynku pracy. Obowiązująca doktryna polityczna i nakazowo–rozdzielczy charakter gospodarki, wykluczały bądź drastycznie ograniczały rolę takich kategorii ekonomicznych jak: renta gruntowa i wła-

sność prywatna. Realizowano politykę pełnego zatrudnienia, zaś bezrobocie miało charakter ukryty.

Już w nowej rzeczywistości ustrojowej część badaczy ograniczało rynek pracy do relacji między podażą a popytem na pracę, bądź do kwestii bezrobocia. Tymczasem każdy rynek pracy posiada cztery podstawowe wymiary: przestrzenny, hierarchiczny, strukturalny oraz funkcjonalny. Wymiar przestrzenny oznacza, iż każdy rynek pracy istnieje w konkretnej przestrzeni społeczno-ekonomicznej. Wymiar hierarchiczny zakłada obecność określonych poziomów hierarchicznych rynków, od poziomu najniższego (elementarne rynki – pojedyncze zakłady pracy), poprzez poziom rynków lokalnych (gmina), subregionalnych oraz regionalnych (odpowiednio powiat i województwo), aż po rynki krajowe. Wymiar strukturalny determinowany jest określonymi proporcjami między jego składowymi, najogólniej między podażą a popytem na pracę. W rzeczywistości wymiar ten jest o wiele bardziej złożony. I tak, ze społeczno-ekonomicznego punktu widzenia model struktury rynku pracy obejmuje: podmioty gospodarcze, pracujących, bezrobotnych i ogół ludności. Pomiędzy wszystkimi elementami obserwujemy często złożony układ zależności. Jednocześnie ludność z jej zróżnicowaniami demograficzno-społecznymi stanowi zewnętrzne tło, warunkujące – w wielu przypadkach bardzo znacząco – funkcjonowanie rynku pracy. Dotyczy to chociażby rynków wyspecjalizowanych, z dominacją jednej lub co najwyżej kilku działalności gospodarczych. Z kolei wymiar funkcjonalny wskazuje na pozycję gospodarczo-społeczną danego rynku pracy względem struktury hierarchicznie wyższej, np. rola lokalnego rynku względem rynku powiatowego i wojewódzkiego, czy też rynku wojewódzkiego w stosunku do rynku krajowego.

Nie ulega wątpliwości, iż rynek pracy województwa śląskiego jest rynkiem szczególnym. Z jednej strony mamy jest on reprezentantem tradycyjnych regionów ekonomicznych powstałych w drugim cyklu N. D Kondratiewa (1925), zaś z drugiej strony ukształtowanym w wyjątkowy sposób, bowiem jest regionem stykowym (Rykiel 1985, 1991). Obecność aż czterech złożonych układów osadniczych (konurbacja katowicka i rybnicka, aglomeracje – Bielska-Białej i Częstochowy), z których aż trzy formowały się i rozwijały w warunkach pogranicza państwowego (konurbacja katowicka, aglomeracje – Bielska-Białej i Częstochowy), zaś jedna w sąsiedztwie granicy (konurbacja rybnicka) dowodzi istotnej roli czynników ekonomicznych w przełamywaniu barier mogących ograniczać rozwój rynku pracy. Właśnie rynek pracy stanowi dobrą ilustrację zmieniających się w czasie uwarunkowań przemian owego obszaru.

Imigracyjny model owego rynku dominował przez ponad 220 lat (1769 rok uruchomienie pierwszej przemysłowej kopalni węgla kamiennego; 1992 rok koniec przewagi napływu migracyjnego w kształtowaniu rynku pracy województwa). W 1993 roku po raz pierwszy saldo migracji przyjmuje wielkości ujemne, przy czym dotyczy to miast. Największe ośrodki miejskie konurbacji katowickiej przesta-

ły pełnić rolę przyciągającą zasoby pracy. Obok spadku ich imigracyjnego charakteru, rozpoczyna się proces suburbanizacji. Z kolei w 2001 roku liczba pracujących w usługach przekroczyła liczbę pracujących w przemyśle. Województwo zamiast przemysłowego charakteru, przybrało postać usługowo-przemysłową. I jeszcze jedno, po akcesji do Unii Europejskiej, otwarciu zachodnioeuropejskich rynków pracy, bardzo szybko wzrosła zagraniczna emigracja zarobkowa. Według różnych badań udział emigracji z obszaru województwa śląskiego sięga 35–45% ogółu emigrantów, plasując pod tym względem region na pierwszym miejscu w kraju.

Celem opracowania jest zwrócenie uwagi na najistotniejsze demograficzno–społeczne wyzwania rynku pracy województwa śląskiego, które zasadniczo dadzą się podzielić na trzy grupy, to jest wyzwania o charakterze ponadregionalnym (krajowe i globalne), regionalne oraz lokalne.

2. Demograficzno–społeczne determinanty rynku pracy badanego obszaru

Skala ponadregionalna. Prowadzone w różnych skalach przestrzennych na świecie badania nad zmianami społeczno–ekonomicznymi wskazują na ujawnianie się już w latach 70. XX wieku tendencji zmniejszania się dynamiki przemian, prowadzących w wielu przypadkach do bezwzględnego ubytku zaludnienia. Tendencję tę nazwano „kurczeniem się” (*shrinkage*), zaś przyczyn zjawiska poszukiwano zarówno na płaszczyźnie globalnej, krajowej, regionalnej, czy też lokalnej.

W krajach postsocjalistycznych zjawiska te były nie tylko opóźnione w czasie, ale na dodatek wiązały się od lat 90. XX wieku z konsekwencjami transformacji ustrojowo–gospodarczej i modernizacji społecznej. W wyniku przejścia z okresu realnego socjalizmu do gospodarki rynkowej załamały się dwa czynniki rzutujące dotąd istotnie na rzeczywistość społeczno–gospodarczą. Były nim rynek pracy oraz rynek mieszkaniowy. Upadek, jak i regres wielu zakładów pracy spowodował pojawienie się oficjalnego bezrobocia, zaś załamanie spółdzielczego budownictwa mieszkaniowego uwypukliło kwestię jego dostępności. Przedłużenie fazy niżowej powojennego cyklu demograficznego na lata 90 XX wieku., zaś później otwarcie granic Unii Europejskiej i masowa emigracja zarobkowa młodych ludzi niewątpliwie nieco złagodziły dotkliwe konsekwencje przemian ustrojowych w społeczeństwie. Innym poważniejszym problemem, który w szerszej skali ujawni się po 2014 roku będzie wchodzenie w wiek emerytalny roczników wyżu demograficznego z lat 50. XX wieku. Początki tego procesu widać już dziś, ale trudności w zastępowalności pracowniczej będą się z każdym rokiem nasilać, zwłaszcza w rejonach w dużej mierze uzależnionych do tej pory od zewnętrznego zasilania rynku pracy.

„Kurczenie się” ma kilka wymiarów. Pierwszym z nich jest wymiar przestrzenny. Oznacza on regres powierzchni jednostki administracyjnej. Wiele miej-

scowości cechowało się w latach powojennych rozwojem kosztem sąsiadujących gmin wiejskich, a nawet miast. Żywiłowe procesy urbanizacji w strefie zewnętrznej konurbacji katowickiej (Dąbrowa Górnicza, Tychy) powodowały odgórne autorytatywne przyłączanie terenów wokół, co w sytuacji znacznego poczucia świadomości i tożsamości lokalnej budziło uzasadnione sprzeciwy. Dopiero transformacja ustrojowa umożliwiła wielu ośrodkom odzyskanie samodzielności, co nie zawsze przekładało się i przekłada na sprawne zarządzanie społecznością lokalną.

Wymiar demograficzny „kurczenia się” jest niewątpliwie najbardziej spektakularnym przejawem *shrinkage*. Bezwzględny ubytek zaludnienia oznacza zazwyczaj ubytek rzeczywisty, jak i ujemne saldo migracji. To pierwsze wynika z osiągnięcia drugiej fazy przejścia demograficznego, przedłużającego się w czasie niżu demograficznego, zaś to drugie (ubytek migracyjny), stanowi przejaw utraty atrakcyjności migracyjnej przez dane ośrodki, czy też większy obszar.

W wymiarze społecznym „kurczenie się” to starzenie demograficzne, jak i postępująca feminizacja. Ubytek naturalny, bądź równowaga chwiejna może w dłuższej perspektywie oznaczać wzrost odsetka osób starszych, zaś towarzysząca „nadumieralność” mężczyzn ujawnia się nadwyżką kobiet w starszych grupach wieku.

Z kolei wymiar ekonomiczny „kurczenia się” związany jest z trudną sytuacją przedsiębiorstw, instytucji. Ich regres, bądź likwidacja oznacza określone konsekwencje na rynku pracy.

Z kolei wymiar infrastrukturalny „kurczenia się” wiąże się z narastaniem trudności w korzystaniu z placówek infrastruktury społecznej (w wyniku spadku ich liczby, zmniejszeniu zatrudnienia w tego typu obiektach) – (Krzysztofik i in. 2012).

Analiza powojennych przemian demograficzno-społecznych obszaru województwa śląskiego pozwala zauważyć występowanie procesu „kurczenia się” nie tylko miast. Do lat 70. XX wieku Chorzów stanowił ilustrację owego procesu w konurbacji katowickiej. Centralne usytuowanie w obrębie tego zespołu osadniczego, bezpośrednie sąsiedztwo innych dużych miast, wypełnienie przestrzeni różnymi formami zagospodarowania już na przełomie XIX i XX wieku, czy też obecność dużych zakładów przemysłowych (zwłaszcza branży paliwowo-energetycznej), zahamowało możliwość rozwoju ludnościowego już w latach międzywojennych. Ponadto dominacja przemysłowego charakteru centrum, jak i liczne związki rodzinne „wypychały” mieszkańców najpierw głównie w kierunku Niemiec, zaś po 1989 roku także do innych krajów Europy Zachodniej.

Tzw. „krater depopulacyjny” konurbacji katowickiej objął w ostatnich kilkunastu latach obok Chorzowa także inne sąsiadujące z nimi ośrodki miejskie (Bytom, Ruda Śląska, Świętochłowice, Zabrze), zaś w perspektywie 2035 roku ubytek z tego powodu widoczny będzie w całej zachodnio-centralnej części konurbacji katowickiej i jej otoczeniu (Runge A. 2008, Runge J., Żurek 2011, Spórna 2012).

Skala regionalna. Istotne symptomy jakościowych zmian w kształtowaniu powojennych przeobrażeń ludnościowych ujawniły się w skali całego województwa już na początku lat 80. XX wieku, tuż po dynamicznej w zakresie procesów urbanizacyjnych dekadzie lat 70. I tak, w 1981 roku ówczesne województwo osiągnęło maksimum swojego dotychczasowego rozwoju demograficznego. Do tego momentu trend zmian ludnościowych był rosnący (4,0 mln mieszkańców województwa). Późniejsze lata to zmniejszanie się tempa wzrostu, nawet w nowej rzeczywistości podziału administracyjnego kraju.

W 1982 roku po raz ostatni sąsiadujące i dalej położone województwa odegrały istotną rolę w kształtowaniu zaludnienia rozpatrywanego obszaru. Odtąd przemiany demograficzne dokonywane są tutaj głównie czynnikami wewnątrz regionalnymi. Wielowiekowy napływ migracyjny z innych regionów kraju wywołany był przez lata atrakcyjnością ekonomiczną ośrodków miejskich konurbacji katowickiej i rybnickiej, zwłaszcza placami w górnictwie oraz możliwością stosunkowo szybkiego uzyskania spółdzielczego mieszkania. Szczególnie Dąbrowa Górnicza, Jastrzębie Zdrój, Tychy, Wodzisław Śląski stanowiły w tym względzie bieguny rozwoju, w których powojenna dynamika zaludnienia w stosunku do poziomu z początku lat 50. XX wieku przekroczyła 1 000%.

Realizacja programu deglomeracji GOP zapisana w pierwszym powojennym planie regionalnym województwa (lata 1951–1953), jak i późniejsza budowa Huty Katowice w latach 70. XX wieku, miały jeszcze jedną ważną konsekwencję, widoczną dzisiaj. Z racji wyraźnie zewnętrznego w stosunku do rdzenia konurbacji katowickiej rozwoju Tychów i Dąbrowy Górniczej, obecne procesy suburbanizacji w otoczeniu tego układu osadniczego rysują się wyjątkowo słabo na tle innych regionów Polski. Przyczyna tego faktu jest prosta. Rozwój najpierw Tychów jako ośrodka satelitarnego, później Dąbrowy Górniczej (wraz sąsiednimi ośrodkami Zagłębia Dąbrowskiego) stanowił tak naprawdę przejaw centralnie realizowanej suburbanizacji w południowej i wschodniej części konurbacji. Tym samym demograficzne możliwości tego procesu zostały już tutaj wyczerpane wcześniej.

Skala lokalna. Analiza przewidywanych zmian zaludnienia w perspektywie 2035 roku na poziomie powiatów pozwala wyodrębnić trzy ich grupy.

Pierwszą z nich stanowią te, w których można spodziewać się wzrostu liczby mieszkańców (powiaty: mikołowski, bielski, bieruńsko-lędziński). Wzrost ten będzie jednak niewielki, około 5%, co w wielkościach bezwzględnych oznacza zwiększenie stanu posiadania w stosunku do 2011 roku o odpowiednio 4,8 tys. osób, 7,1 tys. osób oraz 2,1 tys. osób, co łącznie daje +14,0 tys. osób. Dla przypomnienia, prognozowany ubytek w tym samym czasie wyniesie –545,0 tys. osób.

W przypadku samego powiatu bieruńsko-lędzińskiego mogą jednak wystąpić zmiany o charakterze progresywnym. Obserwowane tendencje odśrodkowe – chęć przyłączenia się północnych dzielnic Mysłowic do Katowic, zaś południowych do powiatu bieruńsko-lędzińskiego, może mieć w konsekwencji istotny wpływ na

proces przestrzennej redystrybucji mieszkańców pogranicza Mysłowic, Bierunia i Łędzin. Wzmocnieniu ulegną ruchy migracyjne w tym kierunku, co już dziś budzi obawy społeczności tej części miasta, przyzwyczajonej do określonego standardu i jakości życia.

Drugą grupę powiatów tworzą te, w których przewidywany spadek zaludnienia nie powinien przekroczyć 10% (cieszyński, rybnicki, będziński, wodzisławski, pszczyński, żywiecki, lubliniecki). Zasadniczo są to powiaty południowej części województwa, za wyjątkiem będzińskiego i lublinieckiego. Umiarkowana tendencja spadkowa wynika z sygnalizowanego zróżnicowania dynamiki demograficznej ostatnich lat. Miejscowości Beskidu Śląskiego i Żywieckiego, jak i Śląska Cieszyńskiego tradycyjnie cechowały się niewielkim rozwojem ludnościowym, obszary północne województwa regresem, zaś centralna część względną równowagą. Jest to zgodnie z sygnalizowaną w literaturze naukowej prawidłowością występowania cech progresywnych w obszarach górskich a zarazem rolniczych w porównaniu z miastami. Tym samym południowa część województwa śląskiego w kolejnych latach przechodzić będzie z fazy umiarkowanych tendencji rozwojowych do fazy niewielkiego ubytku zaludnienia. Obok przesłanek demograficznych ważne są tutaj także przesłanki osadnicze przewidywanych zmian. Wyczerpywanie się rezerw terenu pod nowe budownictwo w strefach podmiejskich, rosnące koszty rozbudowy mediów technicznych, ogólnie zwiększające się koszty suburbanizacji, będą miały znaczenie w przygotowanych planach i strategiach poszczególnych gmin.

Z kolei w trzeciej grupie powiatów z prognozowanym 10–15% ubytkiem zaludnienia powinny się znaleźć głównie obszary północnej części województwa (powiaty: kłobucki, tarnogórski, gliwicki, myszkowski, częstochowski, raciborski, zawierciański). Z jednej strony mamy tutaj mocno depopulacyjny i zarazem starzejący się demograficznie północno-wschodni kraniec województwa (powiaty częstochowski, myszkowski, zawierciański), zaś z drugiej strony zachodnie krańce konurbacji katowickiej wraz szerokim ich otoczeniem – od powiatu kłobuckiego, przez gliwicki, aż po raciborski. Ten pierwszy obszar stanowi podwójną peryferię w regionie – z jednej strony w relacji do całego województwa śląskiego, zaś z drugiej strony w relacji do Częstochowy. Słabość sieci osadniczej subregionu częstochowskiego (mała liczba miast, brak ośrodków średnich, znaczne oddalenie od stolicy subregionu, brak większych miast w sąsiadujących z wschodnią częścią subregionu) w obrębie świętokrzyskiego i małopolskiego powoduje, iż pogranicze trzech województw już od XIX wieku wykazywało depopulacyjny charakter przemian. Także sama Częstochowa – z słabnącą pozycją gospodarczą – nie jest w stanie zaktywizować swoje zaplecze, wymagając także wsparcia.

Drugi ze wskazanym tutaj obszarów, znacznie silniej zurbanizowany, ma charakter dwudzielny. Powiaty gliwicki i tarnogórski należy traktować jako zachodnią część konurbacji katowickiej (fragment rdzenia i bezpośredniego otoczenia tego układu). Ważną rolę w kształtowaniu procesów demograficznych odgrywają tutaj

warunki i jakość życia mieszkańców oraz tradycje zagranicznej emigracji zarobkowej. Historycznie ta część konurbacji podlegała najwcześniej procesom przemian społeczno-gospodarczych, czego konsekwencją było żywiołowe zagospodarowywanie terenu (tereny przemysłowe, mieszkaniowe). Duży udział obiektów pochodzących z początków XX wieku, w wielu przypadkach zdekapitalizowanych, niewątpliwie rzutuje na warunki i jakość życia mieszkańców. Stąd wynikają także historyczne tradycje zagranicznej emigracji zarobkowej. Zmiany w tym względzie odnotowujemy w latach 70. XX wieku (budowa licznych osiedli mieszkaniowych, zaś później po transformacji ustrojowej). Lokalizacja Fabryki Opla w Gliwicach zaktywizowała nie tylko gospodarczo tę część konurbacji. Także gminy usytuowane w bliższym i dalszym zapleczu miasta związane są z zakładem kooperacyjnie, czy też rynkiem pracy (m.in. Ornontowice, Ożarówice). Nie należy jednak zapominać, iż ze względu na charakter produkcji przemysłowej skala potrzeb, jak i skala przeobrażeń powodowanych tą inwestycją była tutaj znacznie mniejsza niż lokalizacja Huty Katowice w latach 70. XX wieku. Dlatego też Zakłady Opla stanowiły dla miasta początek procesu zmian gospodarczych, pozwalających – w dogodnych warunkach przestrzennych – aktywizować dalsze działalności zarówno w północnej, jak i południowej części miasta. Niebagatelną rolę odgrywa tutaj komunikacyjne usytuowanie miasta wsparte realizowanymi w ostatnich latach inwestycjami drogowymi. Jest to sytuacja o wiele korzystniejsza niż w Katowicach, które – pomimo modernizacji układu komunikacyjnego, paradoksalnie tak naprawdę są „uwięzione” w układzie północ – południe. Gęsta tkanka zabudowy od południa na linii Ligota – Giszowiec ogranicza dalsze usprawnienie przemieszczeń w tę stronę, przy pełnym braku możliwości przemieszczeń bezpośrednio na północ. Efektem tego jest stale obciążona droga wylotowa w kierunku Sosnowca, nie posiadająca alternatywy. Dlatego też sytuacja pod tym względem Gliwic jest o wiele lepsza, co stanowi istotny atut nie tylko w sferze planowanych działań inwestycyjnych, ale możliwych konsekwencji ludnościowo-osadniczych. Kreacja w pierwszej sferze będzie pociągać działania w drugiej, zwłaszcza w zakresie motywacji migracyjnych. Dlatego też z dużą ostrożnością należy podejść do prognozy GUS w odniesieniu do powiatu gliwickiego.

W przypadku powiatów dalekiego otoczenia zachodniej części konurbacji katowickiej, to niewątpliwie istotnym czynnikiem wpływającym na przyszły stan zaludnienia będzie poziom zagranicznej emigracji zarobkowej i związana z nim skala powrotów. Jeśli udział owych emigrantów z samego województwa śląskiego szacowany jest na poziomie 300–350 tys. osób, przy czym zasadniczą ich część stanowią mieszkańcy zachodniej części konurbacji katowickiej i jej otoczenia, zaś skala powrotów szacowana jest na poziomie co najwyżej kilku tysięcy rocznie. Ma to przełożenie na kształtowanie się procesów i struktur demograficzno-społecznych (m.in. starzenie, feminizacja, rynek pracy).

Zakładając nawet średnią wiarygodność realizacji prognozy, to niezwykle istotne są tutaj zarysowane zróżnicowania terytorialne, zwłaszcza w kontekście dotychczasowego przebiegu zmian demograficzno-społecznych. Analiza ich przemian dla okresu 1975–2010 dowodzi zasadniczo malejącego tempa zmian wraz z przesuwaniem się z południa na północ województwa (strefowość równoleżnikowa). Czynnikiem wzmacniającym pozytywne trendy na południu jest funkcja turystyczno-uzdrowiskowa wielu miejscowości, jak i zróżnicowanie funkcjonalne miast, co osłabiało niekorzystne konsekwencje transformacji.

3. Podsumowanie

Wnioski. Biorąc pod uwagę dotychczasowe rozważania możliwa jest identyfikacja najistotniejszych obszarów problemowych z punktu widzenia aktualnego, jak i perspektywicznego kształtowania się zjawisk ludnościowych.

Poziom subregionalny. Na tym poziomie najbardziej problemowym i pozostają trzy powiaty: częstochowski, myszkowski i zawierciański. Wzmiankowana już słabość struktury osadniczej, brak poza rolnictwem innych działalności sektora specjalizacji bazy ekonomicznej owocuje brakiem konkurencyjności wobec innych obszarów województwa. Paradoksalnie świadomość problemowości tego obszaru w działaniach i strategiach przemian jest bardzo niewielka. Przeprowadzona kwerenda dokumentów jasno dowodzi, iż żaden z realizowanych w ostatnich latach projektów Urzędu Marszałkowskiego, czy też Wojewódzkiego Urzędu Pracy nie odniósł się do tego obszaru. Podobnie jest w przypadku samej Częstochowy, której baza ekonomiczna wyraźnie się kurczy, zaś funkcja pielgrzymkowa miasta ma charakter wyspecjalizowany, w niewielkim tylko stopniu korespondujący z rzeczywistymi potrzebami miasta. Także słabość szkół wyższych nie daje szans na aktywizację regionu miejskiego. O ile jeszcze południowo-zachodnie gminy subregionu częstochowskiego cechują się niewielką aktywnością społeczno-gospodarczą, o tyle bezpośrednio sąsiedztwo trzech problemowych powiatów tuż u boku Częstochowy, daje w efekcie mnożnikowy charakter negatywnych przemian.

Poziom powiatowy. Na tym poziomie najtrudniejszą sytuację wykazują, jak i wykazywać będą powiaty grodzkie zachodnio-centralnej części konurbacji katowickiej (Bytom, Piekary Śląskie, Ruda Śląska, Świętochłowice, Zabrze). Nałożenie na siebie problemów demograficznych (ubytek zaludnienia), społecznych (starzenie demograficzne, znaczna feminizacja, bezrobocie, warunki mieszkaniowe, wysoki odsetek mieszkańców zalegających z opłatami czynszowymi) stanowi od lat przedmiot licznych analiz i traktowany jest w kategoriach „uwięzienia” na monofunkcyjnej ścieżce przemian gospodarczo-społecznych. Elementy te wraz ze znaczą skalą zagranicznej emigracji zarobkowej przyczyniają się do nieatrakcyjności przestrzeni owych miast dla potencjalnych inwestorów, jak i potencjalnych imigrantów. Wi-

doczne tutaj incydentalnie działania developerskie nie są w stanie w dłuższej perspektywie czasowej w sposób radykalny zmienić percepcji i waloryzacji owych przestrzeni miejskich.

O ile wskazane miasta to problem na przysłowiowe dziś i jutro, o tyle w kontekście przyszłych procesów demograficznych uwagę należy zwrócić na Jastrzębie Zdrój, Sosnowiec, Tychy i Żory, gdzie do 2035 roku spodziewany jest ubytek zaludnienia rzędu 15–20%. Wysoka homegeniczność struktury wieku ludności będzie owocować szybkim, w miarę jednorodnym przestrzennie, starzeniem ludności. Wielkie spółdzielcze osiedla mieszkaniowe powstałe w latach 70. XX wieku jako przejaw awansu społecznego i zawodowego, będą się starzeć wraz z ich mieszkańcami. Już dziś w wielu z nich rejestrowane są pustostany. Sytuację tę nie poprawi brak bądź ułomność przestrzeni publicznej.

Poziom lokalny. Najbardziej widocznym przypadkiem problemowości lokalnej jest niewątpliwie Bytom, o którym już tutaj kilkakrotnie wzmiankowano. Skala problemów społeczno-ekonomicznych, przerastających możliwości działań lokalnych, czy nawet regionalnych, powoduje słabość władz miasta, jak i innych kreatorów lokalnej przestrzeni. Przy już widocznym spadku zaludnienia, jego dalsze zmniejszanie do poziomu 80% stanu z 2011 roku, powoduje konieczność postawienia zasadniczego pytania – co dalej z egzystencją tego miasta, które już na początku XX wieku było traktowane przez Niemców jako przeznaczone do likwidacji (zaprzestanie eksploatacji węgla kamiennego pod miastem oraz przeniesienie jego dotychczasowych mieszkańców w rejon Rokitnicy).

Rekomendacje. Nie ulega wątpliwości, iż niezależnie od szczupłości informacji statystycznej o przewidywanych zmianach ludnościowych, w najbliższych latach dalszemu osłabieniu ulegnie dynamika procesów demograficznych. Dwie ich płaszczyzny rzutować będą najsilniej na określone sfery życia społecznego. Są to:

- po pierwsze – wchodzenie w wiek poprodukcyjny licznych roczników wyżu demograficznego lat 50. XX wieku. Proces ten już się rozpoczął, zaś wyraźny wzrost jego natężenia stanie się widoczny po 2014/2015 roku. Wprowadzone zmiany ustawowe – w tym podniesienie wieku emerytalnego do 67 roku życia – z racji kroczącego ich wprowadzania, tak naprawdę dotkną roczniki niższe z lat 60., co tylko w części łagodzić będzie problem rynku pracy,
- po drugie – zjawisko wieloaspektowego „kurczenia się” miast – co już rzutuje i rzutować będzie na szeroko rozumianą sferę gospodarki przestrzennej.

Słaba zastępowalność zasobów pracy w wielu skalach lokalnych rodzi pilną konieczność nowej organizacji polityki miejskiej, zwłaszcza w ujęciu zintegrowanym. Istniejące struktury, między innymi GZM, Związki Komunalne, Związek Miast i Gmin Polskich, itp. nie są do tego przygotowane. O skali problemów w tym zakresie może świadczyć chociażby przypadek Mysłowic, w których dezintegracja społeczna tego ośrodka miejskiego jest wręcz modelowa, zaś rozpad miasta pozostaje już tylko sprawą nieodległej przyszłości. W zbliżonej sytuacji są chociażby także

takie ośrodki jak: Bytom, Ruda Śląska, Siemianowice Śląskie, Świętochłowice, generalnie nie radzące sobie ze skalą problemów. Wydaje się, iż konieczne jest podjęcie prac studialnych nad nową organizacją zarządzania przestrzenią regionu, uwzględniającą przewidywane tendencje przemian społeczno–gospodarczych. Proponowane pomysły typu powiat metropolitalny, itp. są nieporozumieniem, bowiem nie uwzględniają złożoności strukturalno–funkcjonalnej i wynikającego z niego układu różnego typu powiązań między ośrodkami. Dowodem jest struktura GZM, poza którą ośrodki integralnie z nią związane.

Druga z rekomendacji wynika z przewidywanego dalszego ubytku zaludnienia. Sytuacja ta staje się groźna zarówno dla ośrodków miejskich konurbacji katowickiej, rybnickiej, aglomeracji Częstochowy, jak i ich otoczenia. Niesie to za sobą odpowiedzialne zadania dla władz miasta i jego służb społecznych. Konieczne jest podjęcie kompleksowego monitoringu procesu przemian społecznych w ujęciu przestrzennym (region, powiaty, gminy, dzielnice), pozwalającym na operacyjne działanie w tym zakresie. Brak takiego systemu operacyjnego powoduje tak naprawdę pozostawienie władz lokalnych w sytuacji narastających zagrożeń. Dobitym tego przykładem jest Bytom, za chwilę będą to Mysłowice, a za nimi inne miejscowości.

Odwolywanie się do idei ładu przestrzennego w formułowaniu strategii rozwoju regionu, ma sens jedynie wówczas, gdy istnieje współzależność między trzema płaszczyznami owego ładu, tj. ładem społecznym, gospodarczym i przestrzennym.

W świetle transformacji ustrojowej należałoby jeszcze mówić o ładzie administracyjno–organizacyjnym. Pojęcie to oznacza:

- zgodność podziału administracyjnego i innych podziałów specjalnych ze strukturą powiązań społeczno–gospodarczych,
- adekwatność i skuteczność ram organizacyjno–prawnych, pozwalających właściwie zarządzać daną przestrzenią,
- w oparciu o te przesłanki zapewnienie względnej trwałości zasad polityki lokalnej dla kreatorów danej przestrzeni.

Województwo śląskie w zakresie ładu administracyjno–organizacyjnego należy niestety do czołówki pod względem liczby powojennych zmian. To nie tylko zmiany kształtu województwa osłabiały wewnątrz regionalne procesy integracyjne. Dotyczy to także korekt w przebiegu granic miejscowości, których po 1945 roku było tu aż 146, co stanowiło wielkość maksymalną w kraju.

Inkorporacja sąsiednich miejscowości do szybko rozwijających się ośrodków przemysłowych (głównie w latach 70. XX wieku), zaś później przewracanie ich samodzielności administracyjnej niewątpliwie rzutowało na plany zagospodarowania i strategię rozwoju społeczno–gospodarczego.

Nie ulega wątpliwości, iż skala wzrostu zaludnienia w strefach zewnętrznych złożonych układów osadniczych tego województwa jest mocno ograniczona, sprowadzająca się tak naprawdę do powiatu bielskiego, bieruńsko–lędzińskiego

i mikołowskiego. O ile usytuowanie powiatu mikołowskiego pomiędzy konurbacją katowicką a rybnicką stanowi atut komunikacyjny (dostępność miejsc pracy w obu układach osadniczych), o tyle w powiecie bielskim mamy do czynienia ze słabnącą atrakcyjnością miejscowości wokół Bielska–Białej. Proces ich zagospodarowywania widoczny był tu już w latach powojennych, a nasilił się od końca lat 60. Dalsze zagęszczanie zabudowy powoduje upodabnianie się miejscowości do dzielnic Bielska–Białej, co przeczy idei suburbanizacji. Pozornie potencjalne możliwości tkwią w powiecie bieruńsko–łódzińskim. Rozpad Mysłowic może tę dotychczasową strukturę istotnie zaburzyć.

Nie należy w tym kontekście zapominać o kwestii cen nieruchomości. Zmiana miejsca zamieszkania i przeniesienie się z centrum do strefy podmiejskiej (poza miejskiej) oznacza dla wielu sprzedaż dotychczasowego lokum. Nie jest to dzisiaj proste, biorąc pod uwagę ceny, oferty i preferencje klienta. Także pod tym kątem należy spojrzeć na te potencjalnie niewielkie w skali województwa strefy przewidywanej suburbanizacji. Rewitalizacja obszarów centralnych pozwoliłaby wyraźniej konkurować w procesie sprzedaży nieruchomości, dywersyfikując określone grupy nabywców. W obecnej rzeczywistości dominują mniej lub bardziej nieatrakcyjne obszary centralne miasta, na rewitalizację których nie ma za bardzo pomysłu i pieniędzy, zaś część dotychczasowych ich właścicieli przenosi się poza centrum pozostając z problemem sprzedaży byłego mieszkania. Nie da się zatem rozdzielić suburbanizacji od kwestii rewitalizacji obszarów centralnych miasta, co stanowiłoby istotne wzbogacenie procesu suburbanizacji wewnętrznej.

Literatura

- Kontratiew N. D., 1925. Bojszyje cikly koniunktury. Izdatielstwo Mysl, Moskwa.
- Krzysztofik R., Runge J., Kantor–Pietraga I., 2012. Governance of urban shrinkage: a tale of two Polish cities, Bytom and Sosnowiec. W: P. Churski (red.), *Contemporary Issues in Polish Geography*. Bogucki Wydawnictwo Naukowe, Poznań, 201–224.
- Runge A., 2008. Przemiany demograficzne miast GZ. W: R. Dulias, A. Hibszer (red.), *Górnśląski Związek Metropolitalny. Zarys monograficzny*. PTG Oddział Katowicki, Sosnowiec, 140–159.
- Runge J., Żurek I., (red.), 2011. Procesy i struktury demograficzno–społeczne na obszarze województwa śląskiego w latach 1988–2008. Urząd Statystyczny, Katowice.
- Rykiel Z., 1985. Zagadnienia regionalnych systemów osadniczych. *Studia KPZK PAN LXXXVIII*, PWE, Warszawa.
- Rykiel Z., 1991. Rozwój regionów stykowych w teorii i w badaniach empirycznych. *Prace Habilitacyjne IGiPZ PAN, Ossolineum*, Wrocław.
- Spórna T., 2012. Modele przemian urbanizacyjnych w województwie śląskim. *Prace WNoZ UŚ 72, WNoZ UŚ, Sosnowiec*.

Social–demographic challenge for job market in traditional economic region

Summary: The aim of the paper is to show the most essential social–demographic challenges of transformations in the job market of the traditional economic region of Central Europe on the example of Katowice conurbation and its regional surrounding. This region, which originated in the second cycle of N. D. Kondratiew (1925) and the development of which was based on coal mining and metallurgy, required essential changes when political transformation occurred (restructuring process, social modernization). It should be remembered however, that population conditions acting in three scales, i.e. over–regional (global and domestic), regional and local, play an essential role in these activities. The most important of them include: process of town “shrinking”, foreign job emigration, limited conditions of suburbanization. In the period of the nearest two decades, the most difficult situation is going to occur in two areas: central and western towns of Katowice conurbation with their surrounding, and north–eastern parts of the Katowice Province. Here, the process of population regress and ageing (including job resources) will be the most intensive. In the conclusion the Authors formulated recommendations for local and regional policy.

Keywords: traditional economic region, job market, town “shrinking”, foreign job emigration, suburbanization

dr Anna Runge
prof. dr hab. Jerzy Runge
Uniwersytet Śląski
Wydział Nauk o Ziemi
Katedra Geografii Ekonomicznej
ul. Będzińska 60
41–200 Sosnowiec
anna.runge@us.edu.pl
jerzy.runge@us.edu.pl

Gabriela Czapiewska
Akademia Pomorska w Słupsku

Rola lokalnych grup rybackich w rozwoju obszarów wiejskich województw nadmorskich

Streszczenie: Lokalne Grupy Rybackie (LGR) są partnerstwami podmiotów działających na rzecz społeczności lokalnej, związanej z sektorem rybackim. W opracowaniu przedstawiono rozmieszczenie i rozwój stowarzyszeń na obszarach wiejskich trzech nadmorskich województw – zachodniopomorskiego, pomorskiego i warmińsko-mazurskiego. Zaprezentowano idee funkcjonowania Lokalnych Grup Rybackich oraz ukazano ich działania na rzecz zrównoważonego rozwoju terenów zależnych od rybactwa.

Słowa kluczowe: obszary wiejskie, Lokalne Grupy Rybackie, rozwój rybactwa

1. Wstęp

Polski sektor rybacki stanowi zaledwie 0,07% PKB, jednakże ma ogromny wpływ na życie społeczno-gospodarcze trzech nadmorskich województw (zachodniopomorskiego, pomorskiego i warmińsko-mazurskiego). W celu poprawy społecznej i gospodarczej sytuacji branży rybackiej, a także związanych z rybactwem społeczności, ważne jest skoordynowanie działań podejmowanych na obszarach zależnych od rybactwa. Ogromną rolę w zrównoważonym rozwoju sektora rybackiego pełnią obecnie Lokalne Grupy Rybackie (LGR). Zrzeszają one przedstawicieli trzech sektorów – gospodarczego, publicznego i społecznego. LGR stanowią „specjalny” rodzaj stowarzyszenia, składający się z publiczno-prywatnego partnerstwa, w którym część prywatna (w tym społeczna) stanowi ponad 50%. Powstała grupa za pośrednictwem uzyskanych środków finansowych, ma możliwość uczestniczenia w realizacji Lokalnej Strategii Rozwoju Obszarów Rybackich (LSROR), będącej wizją rozwoju konkretnych społeczności lokalnych.

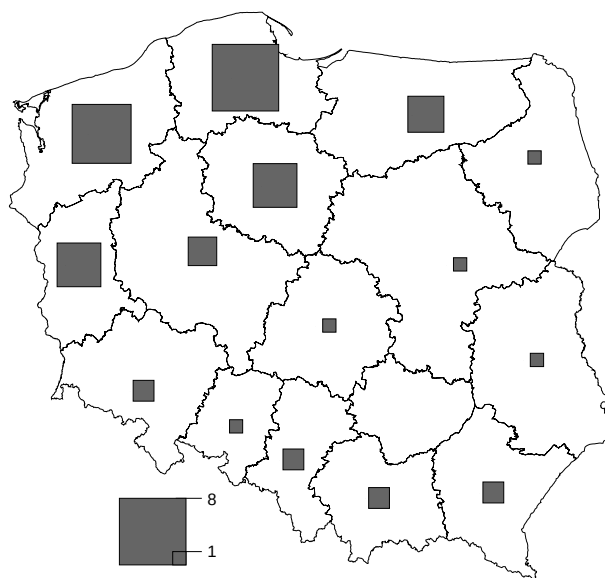
Według B. Wankiewicz (2009) współpraca władzy publicznej z przedsiębiorcami i społecznością lokalną przynosi wymierne korzyści w postaci rozwoju inicjatyw społeczno-gospodarczych oraz aktywizacji i integracji społeczności lokal-

nych, rozwoju gospodarczego jednostek samorządu terytorialnego, a także rozwoju partnerstwa publiczno–prawnego.

Celem niniejszego opracowania jest przedstawienie idei funkcjonowania Lokalnych Grup Rybackich na obszarach wiejskich trzech nadmorskich województw – zachodniopomorskiego, pomorskiego i warmińsko–mazurskiego. Ponadto, zaprezentowanie ich działań na rzecz zrównoważonego rozwoju terenów zależnych od rybactwa.

2. Rozwój i funkcjonowanie Lokalnych Grup Rybackich

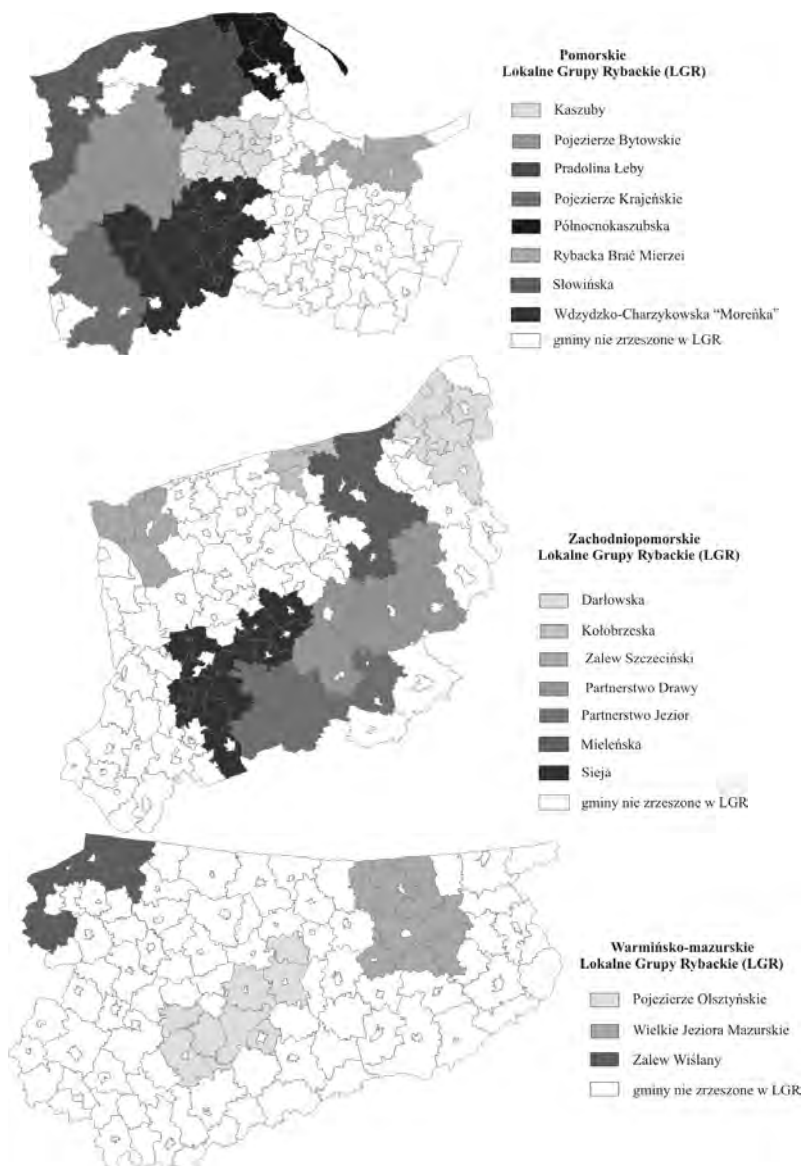
W Polsce funkcjonuje obecnie 48 Lokalnych Grup Rybackich, które zlokalizowane są na terenie każdego z 16 województw (ryc. 1). Łącznie zajmują prawie $\frac{1}{4}$ powierzchni kraju (22,5%). Blisko co dziesiąty Polak zamieszkuje obszar objęty działaniem LGR (9,6% ludności całego kraju). Stanowi to niewątpliwie fenomen w skali europejskiej gdyż, w porównaniu z innymi krajami Wspólnoty, Polska posiada największą liczbę funkcjonujących LGR.



Ryc. 1. Rozmieszczenie Lokalnych Grup Rybackich w Polsce w 2011 roku.
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych MRiRW.

Na obszarze trzech nadmorskich województw funkcjonuje 18 Lokalnych Grup Rybackich (37,5% wszystkich LGR w kraju), w tym najwięcej zlokalizowanych jest na terenie województwa pomorskiego (8) oraz województwa zachodniopomorskiego (7). Jedynie trzy tego typu stowarzyszenia działają w województwie

warmińsko-mazurskim. Zasięgiem działania obejmują zazwyczaj kilka, a niekiedy kilkanaście gmin (ryc. 2).



Ryc. 2. Rozmieszczenie Lokalnych Grup Rybackich w województwach nadmorskich.

Źródło: opracowanie własne.

LGR łącznie zajmują powierzchnię 38 465 km², zamieszkiwane są przez 1 698 tys. osób i skupiają 201 gmin wiejskich i miejsko-wiejskich, w tym 7 zlokalizowanych na terenie sąsiednich województw (tab. 1). LGR Pojezierze Krajeńskie

działaniem obejmuje łącznie 11 gmin, w tym 5 zlokalizowanych na terenie województwa pomorskiego (Człuchów, Debrzno, Koczała, Przechlewo, Rzeczenica), 5 – wielkopolskiego (Jastrowie, Lipka, Okonek, Zakrzewo, Złotów – gmina wiejska) oraz gmina Kamień Krajeński w województwie kujawsko-pomorskim. Z kolei Słowińska LGR działaniem obejmuje łącznie 7 gmin, w tym 6 zlokalizowanych na terenie województwa pomorskiego i 1 – zachodniopomorskiego (Postomino).

Tab. 1. Lokalne Grupy Rybackie (LGR) na terenie województw nadmorskich w 2011 roku.
Źródło: opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych, www.stat.gov.pl oraz informacji uzyskanych w siedzibach LGR.

Lp	Nazwa LGR	Siedziba LGR	Liczba gmin objętych działaniem LGR	Powierzchnia objęta działaniem LGR (w km ²)	Ludność zamieszkująca obszar działania LGR (w tys.)
Województwo pomorskie					
1	Kaszuby	Wieżyca	7	957	86,1
2	Pojezierze Bytowskie	Pasieka	11	2 412	88,5
3	Pojezierze Krajeńskie	Debrzno	* 11	2 815	81,0
4	Północnokaszubska	Władysławowo	8	772	96,6
5	Pradolina Łeby	Gniewino	9	1 512	72,8
6	Rybacka Brać Mierzei	Krynica Morska	7	940	60,5
7	Słowińska	Ustka	** 7	1 513	68,0
8	Wdzydzko–Charzykowska Moreńka	Chojnice	11	2 692	98,9
Województwo zachodniopomorskie					
1	Darłowska	Darłowo	5	1 422	60,3
2	Kołobrzeska	Kołobrzeg	3	335	61,8
3	Mieleńska	Sarbinowo	8	1 653	65,5
4	Partnerstwo Drawy	Szczecinek	9	2 712	82,0
5	Partnerstwo Jezior	Choszczno	9	1 774	61,7
6	Sieja	Marianowo	12	2 193	97,3
7	Zalew Szczeciński	Świnoujście	4	931	64,2
Województwo warmińsko-mazurskie					
1	Pojezierze Olsztyńskie	Barczewo	8	2 022	77,0
2	Wielkie Jeziora Mazurskie	Węgorzewo	9	1 996	55,6
3	Zalew Wiślan	Gościno	8	1 212	53,0
Razem			201	38 465	1 698,0

Wyjaśnienia: (*) LGR Pojezierze Krajeńskie działaniem obejmuje łącznie 11 gmin, w tym 5 zlokalizowanych na terenie województwa pomorskiego (Człuchów, Debrzno, Koczała, Przechlewo, Rzeczenica), 5 – wielkopolskiego (Jastrowie, Lipka, Okonek, Zakrzewo, Złotów – gmina wiejska) oraz gmina Kamień Krajeński w województwie kujawsko-pomorskim; (**) Słowińska LGR działaniem obejmuje łącznie 7 gmin, w tym 6 zlokalizowanych na terenie województwa pomorskiego i 1 – zachodniopomorskiego (Postomino).

Dodać należy, iż region pomorski znajduje się na pierwszym miejscu w kraju, pod względem liczby Lokalnych Grup Rybackich. Przybrały one formę stowarzyszeń, posiadających osobowość prawną. Bezpośredni nadzór nad ich funkcjonowaniem sprawują marszałkowie województw, co wynika z faktu, że przedsięwzięcia realizowane przez te grupy są współfinansowane ze środków Unii Europejskiej.

skiej. Nadrzędnym działaniem LGR jest zarządzanie realizacją Lokalnej Strategii Rozwoju Obszarów Rybackich, na podstawie której wdrażane są projekty łączące zasoby ludzkie, przyrodnicze, kulturowe, historyczne oraz wiedzę i umiejętności przedstawicieli trzech sektorów: publicznego, gospodarczego i społecznego.

Najwięcej gmin objętych działaniem Lokalnych Grup Rybackich skupia Sieja w województwie zachodniopomorskim (12) oraz trzy stowarzyszenia w województwie pomorskim – Pojezierze Bytowskie, Pojezierze Krajeńskie i Wdzydzko–Charzykowska Moreńka (po 11 gmin). Zdecydowanie najmniejszą liczbą gmin na badanym obszarze (3) charakteryzuje się Kołobrzeska LGR.

Na prezentowanym terenie największymi LGR, pod względem zajmowanej powierzchni (około 3 tys. km²) są Pojezierze Krajeńskie i Wdzydzko–Charzykowska Moreńka z terenu województwa pomorskiego oraz Partnerstwo Drawy z województwa zachodniopomorskiego. Zdecydowanie najmniejszą powierzchnię zajmuje Północnokaszubska LGR (772 km²). Utworzona została przez 76 członków – założycieli. W jej skład wchodzi cztery gminy wiejskie i cztery miejskie. Głównym atutem obszaru jest bezpośredni dostęp do morza i plaż. Na uwagę zasługuje również bogactwo form ochrony przyrody: Nadmorski i Trójmiejski Park Krajobrazowy, 21 rezerwatów przyrody, Europejska Sieć Ekologiczna Natura 2000, użytki ekologiczne oraz 177 pomników przyrody. Obszar partnerstwa jest miejscem koncentracji ludzi zajmujących się połowami morskimi, ich przetwórstwem oraz handlem rybnym. Wyjątkowa wydajność wód sprawia, że rybactwo stanowi nadal silną gałąź gospodarki.

Biorąc pod uwagę liczbę mieszkańców, wynoszącą niespełna 100 tys. osób, do największych LGR na obszarze województw nadmorskich należą Wdzydzko–Charzykowska Moreńka (województwo pomorskie) i Sieja (województwo zachodniopomorskie).

Inicjatywa powołania LGR Moreńka pojawiła się na przełomie 2008/2009 roku. Grupę inicjatywną stanowili partnerzy współpracujący ze sobą od 2006 roku w ramach programu LEADER na rzecz rozwoju obszaru ziemi chojnickiej. Doświadczenie zdobyte podczas realizacji I i II Schematu Pilotażowego Programu LEADER+ oraz dalsze działania związane z wdrażaniem lokalnej strategii rozwoju w ramach Osi 4 LEADER (PROW 2007–2013) skłoniły część Partnerów do podjęcia nowej inicjatywy – budowy Lokalnej Grupy Rybackiej. Wśród 58 założycieli – członków LGR Moreńka znaleźli się przedstawiciele 3 sektorów – publicznego (reprezentowanego przez gminy obszaru LGR), społecznego (rolnicy, przedstawiciele organizacji pozarządowych, osoby fizyczne) oraz gospodarczego (w tym przedstawiciele sektora rybackiego). Obecnie zrzesza 91 członków. Do stowarzyszenia należy łącznie 7 podmiotów z sektora rybackiego: Koło Polskiego Związku Wędkarskiego w Chojnicach, Gospodarstwo Rybackie w Charzykowach Sp. z o.o, Zakłady Rybackie Wdzydze Sp. z o.o. w Czarlinie, EVRAFISH Sp. z o.o. w Brusach (producent konserw rybnych), SEKO SA w Chojnicach (jeden z czołowych przetwórców

ryb w Polsce), Dro–Ryb Sp. z o.o. w Chojnicach (producent filetów ryb płaskich, mrożonych) oraz największe gospodarstwo pstragowe w Polsce – Zakład Hodowli Pstrąga w Zaporze – Mylof Sp. z o.o. Unikatowym bogactwem LGR są przede wszystkim jeziora lobeliowe, świadczące o ekologicznej i przyrodniczej wartości obszaru. Istotnym jest również fakt, iż tereny te stanowią kolebkę żeglarstwa śródlądowego w Polsce. Mocną stroną obszaru jest dostęp do surowca rybnego wysokiej jakości, co przekłada się na konkurencyjność przetwórstwa, a także racjonalne i proekologiczne założenia gospodarki rybackiej. Głównym celem działania LGR jest rozwój społeczno–gospodarczy w oparciu zarówno o zasoby naturalne, jak i aktywność mieszkańców.

Na obszarze LGR Sieja istnieją doskonałe warunki środowiskowe dla produkcji rybackiej, bogactwo gatunków ryb, w tym lokalna endemiczna sieja miedwieńska (rzadki gatunek autochtoniczny). O wysokich walorach przyrodniczych regionu świadczy znaczna liczba oraz powierzchnia obszarów prawnie chronionych, obejmujących wartościowe, mało przeobrażone fragmenty przyrody z bogactwem ponad 100 jezior polodowcowych o różnej genezie. Podstawowym kierunkiem działalności Partnerstwa są m.in. inwestycje zmierzające do wzmocnienia konkurencyjności obszaru LGR, propagowanie ekoturystyki oraz szeroko pojęta edukacja ekologiczna.

3. Zrównoważony rozwój obszarów zależnych od rybactwa

Zróznicowane krajobrazowo obszary, na których prowadzona jest działalność rybacka, obecnie liczyć mogą na specjalne instrumenty finansowe Unii Europejskiej, pobudzające ich rozwój. Przykładem racjonalnego wykorzystania potencjału rozwojowego badanych terenów jest Program Operacyjny Zrównoważony rozwój sektora rybołówstwa i nadbrzeżnych obszarów rybackich 2007–2013 (PO RYBY). Stworzony został aby realizować cele polskiej polityki rybackiej, takie jak:

- racjonalna gospodarka żywymi zasobami wód i poprawa efektywności sektora rybackiego,
- podniesienie konkurencyjności polskiego rybołówstwa morskiego, rybactwa śródlądowego i przetwórstwa ryb,
- poprawa jakości życia na obszarach zależnych od rybactwa.

Program zakłada realizację celów strategicznych i podjęcie działań w pięciu obszarach priorytetowych, tak zwanych osiach :

- (1) środki na rzecz dostosowania floty rybackiej,
- (2) akwakultura, rybołówstwo śródlądowe, przetwórstwo i obrót produktami rybołówstwa i akwakultury,
- (3) środki służące wspólnemu interesowi,
- (4) zrównoważony rozwój obszarów zależnych od rybactwa,

- (5) pomoc techniczna.

Zasadniczym celem pierwszej osi priorytetowej jest dostosowanie floty rybackiej do dostępnych żywych zasobów, poprawa rentowności rybołówstwa morskiego oraz zapewnienie osłon społeczno-ekonomicznych, w związku z realizacją wymogów Wspólnej Polityki Rybackiej. W zakresie rybactwa śródlądowego (oś 2), główne działania koncentrują się w zakresie modernizacji istniejących gospodarstw chowu i hodowli ryb. Możliwe są także inwestycje w infrastrukturę, głównie na rzecz poprawy warunków pracy oraz higieny i jakości produktów. W ramach tej osi priorytetowej pomoc finansowa przyznawana jest także na inwestycje w przetwórstwo i obrót ryb, dostosowanie do wymogów ochrony środowiska, a także utrzymanie zatrudnienia w tym sektorze i przeszkolenia kadr. W przypadku trzeciej osi wspierane będzie polepszenie organizacji sektora rybackiego, na przykład poprzez ustanawianie oraz restrukturyzację uznanych organizacji producenckich, działania innowacyjne, projekty pilotażowe i wymianę doświadczeń. Ponadto, realizacja szeroko zakrojonych kampanii informacyjnych o spożyciu ryb i sektorze rybactwa w celu zwiększenia średniego spożycia w przeliczeniu na mieszkańca. Realizacja kolejnej, czwartej osi priorytetowej przyczynia się do aktywizacji społeczności na obszarach zależnych od rybactwa, poprzez włączenie partnerów społecznych i gospodarczych z danego obszaru do planowania i wdrażania lokalnych inicjatyw, które pozwolą na rozwój tych terenów oraz poprawę jakości życia lokalnych społeczności związanych z rybactwem. Celem piątej osi priorytetowej jest wsparcie administracyjne instytucji zaangażowanych we wdrażanie i realizację Programu Operacyjnego.

Główne cele osi 4 Programu Operacyjnego Zrównoważony rozwój sektora rybołówstwa i nadbrzeżnych obszarów rybackich 2007–2013 to:

- zahamowanie zmniejszającego się znaczenia sektora rybackiego,
- rekonwersja obszarów dotkniętych zmianami w sektorze,
- poprawa jakości życia społeczności rybackich,
- utrzymanie dobrobytu gospodarczego i społecznego oraz podniesienie wartości dodanej produktów rybołówstwa i akwakultury (Wierzbicka 2011).

Oś priorytetowa 4 Programu Operacyjnego Zrównoważony rozwój sektora rybołówstwa i nadbrzeżnych obszarów rybackich 2007–2013 ma przyczynić się do aktywizacji społeczności obszarów zależnych od rybactwa, głównie poprzez wdrażanie lokalnych inicjatyw. Dużą rolę w tym zakresie przypisuje się Lokalnym Grupom Rybackim (Szambelańczyk 2010). A zatem podmiotom zrzeszającym przedstawicieli szeroko rozumianego sektora rybackiego, gminy i inne podmioty publiczne oraz przedstawicieli sektora społecznego (dobrowolne zrzeszenia działające na obszarach zależnych od rybactwa). W ramach przygotowanych lokalnych strategii możliwe jest realizowanie szeregu inwestycji i inicjatyw, m.in. w zakresie dywersyfikacji działalności gospodarczej oraz inwestycje na rzecz drobnej infrastruktury rybackiej. Rola lokalnych grup rybackich jest trudna do przecenienia. Właśnie do nich należy selekcja projektów, o dofinansowanie, których będą się ubiegać benefi-

cjenci. LGR wybiera te projekty, które jej zdaniem w najlepszym stopniu będą realizować LSROR, a zatem najlepiej wpłyną na rozwój danego obszaru pod kątem jego związku z sektorem rybackim. Opinia LGR jest decydująca, chociaż planowane operacje są jeszcze weryfikowane przez samorząd województwa, pełniący rolę instytucji pośredniczącej dla wdrażania osi priorytetowej 4 PO RYBY 2007–2013. Do zadań jednostki należy kontrolowanie zgodności poszczególnych projektów z aktami prawa wspólnotowego i krajowego, podpisywanie umów z beneficjentami, oraz kontrola realizacji operacji i wysyłanie do Agencji Restrukturyzacji i Modernizacji Rolnictwa wniosku o płatność.

Dzięki instrumentom przewidzianym w osi priorytetowej 4, to lokalne społeczności uzyskają realną możliwość decydowania o tym, co jest najważniejsze dla rozwoju konkretnego obszaru. Na wdrażanie osi priorytetowej 4 zostało przeznaczonych ponad 313 milionów €. Stanowi to około 32% środków przeznaczonych na finansowanie całego Programu Operacyjnego Zrównoważony rozwój sektora rybołówstwa i nadbrzeżnych obszarów rybackich 2007–2013.

Poszczególne Partnerstwa opracowały dla obszaru swojego działania Lokalną Strategię Rozwoju Obszarów Rybackich (LSROR). Stanowi ona kluczowy dokument ukazujący diagnozę badanego terenu oraz preferowane i uzgodnione w drodze konsultacji społecznych kierunki jego rozwoju. Strategia określa także oczekiwane i pożądane przez lokalną społeczność projekty oraz kwotę środków niezbędną do osiągnięcia celów w niej zawartych. Łączna wysokość środków unijnych przyznanych Lokalnym Grupom Rybackim na realizację LSROR w województwach nadmorskich wyniosła blisko 630 milionów złotych. Kwota ta stanowi 49,8% całości wsparcia finansowego przydzielonego LGR w Polsce (tab. 2).

Tab. 2. Lokalne Grupy Rybackie wybrane do realizacji LSROR w ramach limitu dostępnych środków w poszczególnych województwach.

Źródło: www.minrol.gov.pl.

Województwo	Liczba LGR	Przyznane środki finansowe na realizację LSROR (w PLN)
Dolnośląskie	2	68 439 249,11
Kujawsko-Pomorskie	5	65 321 904,63
Lubelskie	1	31 230 926,05
Lubuskie	5	104 578 567,05
Łódzkie	1	16 593 285,19
Małopolskie	2	41 477 347,41
Mazowieckie	1	17 675 552,90
Opolskie	1	22 191 258,73
Podkarpackie	2	24 291 813,59
Podlaskie	1	53 414 008,00
Pomorskie	8	323 816 522,94
Śląskie	2	66 495 266,83
Świętokrzyskie	3	56 377 307,37
Warmińsko-Mazurskie	4	106 204 967,71
Wielkopolskie	3	62 500 337,93
Zachodniopomorskie	7	196 411 933,68
OGÓŁEM	48	1 257 020 249,11

Niekwestionowanym liderem w kraju, pod względem pozyskanych środków na ten cel jest województwo pomorskie. Z kolei, spośród ośmiu funkcjonujących na tym terenie Lokalnych Grup Rybackich, najwyższą kwotę na realizację LSROR otrzymała Północnokaszubska LGR (tab. 3).

Z analiz poszczególnych Strategii Lokalnego Rozwoju Obszarów Rybackich badanych województw wynika, iż wszystkie Partnerstwa realizują działania w zakresie zrównoważonego wykorzystania zasobów badanego obszaru oraz wzmocnienia jego atrakcyjności i konkurencyjności, zachowując jednocześnie sektor rybacki. Ponadto, wśród obszarów tematycznych, na których koncentrują się przedsięwzięcia zawarte w strategiach wymienić należy rozwój turystyki, aktywizację lokalnej społeczności, a także poprawę jakości życia mieszkańców.

Tab. 3. Środki finansowe przyznane na realizację LSROR w województwie pomorskim.

Źródło: Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego w Gdańsku,
Departament Programów Obszarów Wiejskich

Lp	Nazwa LGR	Przyznane środki finansowe na realizację LSROR (w PLN)
1	Kaszuby	42 862 297
2	Pojezierze Bytowskie	44 029 126
3	Pojezierze Krajeńskie	17 359 559
4	Północnokaszubska	69 864 936
5	Pradolina Łeby	39 063 144
6	Rybacka Brać Mierzei	32 459 624
7	Słowińska	46 313 614
8	Wdzydzko–Charzykowska „Moreńka”	31 864 222
Razem		323 816 522

Dzięki działaniom podejmowanym na badanym terenie w ramach osi 4 – Zrównoważony rozwój obszarów zależnych od rybactwa, pojawiły się możliwości rozpoczęcia własnej działalności gospodarczej, dofinansowanie już prowadzonej firmy, lub rozpoczęcie inwestycji poprawiających sieć usług na obszarze zależnym od rybactwa. Ponadto, stworzono szansę na promowanie i pielęgnowanie własnych tradycji, co daje dodatkową sposobność do rozwoju turystyki i agroturystyki. Szereg tego typu operacji napędza całą lokalną gospodarkę, od produktów gastronomicznych i atrakcji turystycznych, po rozwój przemysłu. Niewątpliwie wszelkie działania realizowane w ramach tej osi przyczynią się do przeprowadzenia realnej zmiany, korzystnej dla wszystkich mieszkańców.

4. Sieci Lokalnych Grup Rybackich w województwach nadmorskich

W Polsce funkcjonuje obecnie sześć nieformalnych sieci zrzeszających Lokalne Grupy Rybackie: Dolnośląsko–Lubusko–Wielkopolska Sieć LGR, Kujawsko–Pomorskie LGR, Lokalne Grupy Rybackie – Sieć Południowa, Maszoperia Pomor-

skich LGR, Międzyregionalny Konwent Północno–Wschodnich LGR oraz Zachodniopomorska Sieć LGR.

Partnerstwa z terenu województwa warmińsko–mazurskiego współpracują w ramach nieformalnej sieci Północno–Wschodnich Lokalnych Grup Rybackich. Łącznie obejmuje ona swym działaniem sześć Partnerstw z Warmii i Mazur, województwa podlaskiego i mazowieckiego (Mazurskie Morze, Pojezierze Olsztyńskie, Pojezierze Suwalsko–Augustowskie, Wielkie Jeziora Mazurskie, Zalew Wiślany i Zalew Zegrzyński). Przewodnictwo w Konwencie do końca bieżącego roku sprawować będzie LGR Wielkie Jeziora Mazurskie. Z kolei Zachodniopomorska Sieć Lokalnych Grup Rybackich skupia stowarzyszenia funkcjonujące w województwie zachodniopomorskim. Współpracę nawiązano w celu ich wzajemnego rozwoju oraz wspólnych korzyści takich jak: łączenie organizacji zaangażowanych w rozwój obszarów zależnych od rybactwa, ułatwianie wymiany doświadczeń i wspieranie polityki wobec obszarów zależnych od rybactwa, a także zapewnienie przepływu informacji na poziomie lokalnym, krajowym i europejskim.

Pierwszą tego rodzaju inicjatywą w kraju była utworzona w 2011 roku Maszoperia Pomorskich Grup Rybackich. Projekt współpracy był efektem porozumienia ośmiu Partnerstw z Województwa Pomorskiego. Maszoperia oznacza rybacką spółkę polegającą na szeroko rozumianej współpracy i solidarności ludzi morza oraz ich rodzin. Pomorskie Grupy Rybackie zawiązały porozumienie w celu wzajemnego wsparcia przy wdrażaniu Lokalnych Strategii Rozwoju Obszarów Rybackich oraz współpracy i wypracowywaniu postulatów do instytucji zaangażowanych we wdrażanie Osi 4 PO RYBY. Przedsięwzięcie to polega na wspólnej realizacji kilku kluczowych zadań:

- wzmocnieniu sieci pomorskich LGR poprzez organizację spotkań dotyczących wymiany wiedzy i doświadczeń pracowników, szkoleń dla organów LGR,
- wzmocnieniu identyfikacji i budowaniu wizerunku Maszoperii,
- wypracowaniu koncepcji wspólnego produktu turystycznego pełniącego funkcje edukacyjno–promocyjne,
- wspólnej promocji Sieci poprzez stworzenie strony internetowej, gdzie zamieszczane będą informacje o poszczególnych LGR wraz z forum wymiany wiedzy,
- opracowaniu i kolportażu wydawnictwa poświęconego działalności LGR działających na terenie województwa oraz realizacji działań w ramach osi 4 PO RYBY 2007–2013.

Na początku powstania Maszoperii przewodnictwo nad działaniem sieci objęła Północnokaszubska LGR, a z początkiem 2012 roku przejęła je Słowińska Lokalna Grupa Rybacka. Obecnie kierownictwem i organizacją prac sieci zajmuje się LGR Kaszuby, której przewodnictwo potrwa do końca bieżącego roku. Projekt współpracy finansowany jest z operacji „Wsparcie na rzecz współpracy międzyregionalnej i międzynarodowej” Osi 4 PO RYBY 2007–2013 i realizowany jest w roku 2012.

Projektem, który powstał w celu podejmowania wspólnych działań na rzecz Lokalnych Grup Rybackich w kraju jest Konwent Polskich Lokalnych Grup Rybackich (KPLGR). Powołany został 18 maja bieżącego roku w Toruniu na spotkaniu przedstawicieli sześciu sieci zrzeszających LGR w kraju, na którym podpisane zostało porozumienie o współpracy. Inicjowane przedsięwzięcia obejmowały między innymi rozwiązywanie problemów powstałych w trakcie wdrażania Lokalnych Strategii Rozwoju Obszarów Rybackich, wypracowanie jednolitych stanowisk w sprawie obszarów zależnych od rybactwa wobec innych podmiotów i instytucji zaangażowanych we wdrażanie Programu Operacyjnego Zrównoważony rozwój sektora rybołówstwa i nadbrzeżnych obszarów rybackich 2007–2013, a także wzajemną promocję obszarów działania poszczególnych LGR.

5. Podsumowanie

Obszary zależne od rybactwa obejmują nadbrzeżne obszary morskie, estuaria głównych rzek w ramach których koncentruje się hodowla ryb łososiowatych, obszary rozmieszczenia obiektów chowu hodowli ryb oraz obszary pojezierzy, na których prowadzone jest rybołówstwo śródlądowe oraz wędkarstwo.

Wejście Polski do Unii Europejskiej stworzyło szansę pozyskania wsparcia finansowego na rozwój obszarów wiejskich. Szczególnie istotny w perspektywie wdrażania Lokalnych Strategii Rozwoju Obszarów Rybackich jest dostęp do funduszy przeznaczonych na realizację działań w ramach osi 4 Programu Operacyjnego Zrównoważony rozwój sektora rybołówstwa i nadbrzeżnych obszarów rybackich 2007–2013.

Rybactwo na terenie prezentowanych województw nadmorskich postrzegane jest jako zintegrowana działalność, będąca istotnym składnikiem rozwoju zrównoważonego (ekorozwoju), kreująca poza funkcją proekologiczną i gospodarczą, liczne dodatkowe korzyści zewnętrzne. Zdecydowanie do najważniejszych funkcji kompleksowej gospodarki rybackiej należą:

- realizacja bezpośredniej i pośredniej ochrony ichtiofauny oraz całościowej ochrony eko–systemów wodnych poprzez odpowiednie zabiegi gospodarcze – zrównoważoną eksploatację pogłowia ryb, proekologiczną politykę zarybienia oraz inne zabiegi ochronne w stosunku do ichtiofauny i ekosystemów wodnych,
- produkcja i dostarczanie na rynek lokalny i krajowy ryb konsumpcyjnych o dużych walorach kulinarnych i zdrowotnych,
- zaspokajanie potrzeb społecznych, głównie wędkarskich i rekreacyjnych, poprzez prowadzenie racjonalnej gospodarki typu rybacko–wędkarskiego,

- generowanie licznych korzyści zewnętrznych, czyli wpływ na rozwój innych form aktywności gospodarczej, bazujących w sposób bezpośredni lub pośredni na efektach działalności rybactwa (turystyka, gastronomia, itp.),
- tworzenie nowych ekosystemów wodnych i retencja wód poprzez budowę, rozbudowę i utrzymywanie obiektów stawowych.

Lokalne Grupy Rybackie, stanowiące trójsektorowe partnerstwa, dzięki współpracy przy opracowaniu i wdrażaniu Lokalnych Strategii Rozwoju Obszarów Rybackich zyskują doświadczenie, które z pewnością zaprocentuje w przyszłości.

Literatura

- <http://www.arimr.gov.pl/pomoc-unijna/po-ryby-2007-2013/os-priorytetowa-4-zrownowazony-rozwoj-obszarow-zaleznych-od-rybactwa.html>
(data dostępu: 2012-09-20).
- <http://www.grupyrybackie.pl>
(data dostępu: 2012-09-20).
- <http://www.lgrmorenka.pl>
(data dostępu: 2012-09-20).
- http://www.lgr.szczecinek.pl/index.php?option=com_content&view=article&id=156&Itemid=27
(data dostępu: 2012-09-20).
- http://www.mazurylgr.pl/index.php?option=com_content&task=view&id=278&Itemid=17
(data dostępu: 2012-09-20).
- <http://www.minrol.gov.pl/pol/Wsparcie-rolnictwa-i-rybolowstwa/PO-RYBY-2007-2013/Os-priorytetowa-4-PO-RYBY-2007-2013>
(data dostępu: 2012-09-20).
- <http://www.mojregion.eu/abc-funduszy.html>
(data dostępu: 2012-09-20).
- <http://www.plgr.pl>
(data dostępu: 2012-09-20).
- <http://www.rybactwo.info>
(data dostępu: 2012-09-20).
- <http://www.sgr.org.pl/Maszoperia/Projekt-wspolpracy>
(data dostępu: 2012-09-20).
- Pomorskie Lokalne Grupy Rybackie (broszura)*. Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego, Departament Rozwoju Obszarów Wiejskich; Ministerstwo Rolnictwa i Rozwoju Wsi, Departament Rybołówstwa.
- Przygotowanie Lokalnych Grup Rybackich w Polsce*. Projekt szkoleniowy dla potencjalnych beneficjentów PO RYBY 2007–2013: http://www.zabawola.pl/strona_archiwalna/www.zabawola.pl/ldg%20skrypt%20dla%20uczestnika.pdf
(data dostępu: 2012-09-20).
- Szambelańczyk K., 2010. Praktyczne wdrażanie wsparcia w ramach Lokalnych Grup Rybackich oraz udział w procesie aplikacyjnym Urzędów Marszałkowskich. Biuletyn informacyjny 13, 21–23: http://www.baltyk.org.pl/_dokumenty/_13biuletyn.pdf
(data dostępu: 2012-09-25).
- <http://www.sprl.pl/userfiles/files/pdf/osiv.pdf>
(data dostępu: 2012-09-25).
- Wankiewicz B., 2009. Innowacyjne rozwiązania w zakresie oddziaływania zasobów finansowych gmin na rozwój samorządności. Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego 530, Ekonomiczne Problemy Usług 31.
- Wierzbicka I., 2011. Zrównoważony rozwój obszarów zależnych od rybactwa na przykładzie regionu świętokrzyskiego. *Studia i Materiały. Miscellanea Oeconomicae* 2, 173–184.

Założenia osi priorytetowej 4 Programu Operacyjnego Zrównoważony rozwój sektora rybołówstwa i nadbrzeżnych obszarów rybackich 2007–2013. Broszura informacyjna, MRiRW: http://www.prow.sbr.pl/pliki/broszura_informacyjna.pdf (data dostępu: 2012–09–26).

The role of local fishing groups in the development of rural coastal villages

Summary: Local Fishing Groups are partnerships of organizations dedicated to the local community related to the fishing industry. In this paper following the example of three coastal regions – West Pomerania, Pomerania and Warmia–Mazury is shown the influence of associations on the development of rural areas. There are presented ideas of functioning the Local Fishing Groups and shows their effects on sustainable development of fisheries areas.

Keywords: rural areas, Local Fishing Groups, fishing development

dr Gabriela Czapiewska
Akademia Pomorska w Słupsku
Instytut Geografii i Studiów Regionalnych
ul. Partyzantów 27
76–200 Słupsk
gabrielaczapiewska@poczta.onet.pl

Sławomir Czerwiński
Uniwersytet Wrocławski

Handel wielkopowierzchniowy Wrocławia – stan obecny i perspektywa rozwoju

Streszczenie: W artykule przedstawiono inwentaryzację i prezentację przestrzennego rozmieszczenia wielkopowierzchniowych obiektów handlowych na terenie Wrocławia. Wyznaczono również potencjalne kierunki ich rozwoju wraz ze wskazaniem wolnych obszarów inwestycyjnych. Ponadto reagując na pojawiające się w literaturze oraz życiu codziennym nowe określenia opisujące wielkopowierzchniowe obiekty handlowe, sporządzono klasyfikację wrocławskich wielkopowierzchniowych obiektów handlowych.

Słowa kluczowe: Wrocław, wielkopowierzchniowe obiekty handlowe, aspekt przestrzenny, klasyfikacja

1. Wprowadzenie – zarys problemu oraz cel opracowania

Koncentracja kapitałowa, integracyjna, organizacyjna czy przestrzenna handlu (Ciechomski 2010) nie jest w przestrzeni miejskiej zjawiskiem nowym (Maleszyk 2000). *Novum* stanowią jedynie formy działalności handlowej, które pod wpływem postępu naukowo-technologicznego, zmieniających się warunków społecznych, gospodarczych, kulturowych i środowiskowych ewoluują (Guy 1998). Doskonałym poligonem do prowadzenia badań nad przemianami w handlu jest Polska. To tu w ostatnich dwóch dekadach obserwuje się dynamiczny, zarówno ilościowy jak i jakościowy jego rozwój (Kaczmarek 2010, Maleszyk 1997a, 1997b, 2000, 2004, Taylor 2000). Szczególnie dotyczy to dużych miast (Bratkowski i in. 2005, Jarosz 2001, Kaczmarek 2010, Kłosowski 2002, Kociuba 2006, Namyślak 2006, Rochmińska 2005, Węclaw 2000, Węclaw–Michniewska 2006) gdzie lokalizują się i funkcjonują najnowsze formy działalności handlowej, do których należą obecnie wielkopowierzchniowe obiekty handlowe ¹.

¹ Na potrzeby niniejszego opracowania za wielkopowierzchniowy obiekt handlowy przyjęto pojedynczy budynek o minimalnej powierzchni handlowej 400 m², pełniący głównie funkcję handlową lub dodatkowo posiadający

Według raportów *Market View Warsaw Retail* (2012) oraz *Wrocławski Rynek Nieruchomości* (2012) ² dotyczących rynku nieruchomości, za III kwartał 2012 roku, we Wrocławiu występuje największe nasycenie nowoczesną powierzchnią handlową ³ na 1 tys. mieszkańców w Polsce (563 m²/1 tys. mieszkańców). Doliczając do szacunków pozostałe obiekty wielkopowierzchniowe ⁴ zauważa się, że nasycenie Wrocławia tego typu formami handlowymi osiągnęło już punkt krytyczny ⁵ (tab. 4.). Pomimo tego potencjał stolicy Dolnego Śląska dla rozwoju handlu wielkopowierzchniowego jest nadal obiecujący. Świadczą o tym choćby inwestycje w Regionalnej Strefie Rozwoju Przedsiębiorczości Węzeł Bielański ⁶, planowana budowa centrum handlowego Idylla, rozbudowa centrum handlowego Pasaż Grunwaldzki, czy nieustannie postępująca ekspansja dyskontów (*Wrocławski rynek...* 2012). Dlatego bardzo ważne jest by rozwój najnowszych form działalności handlowej nie odbywał się w sposób żywiołowy, tylko z uwzględnieniem: istniejącej struktury przestrzennej handlu i innych funkcji usługowych miasta, jego systemu transportowego, potrzeb mieszkańców (dostępność, standard obiektów), kształtu architektonicznego i wkomponowania obiektu w układ urbanistyczny miasta (Ledwoń 2008, Dołhun 2011, Kaczmarek 2012). Zarówno miejskie jak i gminne dokumenty planistyczne nie określają szczegółowo zasad gospodarowania przestrzenią pod handel wielkopowierzchniowy. Ponadto władze administracyjne nie sporządzają lokalnych planów jego rozwoju (Kaczmarek 2012, Węclaw–Michniewska 2006). Może to wynikać z braku jednoznacznych empirycznych opracowań dotyczących negatywnego oddziaływania wielkopowierzchniowych obiektów handlowych na strukturę sieci usługowej (handlowej) miasta (Czerwiński 2012, Gwosdz, Sobala–Gwosdz 2011, Ledwoń 2008.). Do tej pory wykazano jedynie zmiany w zdecentralizowaniu i zdehierarchizowaniu przestrzeni wielkomiejskiej oraz w hierarchii strumieni przemyszczeń wewnątrzmijskich (Zipser 2010). Ponadto zweryfikowano problem za-

funkcje towarzyszące – wszystkie działalności usługowe z wyłączeniem handlu detalicznego (wg. PKD 2007 – sekcja G, dział 47). Wybór minimalnego kryterium powierzchni 400 m² wynika z: (1) *Ustawy z dnia 11 maja 2007 roku o tworzeniu i działaniu wielkopowierzchniowych obiektów handlowych* (2) uwzględnienia cech charakterystycznych dla wielkopowierzchniowych obiektów handlowych (3) obserwacji doświadczeń franczyzowych sieci handlowych (ogólnospożywczych, drogerijnych, budowlanych, meblowych), które za optymalny sklep samoobsługowy, przyjmują obiekt mogący zaprojektować zgodnie z najnowszymi trendami rynkowymi, by zapewnić komfort zakupów. Jego powierzchnia wynosi od 250 m² (sklep ogólnospożywczy) do 350 m² (sklep budowlany, meblowy).

² Firmy doradcze działające w sektorze nieruchomości komercyjnych.

³ Za nowoczesną powierzchnię handlową przyjęto wszystkie obiekty powyżej 5 000 m² powierzchni wynajmu brutto (GLA), czyli tradycyjne centra handlowe (CH) wszystkich (I–V) generacji oraz profilowane centra handlowe: parki handlowe (PH), centra wyprzedażowe (*outlet*), tematyczne i osiedlowe centra handlowe.

⁴ Obiekty powyżej 400 m² funkcjonujące w tkance miasta Wrocław objęte jednocześnie badaniem: galerie handlowe (GH), domy handlowe (DH); hale targowe (HT); super-, hipermarkety ogólnospożywcze i specjalistyczne, obiekty *cash and carry*, dyskonty oraz podmiejskie centra handlowe. Zaznaczenia wymaga fakt, że w badaniu pominięto pawilony handlowe oraz salony samochodowe.

⁵ Powierzchnia sprzedaży wielkopowierzchniowej w miastach zachodnioeuropejskich wynosi 2 m²/mieszkańca (Kaczmarek 2012).

⁶ Prowadzona jest już budowa najnowocześniejszego wielkopowierzchniowego obiektu handlowego Ikea w Polsce oraz salonu meblowego Abra. Ponadto w latach 2012–2014 etapami oddawane do użytku będzie Profilowane Centrum Handlu Hurtowego Bielany Trade Centre. W roku 2013 uruchomione zostanie również centrum handlowe prawdopodobnie III generacji.

właszczania przestrzeni publicznej przez wielkopowierzchniowe obiekty handlowe, które przekształcają ją w tzw. *quasi* przestrzeń publiczną (Jałowiecki, 2005, Mikieliewicz 2007, Staeheli, Mitchell 2006). Wobec powyższego zasadne są dalsze szczegółowe badania nad rozwojem handlu wielkopowierzchniowego (Wilk 2005) i ewolucją jego form (Ciechomski 2010, Domański 2005, Kaczmarek 2010).

W niniejszym artykule podjęto przedstawienie trzech celów badawczych: (1) inwentaryzacji i prezentacji przestrzennego rozmieszczenia wielkopowierzchniowych obiektów handlowych na terenie Wrocławia; (2) wyznaczenia potencjalnych kierunków rozwoju wielkopowierzchniowych obiektów handlowych wraz ze wskazaniem wolnych obszarów inwestycyjnych we Wrocławiu; (3) klasyfikacji wrocławskich wielkopowierzchniowych obiektów handlowych. Pierwszy cel zrealizowano bazując na danych ⁷ dotyczących wielkopowierzchniowych obiektów handlowych funkcjonujących na terenie miasta Wrocław na dzień 31.10.2012. Pochodzą one z portali ⁸ internetowych zajmujących się nowymi formami handlowymi oraz ze stron internetowych określonych sieci i obiektów handlowych. Ich uzupełnienie stanowi inwentaryzacja terenowa (29–30 wrzesień 2012) w dzielnicy Stare Miasto, która miała na celu wychwycenie funkcjonujących w przestrzeni miejskiej wielkopowierzchniowych obiektów handlowych (dom, pasaż handlowy, galeria handlowa, hala targowa) rozwijających się w I połowie XX wieku. Następnie na podstawie *Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Wrocławia* (2010), dostępnych strategii marketingowych sieci handlowych, planów inwestycyjnych deweloperów, raportów dotyczących wrocławskiego rynku nieruchomości oraz aspektu przestrzennego prezentującego stan obecny wielkopowierzchniowych obiektów handlowych wykonano założenie celu drugiego. Jednocześnie reagując na pojawiające się w literaturze oraz życiu codziennym nowe określenia opisujące wielkopowierzchniowe obiekty handlowe (mini market, mini supermarket i mini hipermarket) wykorzystano zagregowaną bazę danych wrocławskich wielkopowierzchniowych obiektów handlowych tworząc na jej podstawie ich klasyfikację.

2. Problematyka klasyfikacyjno–terminologiczna

Wielkopowierzchniowe obiekty handlowe podlegają wielu klasyfikacjom. Ich podstawę stanowi: geneza, lokalizacja, forma organizacyjna i przestrzenna, powierzchnia, funkcjonalność (Dzieciuchowicz 2012). Najczęściej w literaturze stosuje się dwa ostatnie kryteria, na podstawie których powstają również klasyfikacje uwzględniające zasięg (obszar) oddziaływania (*Basic Configurations an Types...*

⁷ Dane obejmowały: rok powstania, ostatni ważny remont; powierzchnie handlową, biurową, mieszkaniową; liczbę miejsc parkingowych oraz podmiotów gospodarczych; cechy charakterystyczne.

⁸ Należą do nich: galerie handlowe.pl, naszemiasto.pl, urbanity.pl.

2004, Czerwiński 2012). Nie zawsze jednak tworzone i obowiązujące klasyfikacje uwzględniają w sposób bezdyskusyjny wszystkie wielkopowierzchniowe obiekty handlowe. Wynika to z trzech powodów. Pierwszy, to duża dynamika rozwoju form handlu, które pod wpływem działalności mechanizmów rynkowych są z jednej strony udoskonalane, a z drugiej wypierane z rynku i zastępowane nowymi (Ciechomski 2010, Kotler 1999, Kudła i in. 2000). Drugi, to zacieranie się granic pomiędzy poszczególnymi obiektami, zwłaszcza pod względem marketingowym, funkcjonalności jak również powierzchni (Domański 2005). Trzeci, to brak szczegółowych klasyfikacji dotyczących wielkopowierzchniowych obiektów handlowych funkcjonujących na każdym kontynencie, a nawet kraju. Taki stan rzeczy zaobserwowano podczas porównywania obiektów oraz prowadzonych badań w skali globalnej.

Wobec powyższego ważne jest by dokonać nowego spojrzenia na kwestie klasyfikacji wielkopowierzchniowych obiektów handlowych, czego pochodną będą również zmiany w ich terminologii. Podstawę prac w tym zakresie muszą stanowić dotychczasowe dokonania terminologiczno–klasyfikacyjne. Przykładem badań tego typu są już wykonane przez Międzynarodową Radę Centrów Handlowych (ISCC), klasyfikacje dla amerykańskich (DeLsile 2005) i europejskich centrów handlowych (Lambert 2006). Podobne typologie wykonano również dla Warszawy (Dudek–Mańkowska 2006, Jarosz 2001) czy Lublina (Kociuba 2006). Jednakże duża dynamika nieustannych zmian zachodzących w handlu wymusza również dostosowywanie do nich klasyfikacji, które pod upływem czasu się dezaktualizują.

Owe nowe spojrzenie musi składać się z badań prowadzonych na trzech poziomach: regionu, kraju, kontynentu. Pierwsze dwa pozwolą uwzględnić odmienne warunki kulturowo–społeczno–ekonomiczne, co przyczyni się do wychwycenia różnic w powierzchni (wielkości), funkcjonalności i zasięgu (obszarze) oddziaływania badanych obiektów. Następnie na poziomie kontynentu, na podstawie klasyfikacji krajowych należałoby sporządzić uniwersalną klasyfikację, która umożliwi prowadzenie zaawansowanych prac badawczych w skali globalnej. Na każdym poziomie prowadzonych badań trzeba zwrócić większą uwagę na funkcjonalność badanych obiektów i ich cechy charakterystyczne, stosując jednocześnie elastyczność do sztywno dziś obowiązujących kryteriów powierzchni.

Powyższe spostrzeżenia zastosowano przy tworzeniu klasyfikacji wielkopowierzchniowych obiektów handlowych Wrocławia dla tradycyjnych (tab. 1) i profilowanych (tab. 2) centrów handlowych oraz pozostałych wiekopowierzchniowych obiektów handlowych (tab. 3).

Tab. 1. Tradycyjne centra handlowe Wrocławia.

Źródło: opracowanie własne na podstawie klasyfikacji centrów handlowych zaproponowanych przez J. Lamberta (2006), T. Kaczmarka (2010), R. Knapa (2011, Rynek centrów handlowych w Polsce – materiały z wykładów otwartych Dyrektora ds. Rozwoju i Badań Rynków Polskiej Rady Centrów Handlowych).

centrum handlowe /powierzchnia GLA/ /rozmiar/ /zasięg/	funkcje handlowe*	funkcje towarzyszące*
I generacji do 20 000 m ² rozmiar: małe zasięg: dzielnicowy	– hipermarket FMCG – galeria handlowa (do 50 sklepów) z przewagą sklepów odzieżowych	Placówki usługowe: – pralnia – punkt napraw – punkt pocztowy – placówki telekomunikacyjne – restauracje (<i>fast food</i>)
II generacji do 35 000 m ² rozmiar: średnie zasięg: dzielnicowy, ogólnomiejski	– hipermarket FMCG – galeria handlowa (do 100 sklepów), z przewagą sklepów odzieżowych, w tym: – do 2 supermarketów specjalistycznych	Placówki usługowe jak wyżej oraz dodatkowo: – salony kosmetyczne – fryzjer – biura podróży – usługi finansowe (banki, parabanki) – plac zabaw dla dzieci – lokale gastronomiczne (bary, kawiarnie) – salon gier – mała scena
III generacji do 100 000 m ² rozmiar: duże zasięg: regionalny, krajowy	– hipermarket FMCG – galeria handlowa (do 250 sklepów) z przewagą sklepów odzieżowych, w tym: – do 4 supermarketów specjalistycznych – sklepy wielopoziomowe	Placówki usługowe jak wyżej oraz dodatkowo: – wydzielona część gastronomiczna – wydzielona część biurowa – wydzielona część rekreacyjna kino – usługi medyczne – klub fitness
IV generacji do 200 000 m ² rozmiar: bardzo duże zasięg: krajowy, międzynarodowy	– hipermarket FMCG – galeria handlowa (do 500 sklepów) z przewagą sklepów odzieżowych, w tym: – do 3 hipermarketów specjalistycznych – do 4 supermarketów specjalistycznych – sklepy wielopoziomowe	Placówki usługowe jak wyżej oraz dodatkowo: – galerie sztuki – sale widowiskowe – parki rozrywki – kompleksy wypoczynkowe – obiekty sportowo – rekreacyjne (boiska, lodowisko etc.)
V generacji powyżej 200 000 m ² rozmiar: bardzo duże zasięg: krajowy, międzynarodowy	obiekty jak wyżej	Placówki usługowe jak wyżej oraz dodatkowo: – wydzielona część mieszkalna

* wymienione funkcje handlowe oraz towarzyszące tworzą zbiór działalności możliwych do wyboru dla każdego typu centrum handlowego

Tab. 2. Profilowane centra handlowe Wrocławia.

Źródło: opracowanie własne na podstawie klasyfikacji centrów handlowych zaproponowanych przez J. Lamberta (2006), oraz Międzynarodową Radę Centrów Handlowych (*Basic Configurations an Types...* 2004).

centrum handlowe /powierzchnia GLA/ /rozmiar/ /zasięg/	funkcje handlowe*	funkcje towarzyszące*
Park Handlowy mały 5 000–9 999 m ² średni 10 000– 9 999 m ² duży 20 000 i więcej m ² zasięg: ogólnomiejski, regionalny	– hipermarket FMCG – do 10 supermarketów specjalistycznych	Placówki usługowe: – stacja benzynowa – serwis samochodowy – myjnia samochodowa – restauracje – restauracje <i>fast food</i>
Centrum Wyprowadzające (Outlet) 5 000 i więcej m ² zasięg: ogólnomiejski, regionalny	– galeria handlowa (do 100 sklepów)	Placówki usługowe: – stacja benzynowa – serwis samochodowy – myjnia samochodowa – restauracje – restauracje <i>fast food</i>
Centrum Tematyczne 5 000 i więcej m ² zasięg: ogólnomiejski, regionalny	– galeria handlowa (do 100 sklepów poświęconych wybranej kategorii produktów)	Placówki usługowe: – usługi finansowe (banki, parabanki) – usługi doradcze, np. projektowo–stylizacyjne wnętrz – wydzielona część rozrywkowa – wydzielona część gastronomiczna
Osiedlowe Centrum Handlowe do 15 000 m ² zasięg: osiedlowy	– supermarket FMCG, – supermarket z multimediami – galeria handlowa (do 20 sklepów)	Placówki usługowe: – pralnia – punkt napraw – punkt pocztowy – placówki telekomunikacyjne – salon kosmetyczny, fryzjer – biuro podróży – usługi finansowe (banki, parabanki) – restauracja – restauracja <i>fast food</i> – usługi medyczne
	– hala sprzedaży (do 100 sklepów)	Placówki usługowe: – wydzielona część biurowa – wydzielona część konferencyjna

* wymienione funkcje handlowe oraz towarzyszące tworzą zbiór działalności możliwych do wyboru dla każdego typu centrum handlowego.

Tab. 3. Wielkopowierzchniowe obiekty handlowe Wrocławia z wyłączeniem centrów handlowych.
Źródło: opracowanie własne.

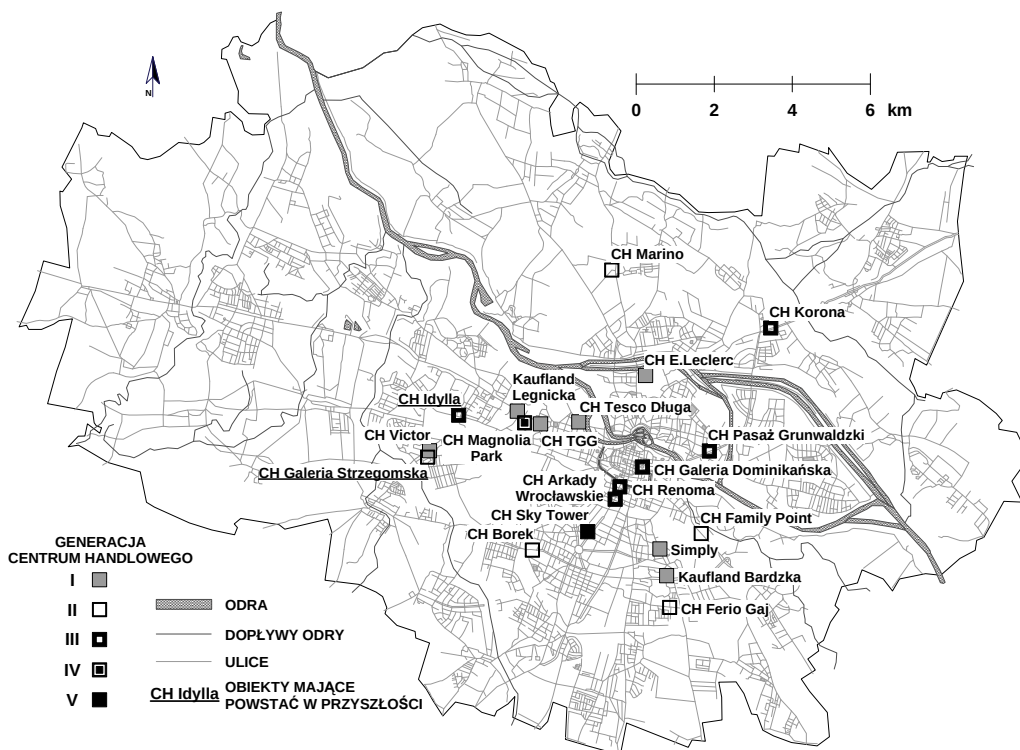
obiekty handlowe /powierzchnia GLA/ /rozmiar/ /zasięg/	funkcje handlowe*	funkcje towarzyszące*
Galeria Handlowa do 4 000 m ² zasięg: osiedlowy, ogólnomiejski	– galeria sklepów (do 10 sklepów)	Placówki usługowe: – kawiarnie – restauracje – usługi finansowe (banki, paraban-ki) – usługi prawnicze – muzeum – organizacje pozarządowe
Hala Targowa do 5 000 m ² zasięg: osiedlowy, ogólnomiejski	– supermarket FMCG, – 2–3 supermarkety specjalistyczne galeria stoisk (do 150 stoisk)	Placówki usługowe: – kawiarnia – restauracja – salon kosmetyczny, fryzjer – usługi krawieckie – usługi szewskie, rymarskie, ślusar-skie – złotnik – zegarmistrz – punkt napraw – punkt pocztowy – usługi ubezpieczeniowe – usługi finansowe (banki, paraban-ki, agencje opłat, kantor)
Dom Handlowy do 10 000 m ² zasięg: osiedlowy, ogólnomiejski	– supermarket FMCG, – 2–3 supermarkety specjalistyczne – galeria stoisk (do 100 stoisk) – wydzielona część biurowa	Placówki usługowe jak wyżej oraz dodatkowo: – kafejka internetowa – usługi dietetyczne – usługi fotograficzne – usługi poligraficzne – usługi medyczne – usługi prawnicze
Supermarket ogólnospożywczy Supermarket dyskontowy 400–1 600 m ² zasięg: osiedlowy	– hala sprzedaży detalicznej – tylko supermarkety spożywcze: apteka, kwiaciarnia	Placówki usługowe: – salon prasowy – agencja opłat – kantor – kolektura gier liczbowych
Obiekt budowlano–ogrodniczy Obiekt meblowo–dekoracyjny Obiekt odzieżowy występujące typy supermarket 400–2 499 m ² hipermarket powyżej 2 500 m ² zasięg: osiedlowy, ogólnomiejski	– hala sprzedaży poświęcona wy-branej kategorii produktów	Placówki usługowe: – punkt kredytowy – punkt obsługi klienta
Obiekt Cash and Carry powyżej 10 000 m ² zasięg: ogólnomiejski, regionalny	– hala sprzedaży hurtowej, przeznaczonej dla osób prowadzących działalność gospodarczą	
Podmiejskie Centrum Usługowe powyżej 400 000 m ² zasięg: regionalny	– minimum 3 parki handlowe – minimum 2 centra handlowe dowolnej generacji – minimum 2 hipermarkety specjali-styczne – minimum 3 salony samochodowe	Obiekty usługowe: – centrum konferencyjne – hotel – obiekty handlu hurtowego – obiekt biurowy – wypożyczalnia samochodów

* wymienione funkcje handlowe oraz towarzyszące tworzą zbiór działalności możliwych do wyboru dla każdego typu obiektu handlowego z wyłączeniem funkcji handlowej dla obiektów: budowlano–ogrodniczych, meblowo–dekoracyjnych, odzieżowych, cash and carry, supermarketów, supermarketów dyskontowych.

3. Wielkopowierzchniowe obiekty handlowe – stan obecny

Uwzględniając cykl życia form handlu detalicznego w Polsce (Ciechomski 2010), we Wrocławiu funkcjonują następujące obiekty wielkopowierzchniowe:

- faza narodzin: podmiejskie centra usługowe (1) ⁹,
- faza wprowadzania: tradycyjne centra handlowe (18), marketingowe centra handlowe (6), profilowane centra handlowe (4), osiedlowe centra handlowe (4),
- faza wzrostu: supermarkety dyskontowe (62),
- faza dojrzałości: supermarkety ogólnospożywcze (53), specjalistyczne obiekty meblowo-dekoracyjne (8), specjalistyczne obiekty odzieżowe (6), hale targowe (4), galerie handlowe (1), specjalistyczne obiekty budowlano-ogrodnicze (1), obiekty *cash and carry* (1),
- faza schyłku: domy handlowe (11).



Ryc. 1. Tradycyjne centra handlowe Wrocławia.

Źródło: opracowanie własne na podstawie stron internetowych wrocławskich centrów handlowych.

⁹ Cyfra w nawiasie oznacza liczbę wielkopowierzchniowych obiektów handlowych danego rodzaju. W przypadku podmiejskich centrów usługowych mowa jest o określonym obszarze aktywności gospodarczej.

Z wyżej wymienionych obiektów fenomenem budzącym nieustannie zainteresowanie są centra handlowe (terminologia amerykańska: *mall*, *shopping mall*, *shopping center*; terminologia brytyjska: *shopping centre*). Obecnie tworzą one najnowsze i „najwyższe” formy koncentracji działalności handlowej (Kaczmarek 2010). We Wrocławiu zlokalizowanych jest 18 tradycyjnych centrów handlowych¹⁰ reprezentujących wszystkie (I–V) ich generacje (ryc. 1). W każdej dzielnicy stolicy Dolnego Śląska funkcjonuje minimum jedno centrum handlowe. Najwięcej, bo 6 obiektów zlokalizowanych jest w południowo-wschodniej (dzielnica Krzyki) części miasta. Po 4 centra handlowe funkcjonują w południowo-zachodniej (Fabryczna) oraz centralnej części Wrocławia (Stare Miasto). Po północnej stronie Odry (Psie Pole) działają 3 centra handlowe, a w dzielnicy Śródmieście 1.

Najnowocześniejsze obiekty IV-tej i V-tej generacji zlokalizowane są kolejno w dzielnicy Fabryczna i Krzyki. Szczególny wymiar mają dwa obiekty III-ciej generacji na Starym Mieście oraz jeden na Krzykach. Począwszy od CH Galeria Dominikańska (Stare Miasto) idąc ulicą Oławską, następnie północno-wschodnią pierzeją Rynku, dalej ulicą Świdnicką koło CH Renoma (Stare Miasto), aż po CH Arkady Wrocławskie (Krzyki) widoczny jest wyraźny ciąg uliczny o charakterze handlowo-usługowym. W jego skład poza trzema centrami handlowymi wchodzi 7 domów handlowych (ryc. 2) oraz blisko 150 podmiotów gospodarczych zlokalizowanych wzdłuż dwóch ulic handlowych. W sumie ponad 660 podmiotów gospodarczych na blisko 14 tys. m² powierzchni handlowej z 2 780 miejscami parkingowymi w ścisłym centrum Wrocławia tworzy z tego ciągu ulicznego unikatowy kompleks handlowo – usługowy w skali miasta. Po północnej stronie Odry, przy drodze nr 8 w kierunku Warszawy, funkcjonuje tylko jedno centrum handlowe III-ej generacji – CH Korona. W jego sąsiedztwie działa PH Młyn, co tworzy w tej części miasta największy kompleks zakupowy. Jeszcze jedno centrum handlowe III-ciej generacji (CH Pasaż Grunwaldzki) działa na Śródmieściu. Obiekt ten zlokalizowany jest przy jednym z głównych skrzyżowań Wrocławia (rondo Regana), które otoczone jest uczelniami wyższymi (Politechnika Wrocławska, Uniwersytet Przyrodniczy, Uniwersytet Wrocławski). CH Pasaż Grunwaldzki wraz z zlokalizowanym *vis á vis* biurowcem Grunwaldzki Center ożywiły i podniosły prestiż tej części miasta. Brak lokalizacji innych wielkopowierzchniowych obiektów tego typu w dzielnicy Śródmieście wynika z faktu występowania w jej granicach największej liczby mieszkań komunalnych we Wrocławiu, a zatem obecności w najbliższym otoczeniu osób ze słabą siłą nabywczą. W stolicy Dolnego Śląska funkcjonują jeszcze centra handlowe I-szej i II-giej generacji. Nie dziwi fakt, że największa ich koncentracja wy-

¹⁰ Dwa tradycyjne centra handlowe w dzielnicy Fabryczna są aktualnie na etapie realizacji. CH Idylla posiada już projekt oraz wykupiony teren pod inwestycję. Ponadto pod kątem przyszłego obiektu został już dostosowany układ komunikacyjny otaczających go dróg i chodników – kładka piesza nad Śródmiejską Obwodnicą Wrocławia. CH Galeria Strzegomska również posiada projekt oraz teren pod inwestycję. Jediną przeszkodą w pierwszym jak i drugim przypadku jest brak środków na realizację inwestycji.

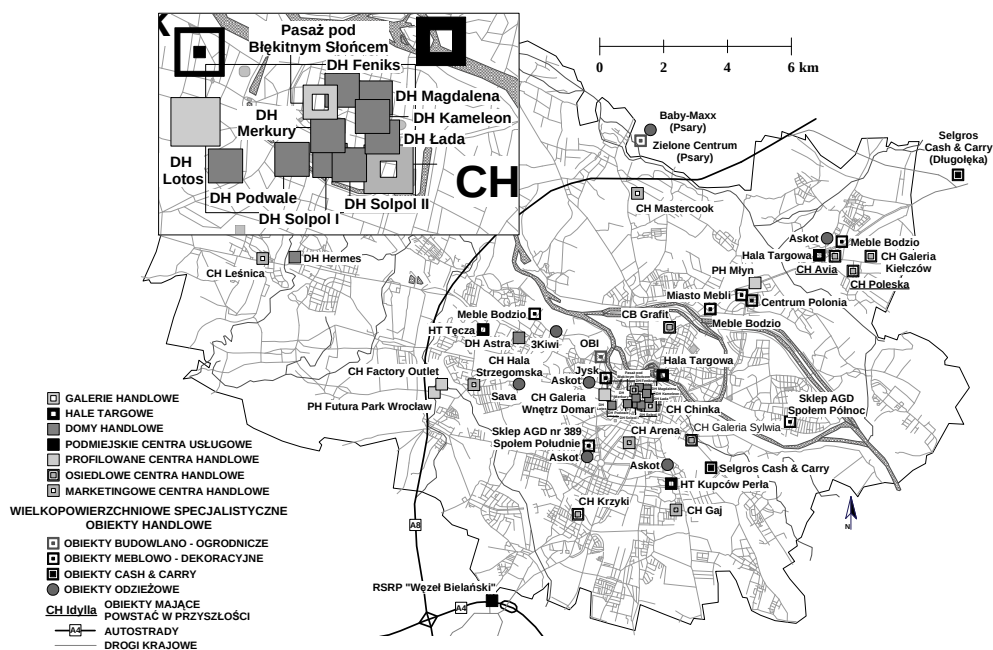
stępuję w najludniejszych dzielnicach miasta – Fabryczna i Krzyki¹¹. Ponadto na Psim Polu działa najstarszy *shopping mall* Wrocławia – CH Marino. W połowie lat 90. XX wieku obiekt ten przyciągał klientów nie tylko z granic miasta, ale również z mniejszych miejscowości jego strefy podmiejskiej z Trzebnicą, Oleśnicą i Brzegiem Dolnym na czele¹². Po przebudowie i ponownym otwarciu w 2008 roku jako centrum handlowe II-giej generacji jest najbardziej wysuniętym na północ *shopping mallem* we Wrocławiu. Poza tym na Psim Polu, przy administracyjnej granicy dzielnicy Śródmieście zlokalizowane jest CH E. Leclerc. Mimo, że swym zasięgiem oddziaływania obejmuje ono południową część Psiego Pola to również ze względu na dogodne połączenia komunikacyjne przyciąga klientów ze Śródmieścia. Na Starym Mieście działają dwa obiekty I-szej generacji. Pierwszy z nich CH Tesco Długa jest przykładem rewitalizacji miasta, gdyż funkcjonuje na dawnych terenach Śródlądowego Portu Miejskiego Wrocławia. Drugi – CH TGG – to obiekt z polskim kapitałem funkcjonujący jako jeden z pierwszych *malli* w tej części Wrocławia. Oba obiekty zlokalizowane są w sąsiedztwie dużych „blokowisk” przy głównych arteriach komunikacyjnych.

Sieć tradycyjnych centrów handlowych uzupełniają 4 profilowane *shopping malle* (ryc. 2). Dwa z nich to parki handlowe. Pierwszy to wspomniany wcześniej PH Młyn. Drugi – PH Futura Park Wrocław – wraz z jedynym we Wrocławiu centrum wyprzedażowym Factory Outlet, funkcjonuje po drugiej stronie miasta, przy drodze na lotnisko. Czwartym profilowanym centrum handlowym jest działająca w centralnej części Wrocławia Galeria Wnętrz Domar. Jest to jedyny obiekt tego typu na Starym Mieście.

W okolicach rynku miejskiego oraz przy ulicach odchodzących od niego (Stare Miasto) zlokalizowane są niemal wszystkie domy handlowe (9) oraz jedyna galeria handlowa Wrocławia. Poza ścisłym centrum miasta działają jeszcze dwa domy handlowe. Jeden zlokalizowany jest na osiedlu Leśnica w dzielnicy Fabryczna, przy drodze krajowej nr 94. Razem z działającymi obok centrum handlowym Leśnica oraz dyskontem Lidl tworzy swoistego rodzaju centrum usługowe tej części Wrocławia. Natomiast drugi – DH Astra – funkcjonuje w połowie drogi na osiedle Leśnica przy skrzyżowaniu Śródmiejskiej Obwodnicy Wrocławia oraz drogi nr 94 w kierunku Legnicy, w sąsiedztwie dużego zespołu bloków mieszkalnych.

¹¹ Według Narodowego Spisu Powszechnego (NSP) 2011 liczba ludności Wrocławia wynosi 631 235, w tym dzielnicy Fabryczna 198 057, Krzyki 169 065, Śródmieście 117 492, Psie Pole 94 487 oraz Stare Miasto 52 134.

¹² Na podstawie portalu psiepole.com.pl oraz forum.inwestmap.pl.



Ryc. 2. Rozmieszczenie pozostałych wielkopowierzchniowych obiektów handlowych w podziale na typy z wyłączeniem tradycyjnych centrów handlowych oraz supermarketów ogólnospożywczych i dyskontowych.

Źródło: opracowanie własne na podstawie stron internetowych sieci handlowych posiadających swoje obiekty we Wrocławiu oraz portalu galeriehandlowe.pl.

„Nowymi” obiektami funkcjonującymi w liczbie 6–ciu we Wrocławiu są marketingowe centra handlowe. W nazwie tych form koncentracji handlu występuje zwrot centrum handlowe, choć w żadnym aspekcie go nie przypominają. Jest to ewidentnie zabieg mający przyciągnąć klientów. Świadczą o tym przede wszystkim dwa obiekty, które zlokalizowane są przy głównych szlakach komunikacyjnych miasta. Pierwszy – CH Chinka – funkcjonuje przy ulicy prowadzącej do wrocławskiego rynku w biurowcu Szewska Centrum jako supermarket. Drugi – CH Mastercook – zlokalizowany po północnej stronie Odry, przy drodze nr 8 w kierunku na Poznań, to w rzeczywistości siedziba firmy Mastercook, jej serwisu gwarancyjnego, sklepu firmowego Mastercook oraz internetowego MegaMedia. W przypadku CH Hala Strzegomska mamy do czynienia z przenikaniem się różnych form handlu. Obiekt ten składa się z budynku, który nawiązuje do domu handlowego oraz przylegającego do niego zespołu stoisk przypominających targowisko. W bliżej nieokreślonej przyszłości (projekt jest już gotowy) obiekt ten ma być odnowiony i rozbudowany dodatkowo o 16 000 m². Pozostałe obiekty CH Leśnica, CH Arena, CH Gaj to *de facto* nowoczesne hale targowe. Obok najstarszego obiektu tego typu (Hala Targowa) zlokalizowanego na Starym Mieście oraz uruchomionych w połowie ubiegłego 10–lecia hal targowych Tęcza (Fabryczna) i Kupców Perła (Krzyki), uchodzą w opiniach mieszkańców Wrocławia za miejsca relatywnie tanich i dobrych

jakościowo zakupów, nie tylko codziennych¹³. Ponadto w styczniu 2012 roku uruchomiono w centrum Psiego Pola nową Halę Targową. Obiekt ten wraz z atrakcyjnie zagospodarowanym otoczeniem, zielenią oraz małą architekturą stanowi przykład odnowy, a zarazem ożywienia północnej części miasta. Zarówno marketingowe centra handlowe oraz hale targowe łączy jedna cecha – lokalizacja. Obiekty te funkcjonują jednocześnie przy głównych arteriach komunikacji i w sąsiedztwie osiedli mieszkaniowych.

W wyniku rosnącej konkurencji w dziale handlu, braku chęci kredytowania przez banki wielkopowierzchniowych inwestycji oraz zapotrzebowania wśród konsumentów na kompaktowe obiekty szybkich, codziennych zakupów zauważono nowy trend budowy w miastach osiedlowych centrów handlowych. We Wrocławiu funkcjonują 4 obiekty tego typu, a dwa są obecnie w realizacji, w części centralnej dzielnicy Psie Pole. Z pośród trzech istniejących dwa funkcjonują w otoczeniu dużych osiedli mieszkaniowych w dzielnicy Krzyki (CH Krzyki, CH Galeria Sylwia). Trzeci obiekt będący przedsięwzięciem Agencji Rozwoju Aglomeracji Wrocławskiej został uruchomiony w maju 2012 roku w celu ożywienia niedoinwestowanej nowoczesnymi wielkopowierzchniowymi obiektami handlowymi dzielnicy Śródmieście.

Wielkopowierzchniowe specjalistyczne obiekty handlowe uzupełniają sieć handlową Wrocławia poprzez ofertę handlową, rodzaj handlu oraz nowe kanały dystrybucji towarów. Pod względem proponowanego asortymentu wyróżnić należy obiekt budowlano–ogrodniczy Obi, zlokalizowany przy CH Tesco Długa. Pomimo, że obiekty te nie działają pod wspólnym szyldem tradycyjnego czy profilowanego centrum handlowego, tylko jako indywidualne podmioty gospodarcze, połączone wspólnym parkingiem tworzą ważny punkt handlowy w dzielnicy Stare Miasto. Ponadto kilometr od Rynku, przy jednym z najważniejszych węzłów drogowych Wrocławia (pl. Jana Pawła II), działa obiekt meblowo–dekoracyjny Jysk. Znaczna liczba jego „konkurentów” (4), koncentruje się po północnej stronie Odry, wzdłuż drogi prowadzącej w kierunku Warszawy. Pozostałe obiekty meblowo–dekoracyjne funkcjonują na Krzykach (1), Śródmieściu (1) i w dzielnicy Fabryczna (1). Ze względu na rodzaj handlu warto zwrócić uwagę na obiekty reprezentowane przez podmioty gospodarcze o nazwie: Sava (1) oraz Askot (4), prowadzące sprzedaż zarówno hurtową jak i detaliczną odzieży. O ile pierwsza firma handlowa posiada tylko jeden obiekt w dzielnicy Fabryczna, to druga sieć handlowa lokalizuje swe obiekty na Krzykach (2), Starym Mieście (1) i Psim Polu (1), adaptując przy tym pustostan (budynek wojskowy przy ul. Sztabowej) oraz nierentowny wielkopowierzchniowy obiekt handlowy (dawne Centrum Huby). Ponadto przy drodze prowadzącej w kierunku Opola działa jedyna we Wrocławiu hala handlu hurtowego ogólnopolskiej sieci Selgros Cash and Carry. Oferując pełne zaopatrzenie dla osób

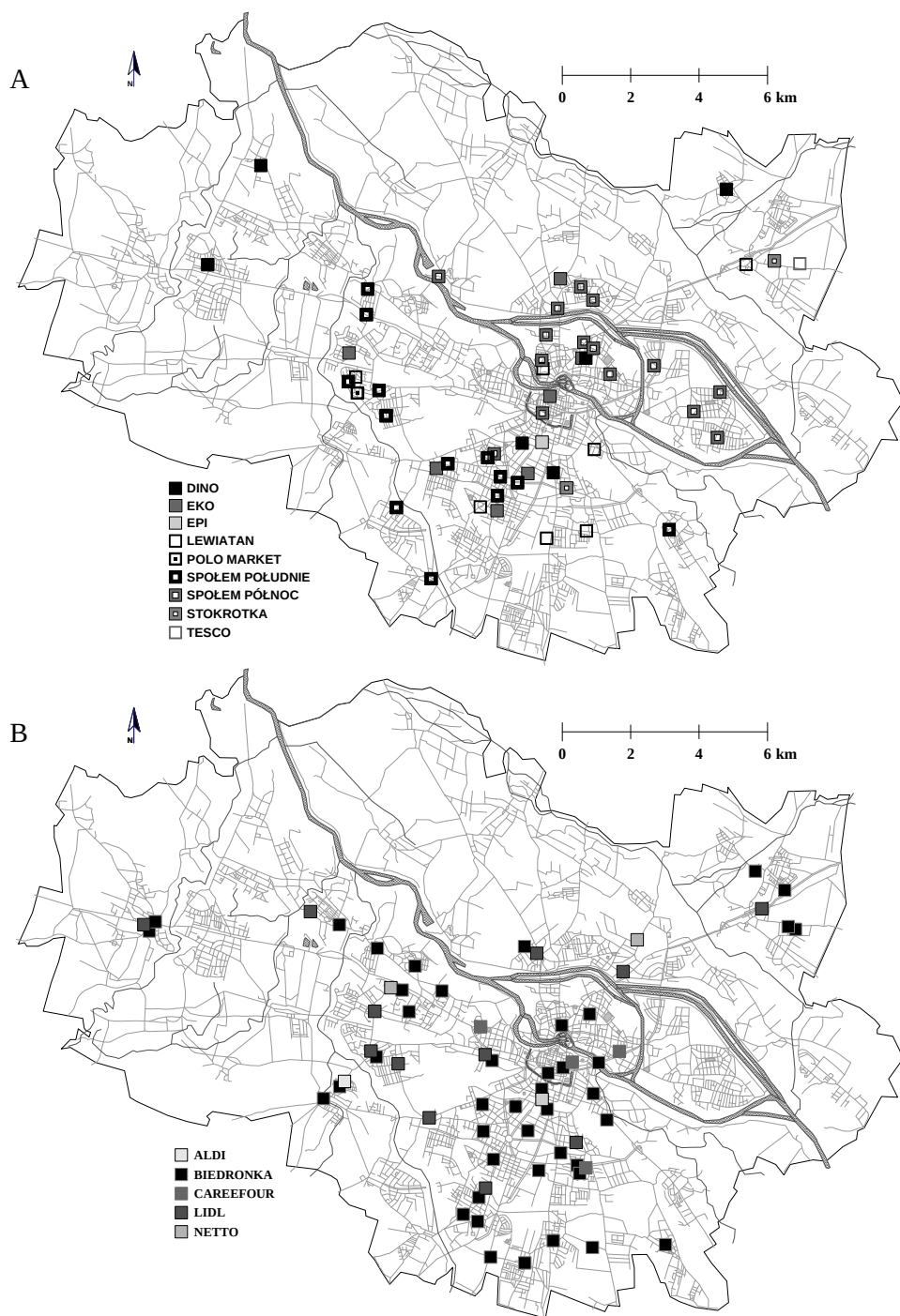
¹³ Na podstawie opinii internautów zamieszczonych na portalach internetowych tuwroclaw.com, naszemiasto.pl.

prowadzących działalność gospodarczą, stanowi ważny punkt handlowy dla drobnotalicznego handlu, czy gastronomii. Pod względem nowych kanałów dystrybucji towarów należy wyróżnić obiekt 3Kiwi. W rzeczywistości jest to sklep internetowy, który daje możliwość odbioru towaru mieszkańcom miasta w obiekcie stacjonarnym, zlokalizowanym w sąsiedztwie dobrze prosperującego pawilonu handlowego przy ulicy Popowickiej 28. Warto zaznaczyć, że liczba wielkopowierzchniowych obiektów handlowych tej sieci stale się rozwija.

W fazie narodzin są podmiejskie centra usługowe, które funkcjonują w pobliżu miast kształtując w ich strefie podmiejskiej nowe obszary o podwyższonej aktywności gospodarczej (Ciok 1999, Jarosz 2001). Punktem wyjściowym tego procesu są skrzyżowania głównych arterii komunikacyjnych – węzły drogowe, które poprzez między innymi dobrą komunikację z centrum macierzystym miasta przyciągają i „gromadzą” w swoim otoczeniu inwestycje powierzchniowe i kapitałochłonne (Ciok, Ilnicki 2011, Górka, Trzepacz 2006, Słodczyk 2003, Węclaw 2000). Tym samym wpływają na kreowanie nowych osi rozwojowych ośrodków miejskich. Jednym z takich miejsc w Polsce jest podwrocławski węzeł autostrady A4 (Bielany Wrocławskie), w rejonie którego działa Regionalna Strefa Rozwoju Przedsiębiorczości (RSRP) Węzeł Bielański (Czerwiński 2010, Czerwiński i in. 2011). W jego ramach funkcjonują: parki handlowe (3), centrum handlowe I-szej generacji, salony samochodowe (2), hotel, obiekt biurowy oraz wielkopowierzchniowe obiekty handlowe meblowo-dekoracyjne (3), *cash and carry* (1) i budowlano-ogrodniczy (1). Na blisko 300 tys. m² powierzchni handlowej działa ponad 260 podmiotów gospodarczych, które obsługiwane są przez blisko 8,3 tys. miejsc parkingowych dla samochodów osobowych, co niewątpliwie czyni z tego miejsca największe podmiejskie centrum usługowe¹⁴ w Polsce. W strefie podmiejskiej Wrocławia zlokalizowane są również 3 inne wielkopowierzchniowe obiekty handlowe: Selgros Cash and Carry w miejscowości Długołęka oraz Baby-Maxx i Zielone Centrum w Psarach (ryc. 2). Zarówno w pierwszym jak i w drugim przypadku można mówić tylko i wyłącznie o tworzeniu się załączka podmiejskiego centrum handlowego. Jednakże należy nadmienić, że obecnie w ich rejonie pomimo wolnych przestrzeni inwestycyjnych nie planuje się żadnych wielkopowierzchniowych komercyjnych obiektów.

We Wrocławiu funkcjonuje 14 sieci handlowych oferujących asortyment ogólnospożywczy (ryc. 3). Dziewięć z nich inwestuje w supermarkety ogólnospożywcze. Wśród nich najliczniej reprezentowana jest sieć Społem PSS Północ (14) oraz Społem PSS Południe (14). Relatywnie dużo obiektów posiada sieć Eko (7), Lewiatan (7) oraz Dino (6).

¹⁴ RSRP Węzeł Bielański poza miejscem zakupów pełni również funkcje logistyczno-magazynową (2 parki logistyczno-magazynowe, 4 hurtownie magazynowe) oraz produkcyjną (3 zakłady produkcyjne oraz kompleks produkcji filmowej). Jednakże nie są one dominujące (Czerwiński 2010, Czerwiński i in. 2011).



Ryc. 3. Rozmieszczenie supermarketów ogólnospożywczych (A) oraz supermarketów dyskontowych (B) we Wrocławiu.

Źródło: opracowanie własne na podstawie stron internetowych sieci handlowych posiadających swoje obiekty we Wrocławiu.

Najmniej supermarketów ogólnospożywczych ma natomiast Stokrotka (2), Polomarket (1), Epi (1) i Tesco (1). Nie dziwi fakt obecności w tej grupie potentata handlowego z Wielkiej Brytanii (Tesco), słynącego z inwestowania głównie w hipermarkety. Oddając w październiku 2012 roku do użytku swój pierwszy we Wrocławiu supermarket wyraźnie widać chęć zagospodarowania przez niego niszy na rynku pomiędzy hipermarketem a powszechnym sklepem osiedlowym. Tym samym stworzyć konkurencję dla obserwowanej w ostatnich latach dynamicznej ekspansji dyskontów. Na terenie stolicy Dolnego Śląska funkcjonują 62 obiekty tego typu należące do 5 sieci dyskontowych. Najliczniej reprezentowana jest Biedronka (43), następnie Lidl (12), Carrefour (4), Netto (2) oraz wchodząca dopiero na wrocławski rynek dyskontów niemiecka sieć Aldi (1).

Zarówno supermarket dyskontowe jak i ogólnospożywcze funkcjonują na gęsto zaludnionych osiedlach mieszkaniowych oraz w pobliżu węzłów transportowych (pętle autobusowe i tramwajowe, skrzyżowania głównych arterii miejskich), tworząc obiekty codziennych zakupów. Ich rozmieszczenie w tkance miasta jest nierównomierne. Na poziomie dzielnic najwięcej dyskontów (22) oraz supermarketów ogólnospożywczych (16) zlokalizowanych jest na Krzykach. Tylko o dwa mniej supermarketów dyskontowych (20) i jeden ogólnospożywczy (15) posiada dzielnica Fabryczna. O blisko połowę mniej łącznej liczby obiektów typu supermarket funkcjonuje w dzielnicach Psie Pole (9 supermarketów dyskontowych, 10 ogólnospożywczych) oraz Śródmieście (4 supermarket dyskontowe, 11 ogólnospożywczych). Najmniej supermarketów dyskontowych (7) oraz ogólnospożywczych (2) działa w dzielnicy Stare Miasto. Tak, więc większość obiektów zlokalizowana jest po południowej stronie Odry w najludniejszych dzielnicach Wrocławia. Warto jednakże zauważyć, że na Śródmieściu występuje największa koncentracja obiektów sieci Społem PSS Północ, co jest niewątpliwie pozostałością poprzedniego ustroju politycznego. Warto również zauważyć, że pod względem lokalizacyjnym uwypukla się konkurencyjna przewaga supermarketów dyskontowych. Wchodzą one w skład centrów handlowych¹⁵, adaptują popadające w ruinę pawilony handlowe¹⁶ i inne obiekty o charakterze wielkopowierzchniowym (magazyny, hurtownie, obiekty przemysłowe). Pod tym względem prym wiedzie sieć Biedronka, która we Wrocławiu zaadaptowała już 3 pawilony handlowe¹⁷ i dom handlowy (dawny DH Odra). Poza tym supermarket Biedronki funkcjonują również w działających obecnie domach handlowych (np. DH Kameleon, DH Hermes), budynkach biurowo-hotelowo-mieszkalnych (np. Justin Center), czy osiedlowych centrach handlowych (CH Krzyki, CH Galeria Sylwia). Ponadto w przypadku sieci Biedronka zauważa się

¹⁵ Sieć Carrefour posiada supermarket dyskontowy w CH Galeria Dominikańska oraz CH Pasaż Grunwaldzki. Sieć Biedronka również rozpatruje w najbliższej przyszłości wejście na rynek tradycyjnych centrów handlowych.

¹⁶ Dawne pawilony handlowe ze względu na obecny trend zwrotu w kierunku mniejszych koncentracji form handlu będą przeżywać renesans. Dowodem na to jest oddany do użytku w czerwcu 2012 roku nowy pawilon handlowy przy ulicy Widnej 2 (koło Hali Kupców Perła) oraz Popowickiej 28 rozbudowany w 2010 roku.

¹⁷ Dotyczy to obiektów przy ulicy Powstańców Śląskich 159, Lotniczej 24 oraz Pretficza 37.

liczne przejęcia lokalnych sieci handlowych lub wykup mniej rentownych obiektów konkurencji¹⁸.

4. Wielkopowierzchniowe obiekty handlowe – perspektywy rozwoju

Pomimo osiągnięcia punktu krytycznego nasycenia Wrocławia wielkopowierzchniowymi obiektami handlowymi (tab. 4), lokalizowanie nowych inwestycji tego typu w jego granicach jest nieuniknione. Wynika to z:

- rzeczywistej liczby ludności Wrocławia, która w skutek napływu osób uczących się, pracujących, turystów wynosi blisko milion,
- wzrost liczby ludności w rozwijającej się strefie podmiejskiej,
- dalszego rozwoju jako regionalnego ośrodka handlowego,
- chęci rewitalizacji przez władze miejskie terenów przemysłowych oraz zdegradowanych,
- zagospodarowania działek budowlanych funkcjonujących w tkance miasta jako nieużytki,
- nieustannego wkraczania na wrocławski rynek handlowy nowych sieci handlowych.

Tab. 4. Powierzchnia handlowa (m²) wielkopowierzchniowych obiektów handlowych Wrocławia.
Źródło: opracowanie własne na podstawie stron internetowych wielkopowierzchniowych obiektów handlowych Wrocławia.

dzielnica	liczba ludności	1	2*	3*	4	5	pow. handlowa na mieszkańca [m ² /mieszk.]
Fabryczna	198 057	149 228	24 080	8 720	21 000	11 100	1,1
Krzyki	169 065	126 041	25 950	9 650	5 600	13 000	1,1
Psie Pole	94 487	94 400	10 820	7 050	2 900	11 900	1,3
Stare Miasto	52 134	106 800	7 250	900	49 152	11 600	3,4
Śródmieście	117 492	55 220	5 650	8 760	–	500	0,6
Wrocław	631 235	528 489	73 750	35 080	76 152	48 100	1,2

* dane szacunkowe

1. centra handlowe zarówno tradycyjne jak i profilowane; 2. supermarkety dyskontowe; 3. supermarkety ogólnospożywcze; 4. hale targowe oraz domy, galerie i marketingowe centra handlowe; 5. wielkopowierzchniowe specjalistyczne obiekty handlowe: budowlano-ogrodnicze, meblowo-dekoracyjne, odzieżowe oraz *cash and carry*.

Dlatego też nie dziwi fakt, że każda dzielnica stolicy Dolnego Śląska, w najbliższej przyszłości może spodziewać się uzupełnienia o wielkopowierzchnio-

¹⁸ Ostatnio (II połowa 2012 roku) na wrocławskim rynku obiektów wielkopowierzchniowych sieć Biedronka przejęła dwa supermarkety sieci Carrefour przy ulicy Borowskiej 114 oraz Krakowskiej 1, który pełnił funkcję „kotwicy” CH Galeria Sylwia.

we obiekty handlowe. Obecnie na terenie Wrocławia planowanych jest 5 inwestycji (ryc. 4). Prace budowlane trwają już nad Hala Kupców WSK (Wrocławskiego Stowarzyszenie Kupców), która jest zlokalizowana przy skrzyżowaniu ulic Swobodnej i Zielińskiego, w sąsiedztwie Hotelu Wrocław i CH Arkady Wrocławskie. Obiekt ten ma być uruchomiony w roku 2013, a jego najemcami mają być kupcy z likwidowanego targowiska przy ulicy Zielińskiego¹⁹. Ponadto dwie inwestycje dotyczą rozpoczęcia budów, wcześniej wspomnianych, tradycyjnych centów handlowych: CH Idylla oraz CH Galeria Strzegomska. Jeden i drugi obiekt będzie reprezentował *shopping mall* III-ciej generacji. Warto zaznaczyć, że ciekawym rozwiązaniem architektonicznym jak i marketingowym był pomysł połączenia DH Astra z mającym powstać w jej sąsiedztwie CH Idylla. Jednakże idea ta dotrwała tylko do fazy projektowej. Na takim samym etapie jest CH Poleska na Psim Polu. Obiekt ten to osiedlowe centrum handlowe, które ma spełniać pierwsze potrzeby pobliskiego osiedla zamieszkałego przez około 16 tys. mieszkańców (*Opis inwestycji...* 2010). *Vis á vis* CH Galeria Strzegomska swoje tereny inwestycyjne ma Społem PSS Południe. Pomimo, że obecnie nie ma projektu budowlanego mającego zagospodarować ten teren to wydaje się, że warto wziąć przykład z przedsięwzięcia (Centrum Biznesu Grafitt) Agencji Rozwoju Aglomeracji Wrocławskiej i zainwestować w obiekt o funkcjach niszowych na danym terenie. Z uwagi na fakt bliskości lotniska, Śródmiejskiej Obwodnicy Wrocławia oraz dobrego połączenia ze ścisłym centrum miasta, poza częścią handlową, biurową, czy konferencyjną należy uwzględnić w planowanym obiekcie działalność hotelarską. Przykładem takiego obiektu jest już projektowane osiedlowe centrum handlowe²⁰ na miejscu dawnego domu kultury Avia na Psim Polu. Obiekt ten obok wydzielonej części handlowej i biurowej będzie posiadał przestrzeń hotelową. Po uruchomieniu powyższe inwestycje uzupełniają ofertę wielkopowierzchniowych obiektów handlowych Wrocławia. Poza stworzeniem nowych miejsc pracy, spotkań mieszkańców, alternatywy na rynku wynajmu nieruchomości komercyjnych, czy konkurencji, która spowoduje odciążenie pobliskich wielkopowierzchniowych obiektów handlowych tworząc nowe miejsca konsumpcji dla rozrastających się w pobliżu nich osiedli.

Posiłkując się *Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Wrocławia* (2010), dostępnymi strategiami marketingowymi sieci handlowych, planami inwestycyjnymi deweloperów, raportami dotyczącymi wrocławskiego rynku nieruchomości oraz powierzchnią handlową (tab. 4) i rozmieszczeniem obecnie działających wielkopowierzchniowych obiektów handlowych (por. ryc. 1, ryc. 2, ryc. 3) stwierdza się, że we Wrocławiu:

¹⁹ Na podstawie strony internetowej Wrocławskiego Stowarzyszenia Kupców <http://targowiskozielnieskiego.pl/>.

²⁰ Na dzień dzisiejszy (31.10.2012) nie ma jeszcze przygotowanego projektu CH Avia. Nazwa obiektu została przyjęta przez Autora artykułu. Jednakże warto zaznaczyć, że zjawisko przejmowania nazw obiektów, które wcześniej funkcjonowały na terenie nowo zagospodarowanym nie jest obce. Wynika to z faktu, że nazwy te nie są anonimowe w przestrzeni miejskiej, co odzwierciedla się w strategii marketingowej inwestycji. Przykład stanowią CH Stary Browar w Poznaniu, CH Manufaktura w Łodzi, CH Stocznia Gdańsk w Gdańsku, czy PH Młyn we Wrocławiu.

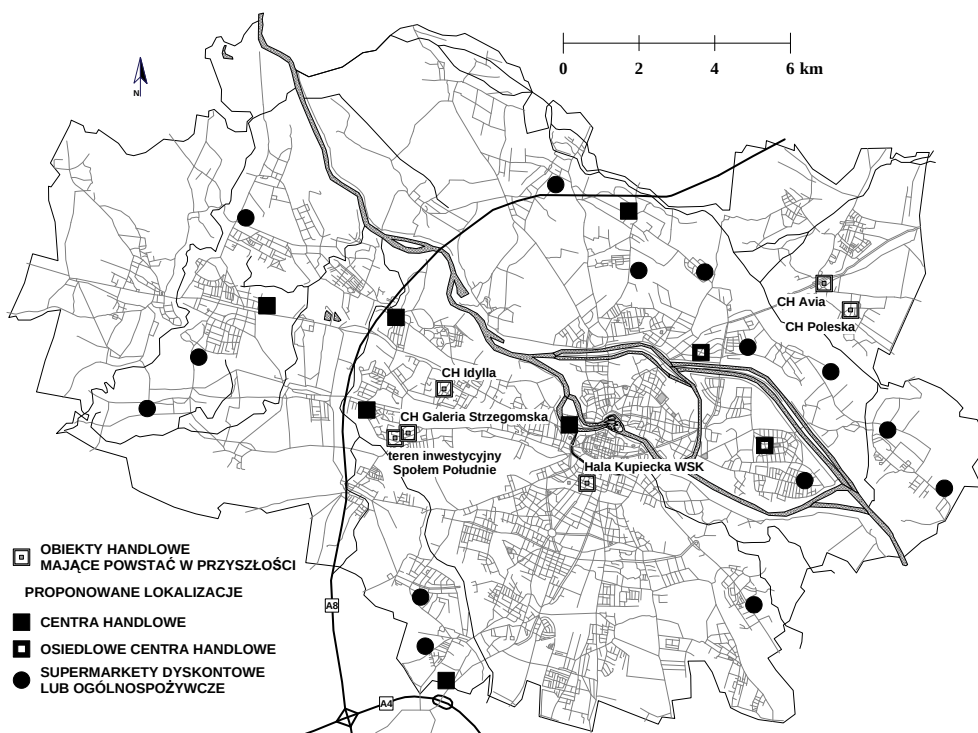
- postępować będzie agresywna ekspansja supermarketów dyskontowych oraz ogólnospożywczych. Jednakże większą przewagę konkurencyjną oraz dostępność dla potencjalnych klientów osiągną dyskonty,
- powstaną nowe centra handlowe, które będą wносить nową jakość w tkankę miejską zarówno pod względem architektonicznym, technologicznym, jak i funkcjonalnym,
- ograniczona zostanie budowa wielkopowierzchniowych specjalistycznych obiektów handlowych funkcjonujących jako pojedyncze budynki. Będą one koncentrować się wzdłuż głównych szlaków komunikacyjnych miasta tworząc strefy zakupów lub profilowane centra handlowe – parki handlowe, centra tematyczne²¹,
- w celu uporządkowania spontanicznego oraz unowocześnienia zorganizowanego handlu targowiskowego prowadzonego na świeżym powietrzu, powstawać będą nowe hale targowe oraz multusługowe obiekty łączące funkcje handlową, biurową, hotelową, czy rozrywkową.

Nie ulega wątpliwości, że w niedługim czasie dojdzie do lokalizacji kilku wielkopowierzchniowych inwestycji na Kępie Mieszczańskiej (ryc. 4). W skali kraju to obszar jedyny w swoim rodzaju – wyspa w centrum miasta położona w rozwidleniu rzeki w odległości 5 minut marszu od wrocławskiej Starówki. Według miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego Kępy Mieszczańskiej zakłada się, że w jej centralnym fragmencie musi występować zabudowa mieszkaniowa, która może być uzupełniona funkcją biurową i hotelową. Jednakże częścią centralną tego układu przestrzennego ma być ulica Księcia Witolda. Według zapisów planu miejscowego może ona pełnić funkcje ulicy handlowej, będąc jednocześnie ulicą miejską. W jej okolicach mogą lokalizować się wielkopowierzchniowe obiekty handlowe. Dodatkowo atrakcyjność tej części miasta podnosi obecność gotowych do zagospodarowania dwóch bulwarów, które dają możliwość rozwoju unikatowej części gastronomiczno-rozrywkowej. Warunki przestrzenne oraz prawne w rejonie Kępy Mieszczańskiej dają możliwość do zrealizowania pierwszego we Wrocławiu centrum handlowego *lifestyle*. Obiekt tego typu jest otwarty na miasto łącząc przestrzeń publiczną i prywatną (komercyjną). Wzdłuż ulicy, przypominającej odkryty pasaż handlowy, pełniące jednocześnie funkcje komunikacyjną, lokalizowane są obiekty o charakterze usługowym. Wśród nich dominującą rolę pełni handel, który uzupełniany jest o liczne lokale gastronomiczne, szeroko rozumianą rekreację oraz miejsca kulturotwórcze. Obiekty działające w ramach centrum handlowego *lifestyle* nawiązują bryłą i fizjonomią do otaczających je jednostek urbanistycznych (Makowski 2003).

Poza Starym Miastem centra handlowe mogą być zlokalizowane w pobliżu węzłów Autostradowej Obwodnicy Wrocławia (AOW) – autostrady A8. Oddana do

²¹ Przykład stanowi obiekt budowlano-ogrodniczy Praktiker funkcjonujący przy ulicy Krakowskiej, który od 2010 roku jest częścią CH Family Point, a w jego sąsiedztwie działa Selgros Cash and Carry.

użytku w sierpniu 2011 roku droga zapewnia szybkie połączenie pomiędzy północną i południową częścią miasta prowadząc jednocześnie ruch w/z kierunku europejskiego korytarza transportowego E40 – autostrady A4. Jak już stwierdził W. Czarnecki (1962) każda nowa arteria komunikacyjna przechodząca przez obszar miasta pociąga za sobą rozbudowę ośrodka miejskiego w jej kierunku. Szczególnie chętnie przy jej skrzyżowaniach z innymi drogami lokalizują się różnego rodzaju powierzchniochłonne działalności usługowe, w tym wielkopowierzchniowe obiekty handlowe (Ciok 1999, Górka, Trzepacz 2006, Ciok, Ilnicki 2011). Przykład stanowią wolne tereny pod inwestycje centrów handlowych znajdujące się w dzielnicy Fabryczna, w sąsiedztwie Stadionu Miejskiego oraz PH Futura Park i CH Factory Outlet. Zarówno na pierwszym jak i na drugim obszarze powinny być zlokalizowane centra handlowe IV-tej generacji. Wynika to z faktu niedoboru obiektów tego typu we Wrocławiu oraz uzupełnienia i urozmaicenia oferty handlowej funkcjonujących już w pobliżu obiektów.



Ryc. 4. Perspektywa rozwoju wielkopowierzchniowych obiektów handlowych Wrocławia.
Źródło: opracowanie własne.

Trzecie centrum handlowe minimum IV-tej generacji może funkcjonować na Psim Polu, w rejonie węzła AOW z drogą nr 5 w kierunku Poznania. Lokalizacja ta jest kontrowersyjna, gdyż w okolicy funkcjonuje CH Marino. Jednakże obiekt,

który posiada szeroki i unikatowy zakres proponowanych usług przyciągnie dodatkową liczbę konsumentów na czym skorzysta najbliższa okolica, w tym CH Marino. Ponadto nowy *mall* wpłynie na ożywienie tej części miasta co może być punktem wyjścia do tworzenia w tym miejscu północnej bramy wjazdowej do stolicy Dolnego Śląska. Na drugim biegunie Wrocławia swoistego rodzaju wizytówką miasta jest już RSRP Węzeł Bielański. Biorąc pod uwagę aktualne przeprowadzane inwestycje oraz planowaną po 2013 roku rozbudowę układu komunikacyjnego w jej rejonie, atrakcyjną lokalizacją dla centrum handlowego V-tej generacji jest obszar na północ od RSRP. Ten *shopping mall* w perspektywie budowy Wschodniej Obwodnicy Wrocławia byłby w zasięgu izochrony 45 minut dla najdalszych krańców aglomeracji wrocławskiej. Ponadto jako obiekt wielousługowy, w którym warto byłby wydzielić część przeznaczoną pod badania i rozwój, doskonale wpisywałby się w główną oś rozwoju Wrocławia (Ciok i in. 1997) oraz stanowił uzupełnienie już bogatej oferty RSRP. Ostatnim wolnym miejscem na lokalizację centrum handlowego są okolice osiedla Leśnica. Rozbudowa infrastruktury drogowej, nieustannie powstające osiedla mieszkaniowe jak również spora odległość od ścisłego centrum miasta (blisko 15 km) oraz do najbliższego centrum handlowego (ponad 10 km) są impulsami na zlokalizowane przy głównej drodze w kierunku Legnicy centrum handlowego minimum III-generacji. Jednocześnie należy zaznaczyć, że każde z wyżej zaprezentowanych potencjalnych centrów handlowych musi posiadać możliwość rozbudowy – reakcja na potrzeby rynku.

Znacznie więcej, bo 14 lokalizacji przewidziano dla supermarketów dyskontowych oraz ogólnospożywczych. Liczba ta wynika z realnego zapotrzebowania na obiekty tego typu w tkance miejskiej, które umotywowane jest: potrzebami mieszkańców zamieszkujących osiedla niedoinwestowane supermarketami dyskontowymi i ogólnospożywczymi²², utrzymaniem zrównoważonego rozwoju struktury handlowej miasta oraz zachowaniem kształtu architektonicznego i odpowiedniego układu urbanistycznego miasta. Jednakże w świetle ekspansji i konkurencji sieci handlowych obiekty z zakupami pierwszej potrzeby mogą funkcjonować „tuż za rogiem”. Potwierdzeniem tego stwierdzenia jest fakt, że na koniec 2011 roku blisko połowa (48%) dorosłych Polaków miała do sklepu dyskontowego nie dalej niż kilometr (Nartowski 2012). Dlatego też w przypadku Wrocławia ważne jest by supermarkety dyskontowe jak i ogólnospożywcze powstawały w tych częściach miasta, które tego wymagają. Należą do nich osiedla mieszkaniowe po zachodniej stronie AOW, po północnej stronie Odry przy południowej granicy miasta oraz w zachodniej części Śródmieścia (ryc. 4). Na ich obszarze, pomimo stale postępującej rozbudowy mieszkaniowej, brakuje sieciowych supermarketów dyskontowych i ogólnospożywczych.

²² Rady osiedli: Biskupin, Sępólno, Dąbie, Bartoszowice, Polanowie, Poświętne, Ligota złożyły oficjalne wnioski do Urzędu Miasta i Gminy Wrocław oraz do najpopularniejszych sieci handlowych o lokalizację na ich terenie supermarketu dyskontowego lub ogólnospożywczego (www.rada.osiedla.wroc.pl/aktualnosc/178,-;www.wielkawyspa.com.pl/wiadomosci/sprawy-spoeczne/969-wielka-wyspa-chce-dyskontupetycja.html#.UK6e34Z6kaY).

spożywczych. Wymusza to na mieszkańcach zakupy w droższych sklepach powszechnych lub przemierzanie znacznych odległości w celu skorzystania z ofert najpopularniejszych obiektów FMCG²³. Warto również zwrócić uwagę na fakt, że obiekty zlokalizowane blisko granic miasta będą również alternatywą dla mieszkańców–konsumentów ze strefy podmiejskiej, zwłaszcza miejscowości graniczących z Wrocławiem.

Supermarkety dyskontowe i ogólnospożywcze nie muszą tworzyć pojedynczych obiektów handlowych. Mogą adaptować pawilony handlowe przywracając im dawny blask z jednoczesnym utrzymaniem ich podstawowych funkcji lub działać jako jedna z kotwic centrum handlowego. Warto również zaznaczyć, że wraz z rozwojem osiedli mieszkaniowych, a tym samym tkanki miejskiej, na bazie supermarketów dyskontowych i ogólnospożywczych mogą powstawać osiedlowe centra handlowe. Na wrocławskim rynku wielkopowierzchniowych obiektów handlowych jest miejsce dla obiektów tego typu. Nie ulega wątpliwości, że jeden z nich może być zlokalizowany w zachodniej części Śródmieścia, a drugi na południu dzielnicy Psie Pole. Obiekty te wniosłyby nową jakość w przestrzeń handlową i usługową stolicy Dolnego Śląska oraz spowodowałyby ożywienie najbliższego ich otoczenia. Jednakże należy zaznaczyć, że zawarte w ich ramach funkcje handlowe oraz towarzyszące nie powinny być reprezentowane w mniejszej liczbie niż w obecnie funkcjonujących osiedlowych centrach handlowych Wrocławia (por. tab. 2).

5. Podsumowanie

Pod względem standardów ilościowych (liczba i powierzchnia wielkopowierzchniowych obiektów handlowych) w handlu Wrocław reprezentuje już poziom europejski. Jednakże wciąż obiecujący potencjał stolicy Dolnego Śląska dla rozwoju wielkopowierzchniowych obiektów handlowych sprawia, że liczba ich będzie wzrastać. Z punktu widzenia konsumenta perspektywa ta jest jak najbardziej pozytywna. Pod względem szeroko rozumianej dostępności obiektów i konkurencyjności sieci handlowych stanie się on najważniejszą osobą w procesie handlu. W sposób bardziej złożony zjawisko rozwoju wielkopowierzchniowych obiektów handlowych odnosi się do istniejącej już struktury przestrzennej handlu i innych funkcji usługowych miasta. Wymaga to od władz miejskich zwrócenia szczególnej uwagi na obecną już sieć wielkopowierzchniowych obiektów handlowych w sposób analityczny z jednoczesnym uwzględnieniem jej perspektyw rozwoju. Ważne jest przy tym by posługiwać się odpowiednią terminologią, zwracając szczególną uwagę na funkcje oraz cechy charakterystyczne wielkopowierzchniowych obiektów handlowych. Dlatego

²³ FMCG (*Fast Moving Consumer Goods*), czyli produkty sprzedawane często i po względnie niskich cenach. Najpopularniejszymi obiektami proponującymi tego rodzaju asortyment są supermarkety dyskontowe i ogólnospożywcze.

też nowe spojrzenie na badania ²⁴ nad klasyfikacją obiektów większych niż 400 m² zaproponowane w niniejszym artykule wydaje się być zasadne.

Uzupełnianie deficytu nowej przestrzeni handlowej Wrocławia nie może odbywać się w sposób żywiołowy, tylko w żmudnym procesie składającym się z wielokryterialnego podejmowania decyzji i analizy czynników endo- i egzogenicznych dotyczących ewolucji miasta jak i wielkopowierzchniowych obiektów handlowych. Wobec powyższego, w pierwszej kolejności należy doinwestować w supermarkety dyskontowe oraz ogólnospożywcze peryferyjne osiedla mieszkaniowe na północy i zachodzie Wrocławia. Równocześnie obiekty tego typu tereny należy umieścić we wschodniej części Śródmieścia. Ponadto w strategicznych punktach miasta tj.: w okolicach węzłów AOW, rejonie Kępy Mieszczańskiej oraz na pograniczu Gmin Wrocław i Kobierzyce (rejon RSRP Węzeł Bielański) powinno lokalizować się centra handlowe najnowszych generacji. Istotną sprawą jest również konieczność uruchomienia w centralnej części miasta (Stare Miasto, ale przede wszystkim Śródmieście) osiedlowych centrów handlowych. Powinny one poza funkcją handlową, biurową posiadać również część hotelową oraz zaadaptowane pod kątem rekreacyjno-rozrywkowym (plac zabaw, scena, boisko, skatepark, ściana do malowania graffiti, park z fontanną) otoczenie, co pozwoli ożywić najbliższą okolice.

W perspektywie nieuniknionej ekspansji oraz ewolucji wielkopowierzchniowych obiektów handlowych warto zwrócić uwagę na fakt, że podobnie jak we Wrocławiu (Namyślak 2006) tak i w innych dużych miastach Polski: Lublinie (Kociuba 2006), Krakowie (Węclaw 2000), Warszawie (Dudek-Mańkowska 2006, Jarosz 2001), czy Poznaniu (Kaczmarek 2010) ogólne cechy rozmieszczenia wielkopowierzchniowych obiektów handlowych w tkance miejskiej są podobne. Przedstawiają się one następująco:

- zdecydowana koncentracja w gęsto zaludnionych częściach miasta,
- brak w słabo zaludnionych częściach miasta oraz na jego peryferiach,
- nieliczne przykłady lokalizacji poza terenem miasta.

Przyglądając się bliżej strukturze przestrzennej wielkopowierzchniowych obiektów handlowych Wrocławia zauważa się kilka istotnych szczegółów w ich rozmieszczeniu:

- centra handlowe tradycyjne i profilowane lokalizowane są w przy głównych węzłach i arteriach komunikacyjnych w sąsiedztwie gęsto zaludnionych obszarów miasta,
- wielkopowierzchniowe specjalistyczne obiekty handlowe lokalizują się blisko siebie lub w sąsiedztwie centrów handlowych tworząc strefy zakupów o zróżnicowanym asortymencie,

²⁴ Schemat badań nad klasyfikacją wielkopowierzchniowych obiektów handlowych zaproponowany w niniejszym artykule skierowany jest do Polskiej Rady Centrów Handlowych, Głównego, Urzędu Statystycznego oraz uczelni wyższych i instytutów badawczych zajmujących się badaniem handlu.

- supermarkety dyskontowe i ogólnospożywcze lokalizują się w centralnej części lub sąsiedztwie osiedli mieszkaniowych oraz w pobliżu węzłów transportowych,
- obiekty będące w fazie dojrzałości (domy handlowe) funkcjonują w większości w centralnej części miasta lub w częściach centralnych najstarszych osiedli mieszkaniowych,
- hale targowe, które obecnie ze względów marketingowych często nazywane są centrami handlowymi funkcjonują w centralnej części lub sąsiedztwie osiedli mieszkaniowych oraz przy głównych arteriach komunikacyjnych,
- tradycyjne i profilowane centra handlowe, wielkopowierzchniowe specjalistyczne obiekty handlowe, supermarkety dyskontowe i ogólnospożywcze powstają często na podstawie zjawiska sukcesji funkcji – adaptacja nieużywanych lub nierentownych obiektów, terenów.

Literatura

- Bratkowski J., Klima E., Rochmińska A., 2005. Rozwój sklepów wielkopowierzchniowych i usług gastronomicznych w Łodzi. W: T. Marszał (red.), *Gospodarka w przestrzeni wielkich miast*. Biuletyn KPZK PAN 216, 227–240.
- Basic Configurations and Types for the United States, 2004. ICSC Shopping Center, published by International Council of Shopping Centers.
- Ciechomski W., 2010. Koncentracje handlu w Polsce i jej implikacje dla strategii konkurowania przedsiębiorstw handlowych. WUE, Poznań.
- Czarnecki W., 1962. Planowanie miast i osiedli, sieć komunikacyjna dalekiego zasięgu, t. IV. PWN, Warszawa.
- Czerwiński S., 2010. „Węzeł Bielański” jako centrum usługowo-logistyczno – produkcyjne Wrocławia. Uniwersytet Wrocławski, Instytut Geografii i Rozwoju Regionalnego, praca magisterska, maszynopis.
- Czerwiński S., Kurowska A., Naborczyk K., 2011. Struktura funkcjonalno-przestrzenna „Węzła Bielańskiego”. *Czasopismo Geograficzne* 82(3): 285–304
- Czerwiński S., 2012. Centra handlowe – główne problemy badawcze. *Studia Miejskie* 8, 171– 88.
- Ciok S., Jakubowicz E., Łoboda J., 1997. Przekształcenia społeczno-gospodarcze i przestrzenne aglomeracji wrocławskiej. W: P. Worcelli (red), *Aglomeracje miejskie w procesie transformacji*. Zeszyty IGIPZ PAN 4, Warszawa, 5–76.
- Ciok S., 1999. Zagospodarowanie infrastrukturalne tras autostradowych w Polsce Południowo-Zachodniej. *Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG* V, 47–61.
- Ciok S., Ilnicki D., 2011. Autostradowa Obwodnica Wrocławia. *Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG* VIII, 37–47.
- DeLisle J.R., 2005. U.S. Shopping Center Classifications: Challenges and Opportunitines. *Research Review* 12, 96 – 101.
- Dołhun A., 2011. Regulacje czy nadregulacje w kwestii wielkopowierzchniowych obiektów handlowych (WOH). *Towarzystwo Urbanistów Polskich Oddział Katowice*.
- Domański T., 2005. Strategie rozwoju handlu. PWE, Warszawa.
- Dudek-Mańkowska S., 2006. Funkcje wybranych centrów handlowych w Warszawie. W: I. Jażdżewska (red.), *Nowe przestrzenie w miastach. Ich organizacja i funkcje*. XIX Konserwatorium Wiedzy o Mieście, Uniwersytet Łódzki, Łódź, 231–244.
- Dzieciuchowicz J., 2012. Wielkie centrum handlowe przestrzeni miejskiej i podmiejskiej Manufaktura w Łodzi i Płak w Rzgowie. Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź.
- Górka Z., Trzepacz P., 2006. Węzły autostrady A4 jako czynniki rozwoju oraz przemian w zagospodarowaniu peryferyjnych osiedli Krakowa. W: I. Jażdżewska (red.), *Nowe przestrze-*

- nie w miastach. Ich organizacja i funkcje. XIX Konserwatorium Wiedzy o Mieście, Uniwersytet Łódzki, Łódź, 345–351.
- Gwosdz K., Sobala–Gwosdz A., 2011. Polska Wschodnia w strategiach lokalizacji sieci hipermarketów. W: M. Woźniak (red.), *Nierówności społeczne a wzrost gospodarczy. Uwarunkowania sprawnego działania w przedsiębiorstwie i regionie*. Uniwersytet Rzeszowski, Katedra Teorii Ekonomii i Stosunków Międzynarodowych, Rzeszów, 276–291.
- Guy C.M., 1998. Classifications of retail stores and shopping centres: some methodological issues. *Ge-Journal* 45, 255–264.
- Jałowiecki B., 2005. Przestrzeń ludyczna – nowe obszary metropolii *Studia Regionalne i Lokalne* 3(21), 5–19.
- Jarosz A., 2001. Miejsce hipermarketów w przestrzeni miejskiej aglomeracji. W: G. Węclawowicz (red.), *Warszawa jako przedmiot badań w geografii społeczno-ekonomicznej*. *Prace Geograficzne* 184, IGiPZ PAN, Warszawa, 253–264.
- Kaczmarek T., 2010. *Struktura przestrzenna handlu detalicznego. Od skali globalnej do lokalnej*. Wydawnictwo Naukowe Bogucki, Poznań.
- Kaczmarek T., 2012. *Studium Uwarunkowań Rozwoju Przestrzennego Aglomeracji Poznańskiej*. Centrum Badań Metropolitalnych UAM, Poznań.
- Kłosowski F., 2002. Hipermarkety w przestrzeni handlowej miast aglomeracji katowickiej. W: J. Słodczyk (red.), *Przemiany bazy ekonomicznej i struktury przestrzennej miast*, Uniwersytet Opolski, 373–382.
- Knap R., 2011. Rynek centrów handlowych w Polsce, materiały z wykładów otwartych Dyrektora ds. Rozwoju i Badań Rynków Polskiej Rady Centrów Handlowych, URL: <http://kdg.ue.poznan.pl/wyklady-otwarte/rejestracja/materiały/> (data dostępu: 2012.09.21).
- Kociuba D., 2006. Nowe przestrzenie handlowe Lublina. W: I. Jażdżewska (red.), *Nowe przestrzenie w miastach. Ich organizacja i funkcje*. XIX Konserwatorium Wiedzy o Mieście, Uniwersytet Łódzki, Łódź, 231–244.
- Kotler P., 1999. *Marketing: analiza, planowanie, wdrażanie i kontrola*. Felberg SJA, Warszawa.
- Kudła W., Banasik B., Smoleń M., 2000. Ewolucyjne zmiany w polskim handlu w okresie dochodzenia do gospodarki rynkowej. Politechnika Radomska, Radom.
- Lambert J., 2006. One Step Closer to a Pan-European Shopping Center Standard Illustrating the New Framework With Examples. *Research Review* 13, 35–40.
- Ledwoń S., 2008. *Wpływ współczesnych obiektów handlowych na strukturę śródmieść*. rozprawa doktorska, Politechnika Gdańska, Wydział Architektury, Katedra Architektury Użyteczności Publicznej.
- Makowski G., 2003. *Świątynia konsumpcji*. Wydawnictwo Trio, Warszawa.
- Maleszyk E., 1997a. Tendencje inwestycji handlowych. *Wiadomości Statystyczne* XLII, 1, 45–54.
- Maleszyk E., 1997b. Inwestycje a postęp techniczny w handlu. *Wiadomości Statystyczne* XLII, 10, 29–39.
- Maleszyk E., 2000. Przedsiębiorstwa z kapitałem zagranicznym w handlu. *Wiadomości Statystyczne* XLV, 1, 33–41.
- Maleszyk E., 2004. Rozwój sieci handlowych obsługi masowej w Polsce. *Wiadomości Statystyczne* XLIX, 1, 38–49.
- Mikielewicz R., 2007. Defragmentacja miasta – „wydajność” przestrzeni miejskiej a jej percepcja. *Czasopismo Techniczne* 1 – Architektura, 133–137.
- Market View Warsaw Retail, 2 quarter, 2012. CBRE Report, CBRE Group, Inc., London.
- Namyślak B., 2006. Rozwój wielkopowierzchniowych obiektów handlowych we Wrocławiu. W: I. Jażdżewska (red.), *Nowe przestrzenie w miastach. Ich organizacja i funkcjonowanie*. XIX Konserwatorium Wiedzy o Mieście, Uniwersytet Łódzki, Łódź, 265–276.
- Nartowski W., 2012. Dyskont na każdym rogu? *Wiadomości Handlowe* 9(118), URL: <http://wiadomoscihandlowe.pl/content/view/25856/3702/> (data dostępu: 18.10.2012).
- Opis inwestycji osiedlowe centrum handlowe Wrocław ul. Poleska–Zielna, 2010. Retail Property Management, Warszawa.
- Rochmińska A., 2005. Rozwój sieci handlowych z udziałem kapitału zagranicznego. W: J. Dzieciuchowicz (red.), *Usługi rynkowe w Łodzi w dobie transformacji*. Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, 64–92.
- Słodczyk J., 2003. *Przestrzeń miasta i jej przeobrażenia*. Wydawnictwo Uniwersytetu Opolskiego, Opole.

- Staeheli L. A., Mitchell D., 2006. USA's Destiny? Regulating Space and Creating Community in American Shopping Malls. *Urban Studies* 43, 977–992.
- Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Wrocławia, 2010. Wrocław, URL: <http://geoportal.wroclaw.pl/www/mapa-studium.shtml> (data dostępu: 12.10.2012).
- Taylor Z., 2000. Przekształcenia sieci handlu detalicznego i gastronomii w okresie transformacji społeczno-gospodarczej Polski. *Prace Geograficzne IGiPZ PAN* 175, Wydawnictwo Continuo, Wrocław. URL: www.rada.osiedla.wroc.pl/aktualnosc/178 (data dostępu: 15.09.2012).
- URL: www.wielkawyspa.com.pl/wiadomosci/sprawy-spoleczne/969-wielka-wyspa-chce-dyskontu-petycja.html#.UK6e34Z6kaY (data dostępu: 15.09.2012).
- URL: forum.investmap.pl/post44 (data dostępu: 17.10.2012).
- URL: www.psiepole.com.pl/wiadomosci/psie-pole-w-budowie/740-korzystne-zmiany-w-ch-marino (data dostępu: 17.10.2012).
- URL: www.targowiskozielinskiego.pl/ (data dostępu: 20.11.2012).
- Ustawa z dnia 11 maja 2007 r. o tworzeniu i działaniu wielkopowierzchniowych obiektów handlowych, Dz.U. 2007 nr 127 poz. 880.
- Węclaw J., 2000. Nowe centra handlowe w strukturze przestrzenno-funkcjonalnej Krakowa. W: J. Kaczmarek (red.), *Miasto postsocjalistyczne. Organizacja przestrzeni miejskiej i jej przemiany*. XIII Konwersatorium wiedzy o mieście, Katedra Geografii Miast i Turyzmu, Łódzkie Towarzystwo Naukowe, Łódź, 175–177.
- Węclaw–Michniewska J., 2006. Nowe przestrzenie handlowe w aspekcie realizacji zadań samorządu terytorialnego. W: I. Jażdżewska (red.), *Nowe przestrzenie w miastach. Ich organizacja i funkcjonowanie*. XIX Konwersatorium Wiedzy o Mieście, Uniwersytet Łódzki, Łódź, 277–286.
- Wilk W., 2005. Miejsce miast w sieciach handlowych–przykład Polski. *Prace i Studia Geograficzne UW* 35, 129–153.
- Wrocławski Rynek Nieruchomości, listopad 2012, Wrocław City Report, Joens Lang LaSalle, Wrocław.
- Zipser W., 2010. Metody prognozowania struktur handlowo-usługowych w metropoliach na podstawie modelu podróży o celu usługowym. *Czasopismo Techniczne 1–Architektrua*, 149–161.

Large trade in Wrocław – current situation and development perspective

Summary: The paper presents some aspects of spatial distribution of large trade facilities in the city of Wrocław. Potential growth directions and new investments areas were also indicated. As a answer for new descriptions of large trade facilities which appears in the literature and the daily life, the classification of large trace facilities occurred in Wrocław was created.

Keywords: Wrocław, large trade buildings, spatial aspect, classification

mgr Sławomir Czerwiński
Uniwersytet Wrocławski
Instytut Geografii i Rozwoju Regionalnego
Zakład Zagospodarowania Przestrzennego
ul. Kuźnicza 49/55
50-138 Wrocław
slawomir.czerwinski@uni.wroc.pl

Anna Jacaszek
Uniwersytet Wrocławski

Potencjalne konflikty ekologiczne w przestrzeni miasta Wrocławia

Streszczenie: Podłoże ekonomiczno–społeczne lokalizacji określonych inwestycji determinuje wystąpienie konfliktów, traktowanych jako sprzeczność interesów jednostek z dobrem publicznym. W niniejszym artykule przedstawiono specyfikę konfliktów ekologicznych o podłożu walki o przestrzeń. Scharakteryzowano potencjalne konflikty ekologiczne w przestrzeni miasta Wrocławia, których przyczyną jest sprzeczność funkcji danego obszaru z uwarunkowaniami przyrodniczymi.

Słowa kluczowe: potencjalne konflikty lokalizacyjne, konflikt ekologiczny, syndrom NIMBY

1. Wstęp

Zjawiska konfliktów ekologicznych są specyficzną formą konfliktów społecznych, czyli takich, w które zaangażowane są duże grupy społeczne ze względu na realizację ich interesów. Konflikt ekologiczny to konflikt, którego obiektem jest możliwość korzystania przez różne grupy społeczne, z dóbr środowiska naturalnego. Grupy te precyzują cechy jakościowe i ilościowe elementów środowiska oraz warunki użytkowania, co także może rodzić sprzeczności. Na przyczyny powstawania, przebieg i możliwość rozwiązania konfliktów ma wpływ wiele uwarunkowań, między innymi przedmiot konfliktu. Przedmiot konfliktu jest to możliwość korzystania z dóbr środowiskowych określonej jakości, zgodnie z interesami stron, dotyczy większości społeczeństwa. Wszystkie grupy społeczne są tym zainteresowane. Większość działań wywołujących konflikty ekologiczne ma charakter lokalny i dotyczy konkretnego obszaru, za to skutki degradacji środowiska mogą być zauważalne na dużo większych odległościach, skutki lokalnych zanieczyszczeń sumują się w skali globalnej, co powoduje globalizację problemu. Konflikty te są wielopłaszczyznowe ze względu na mnogość uczestników i zróżnicowanie stanowisk w postrzeganiu określonego zagadnienia. Ilość punktów spornych jest znaczna i zależy

od powiązania ilości uczestników, ich hierarchii wartości, poglądów oraz między innymi pełnionych przez nich ról społecznych (Macek 2006).

Do sytuacji konfliktowych dochodzi wówczas gdy składniki środowiska mają małą odporność naturalną na intensywne użytkowanie, lub też kiedy nadają się do lokalizowania na danym terenie kilku funkcji. Źródłem konfliktów jest nakładanie się na siebie obszarów o różnym przeznaczeniu. Pokazanie się sprzeczności nie jest konsekwencją odmiennych celów, lecz trudnością zaspokojenia wszystkich potrzeb ludzkich, z indywidualnością poglądów na hierarchię tych potrzeb i często z niedostatku wiedzy (Dubel 2000). Głównym źródłem konfliktów jest niewystarczająca podaż przestrzeni o konkretnych cechach, walorach i zasobach w stosunku do popytu na tę przestrzeń, wynikająca z przymusu zaspokajania określonych potrzeb społecznych w ustalonych sytuacjach przestrzennych lub konkurencji wartości. Bezstronnie uwarunkowane procesy rozwoju oraz sprzeczności interesów występujących między podmiotami, określają fundamentalne typy sytuacji konfliktowych oraz związanych z nimi działań zmierzających do ich opanowania:

- najczęściej występujące sytuacje konfliktowe to te, w których popyt na określone walory przestrzeni jest większy od podaży, powodując ich bezwzględny i względny niedobór. Stan ten powoduje konkurowanie między podmiotami, której konsekwencją jest także wypieranie „słabszych” przez „silniejszych”, często bez względu na wartość kryteriów racjonalności ogólnospołecznej ładu zintegrowanego,
- popyt na określone walory przestrzeni nie może być nasycony bezkolizyjnie z powodu ich bezwzględnego braku; są to zazwyczaj sytuacje progowe, których nie można pokonać bez wprowadzenia niezgodności zagospodarowania z jej cechami i walorami,
- wielowalorowość przestrzeni, w pełni przydatnej do lokalizacji różnych funkcji, z równoczesnym występowaniem popytu na każdą z nich, stwarza potencjalne możliwości jego zaspokajania, jednak nie bez zaniku jej pierwotnych wartości. Sytuacja stwarza konkurencję między podmiotami reprezentującymi różne funkcje (rodzaje popytu), zaś podmioty budują ład zintegrowany, który zostaje przedstawiony jako konieczności wyboru z pozycji najmniejszych strat lub największych korzyści ogólnospołecznych. W każdym przypadku jednak, przy niepełnym zaspokojeniu jednego (kilku) z rodzajów popytu, występuje sytuacja konfliktowa. Najczęściej jest to sytuacja, w której na walory przyrodnicze przestrzeni nakładają się korzyści położenia w strukturze, preferujące wykorzystanie tylko jednej jej wartości, inne narażając na dewaloryzację lub zniszczenie, albo też ta sama przestrzeń odznacza się wieloraką przydatnością z racji cech przyrodniczych, a technika ich wykorzystania uniemożliwia ich jednoczesne wykorzystanie (np. dobre gleby i złoża surowcowe na tym samym obszarze),
- popyt na określone wartości przestrzeni jest w danym czasie równy strukturalnie i ilościowo podaży, jednak pewne wykorzystanie wszystkich wartości wprowa-

dza w następstwie czasowym pośrednie, lub bezpośrednie zakłócenia w funkcjonowaniu całej struktury, narażając na konieczność dokonywania kolizyjnych w toku dalszego rozwoju.

Sytuacje konfliktowe, pojawiające się w procesie przekształceń strukturalnych, mają także swoje źródła występujące w tle:

- naturalne sprzeczności wielu celów rozwoju, których spójność systemową można uzyskać jedynie przez kompromis na zasadzie rachunku korzyści i strat,
- stałego deficytu środków ekonomicznych, które mogą być zużyte do zrealizowania pożądanych społecznie i uświadomionych już celów w określonym czasie,
- mechanizmów społeczno-politycznych i ekonomicznych, regulujących określony sposób zachowań i postaw podmiotów gospodarczych,
- świadomości i standardów (norm) etycznych podmiotów kształtujących procesy rozwoju (Kołodziejwski 1995).

Konflikty społeczne dotyczą zdobycia przez społeczeństwo uprawnień. Dostęp do zdrowego i czystego środowiska jest uprawnieniem. Specyfika konfliktów ekologicznych polega na tym, że wszyscy jesteśmy zainteresowani ochroną środowiska, choć nie wszyscy w jednakowej mierze to sobie uświadamiamy, jeśli wszyscy jesteśmy w równym stopniu narażeni na niedogodności związane z jego złym stanem, co oznacza, że wszyscy jesteśmy wobec środowiska równi. Jednak podziały są potrzebne by różne grupy mogły się ze sobą ścierać, konflikt jest bowiem motorem postępu. Ochrona środowiska narzuca ograniczenia w gospodarowaniu, ale nie ma ona na celu hamować postęp, ale takie jego ukierunkowanie, aby optymalnie kształtując i korzystając ze środowiska przyrodniczego można było najlepiej zaspokoić potrzeby społeczeństwa. Problem zanieczyszczenia wody i powietrza wywołuje u ludzi silne emocje, gdyż dotyczy nas wszystkich, nie wszyscy jednakowo go odbieramy w ten sam sposób. Każdy człowiek umieszcza go w innym miejscu w swojej hierarchii wartości.

Środowisko naturalne weszło do hierarchii wartości nowoczesnych społeczeństw jednak jego pozycja i utrzymanie się w tym systemie jest związane z sytuacją społeczną i gospodarczą w kraju. Funkcjonowanie wartości ekologicznych w społeczeństwie w pewnym sensie warunkuje powstawanie konfliktów ekologicznych. Obserwowanie zmian społecznej recepcji kwestii ekologicznej tłumaczyć można zgodnie z dwoma konkurencyjnymi tezami:

- problematyka ekologiczna pozostaje w silnym związku z ogólnym kontekstem społecznej i ekologicznej sytuacji kraju, którego dotyczy. Wartości ekologiczne zaś mają swoje miejsce w hierarchii wartości funkcjonującej w danej społeczności,
- kwestia ekologiczna jak każdy problem społeczny, ma swoją autonomiczną dynamikę, której można przyporządkować wykres sinusoidalny (Burger 2005).

Znaczącą rolę w rozstrzyganiu problemów i konfliktów ekologicznych odgrywają media. To dzięki nim do szerokiego grona odbiorców docierają informacje o faktach dotyczących degradacji środowiska, często przedstawiona w postaci spopularyzowanej wiedzy wypracowanej przez badaczy. Media często „wytwarzają” konflikty, głównie przez to, że traktują informacje dotyczące środowiska jak każdy inny *news*, odwołując się do uczuć, kreują nośne symbole, co wywołuje stosowne reakcje społeczne. Media nie zajmują się tym co jest prawidłowe, albo uzyskane dzięki wytrwałej pracy, interesują je wydarzenia spektakularne, poruszające wyobraźnię. Obrońcy środowiska niejednokrotnie wykorzystywali je do wzbudzenia odpowiednich zachowań społecznych, czyli na przykład oporu wobec anty-środowiskowych działań podmiotów gospodarczych, lub administracji. Ruchy ekologiczne za pośrednictwem mediów organizowały wystąpienia społeczne, czasem eskalowały konflikty, by wzbudzić jeszcze większe zainteresowanie społeczne.

2. Konflikt lokalizacyjny w aspekcie syndromu NIMBY

Lokalne konflikty ekologiczne, wyrażające się protestami okolicznych mieszkańców przeciwko lokalizacji w ich bezpośrednim otoczeniu pewnych obiektów wiążą się z syndromem NIMBY (*Not In My Back Yard*) – „nie na moim podwórku”. Syndrom NIMBY jest więc kategorią opisującą sytuację, kiedy mieszkańcy danego terenu protestują przeciw lokalizacji jakiegoś obiektu. Rodzi się on w rezultacie rozpoznania przez jednostki i grupy zagrożenia swoich interesów, a inne czynniki zostają zepchnięte na dalszy plan. Często powodem nie jest troska o ochronę środowiska (pomimo używanych na transparentach sloganów), lecz ochrona własnego „ja”. Źródłem syndromu NIMBY są często materiały przedstawiane przez media opisujące każde większe niedociągnięcie, chybione projekty, awarie, a zwłaszcza katastrofy ekologiczne, niejednokrotnie przejawione, przekłamane i nierzetelne. To one właśnie powodują psychozę zagrożenia i strachu. Wystąpienia zjawiska NIMBY jest także objawem rosnącej świadomości ekologicznej społeczeństwa, opartej jednak na złych doświadczeniach z przeszłości oraz nierzadko wykorzystywanej przez media i inne grupy, wprowadzając dodatkowo dezinformację.

Syndrom NIMBY posiada głównie aspekt ekonomiczny, wiąże się z kategorią „kosztów zewnętrznych”. Z punktu widzenia politycznego jego zaistnienie jest przejawem braku zaufania do władzy odnośnie ochrony ich interesów. Syndrom ten jest także przejawem przewagi partykularnych interesów nad interesem wspólnym. W wielu przypadkach syndrom NIMBY może okazać się uzasadniony i w ostateczności okazać się obroną szerszego interesu społecznego. Koszty i niedogodności jakie niesie z sobą NIMBY skłaniają do poszukiwania sposobów uniknięcia konfliktów, lub przynajmniej sposobu sprawnego ich rozwiązywania. Wskazuje się wtedy

przede wszystkim na konieczność partycypacji społeczności lokalnej w procedurze decyzyjnej, lub też zapewnienie potencjalnie skłonnej do protestu społeczności rekompensaty ekonomicznej. Przy podejmowaniu decyzji, nawet jeśli mieszkańcy są włączani w ten proces, tylko niektóre kwestie są dyskutowane z opinią publiczną, a inne nie. Często podstawy podejmowanych decyzji mają charakter polityczny, które są poparte autorytetem naukowym. Natomiast partycypacja społeczna nie jest merytoryczną dyskusją, sprowadza się jedynie do potwierdzeniu przyjętych już uprzednio rozwiązań. Wątpliwości i protesty mogą więc być w dużej mierze usprawiedliwione, co zapoczątkowuje twierdzenie, że syndrom NIMBY nie jest przykładem jedynie nieracjonalności obywateli, lecz demokratyczną formą wyrażania braku zaufania do rozwiązań sankcjonowanych naukowo bądź politycznie. Ta nieufność może rosnąć w sytuacji różnic co do oceny skutków oddziaływania danej inwestycji na środowisko naturalne, a przede wszystkim zagrożenia zdrowia, w opiniach osób występujących w roli ekspertów. Zaistnienie konfliktów lokalizacyjnych pociąga za sobą szereg zjawisk natury ekonomicznej i politycznej. W tym drugim przypadku należy jednak pamiętać, że straty subiektywne mogą być odbierane jako bardziej wiążące niż korzyści. Dodatkowo, ocena korzyści i strat, jakie dokonuje jednostka, opiera się o pewien subiektywny punkt odniesienia, którego nie można stosować do całej zbiorowości (Runc 1998).

Siła oporu społecznego wobec lokalizacji danego obiektu jest zależna od postrzegania tworzonego przez ten obiekt zagrożenia. Oczywiście ocena tego zagrożenia nie musi być racjonalna. W tym samym otoczeniu może również zrodzić się konflikt pomiędzy zwolennikami i przeciwnikami lokalizacji danego obiektu, co wynika stąd, że jedni postrzegają ten fakt w kategoriach określonych korzyści, drudzy zaś w kategoriach strat. Te różnice ocen mogą też się wiązać z odległością zamieszkiwania od obiektu.

W celu zobrazowania potencjalnego konfliktu lokalizacyjnego, zebrana została opinia mieszkańców miasta Wrocławia dotycząca możliwości usytuowania różnych rodzajów inwestycji w zależności od odległości od miejsca zamieszkania. Wykorzystując jako środek do tego celu anonimowe ankiety, które pozwoliły zebrać dane do analizy ¹.

Na podstawie odpowiedzi ankietowanych dokonano podziału inwestycji na uciążliwe, bezproblemowe i komfortowe, który zaprezentowano w tabeli 1. Podział jest tożsamy z odpowiedziami ankietowanych dotyczącymi możliwości zaakceptowania różnych inwestycji celu publicznego względem oddalenia od miejsca zamieszkania. Inwestycje które ankietowani są w stanie zaakceptować w najbliższym sąsiedztwie zostały oznaczone jako komfortowe, natomiast do inwestycji uciążli-

¹ Zostały zebrane 143 ankiety składające się z pytań o dane podstawowe (metryczka) oraz 27 pytań zamkniętych. Ankietowani odpowiadali na pytania zamknięte w jakiej odległości od swojego miejsca zamieszkania mogliby zaakceptować poszczególne (27) miejsca użyteczności publicznej. W odpowiedzi do wyboru były cztery określone dystanse: najbliższe sąsiedztwo, osiedle, dzielnica, peryferia miasta.

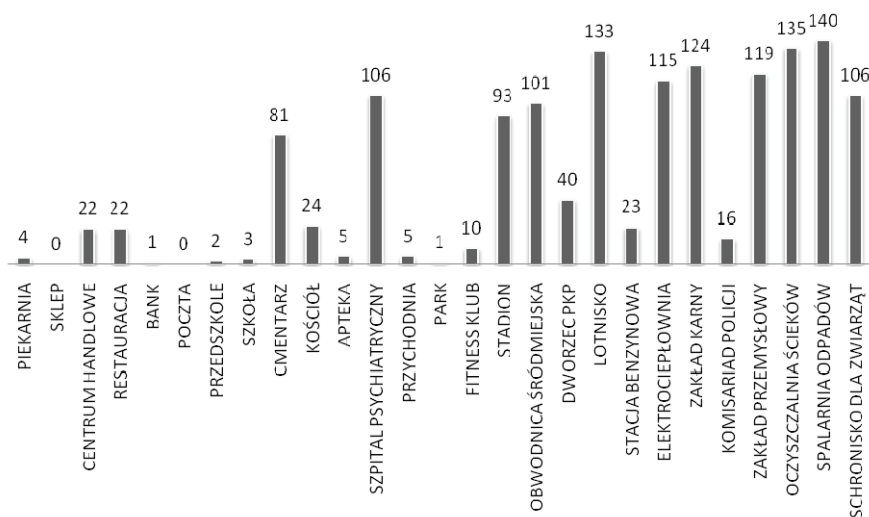
wych należą te gdzie najwięcej ankietowanych zaznaczyło odpowiedź na peryferiach bądź oddalone o odległość dzielnicy.

Tab. 1. Podział inwestycji ze względu na akceptację społeczną w zależności od odległości od miejsca zamieszkania.

Źródło: opracowanie własne, na podstawie własnych badań ankietowych.

Inwestycje		
uciążliwe	bezproblemowe	komfortowe
spalarnia odpadów	poczta	park
oczyszczalnia ścieków	bank	sklep
zakład przemysłowy	przedszkole	piekarnia
schronisko dla zwierząt	szkoła	apteka
lotnisko	kościół	
elektrociepłownia	stacja benzynowa	
obwodnica śródmiejska	restauracja	
stadion	przychodnia	
zakład karny	fitness klub	
szpital psychiatryczny	restauracja	
cmentarz	komisariat policji	
	dworzec PKP	
	centrum handlowe	

Rycina 1 przedstawia akceptację społeczną dla inwestycji przy wskazaniu peryferii miasta jako odległości od miejsca zamieszkania ankietowanych. Istotne z punktu niniejszego artykułu są właśnie inwestycje zaznaczone w odległości – peryferia miasta, gdyż to one utożsamiane są z najwyższym zagrożeniem.



Ryc. 1. Akceptacja społeczna inwestycji przy wskazaniu peryferii miasta jako odległości od miejsca zamieszkania.

Źródło: opracowanie własne, na podstawie własnych badań ankietowych.

Na peryferiach miasta pojawiły się inwestycje najbardziej uciążliwe. Najwyższe noty dostała spalarnia odpadów, wnioskować można, że wiąże się to ze słabą świadomością ekologiczną. Ankietowani boją się zagrożenia jakie może powodować, gdyż utylizacja odpadów, jaki i same śmieci ściśle kojarzą się z zanieczyszczeniami. Nic bardziej mylnego, biorąc za przykład spalarnia odpadów komunalnych Spittelau w centrum Wiednia. Kolejno jedno z najwyższych not w tej odległości dostała oczyszczalnia ścieków i lotnisko, jest to zapewne związane z zanieczyszczeniami, odorem oraz hałasem. W tej grupie znalazły się również takie inwestycje jak: zakład karny, szpital psychiatryczny i cmentarz, co można odczytywać jako instytucje, które nie wzbudzają zaufania i kojarzą się z negatywnymi aspektami życia.

W związku z powyższym niezbędne jest zdefiniowanie pojęcia zagrożenia, gdyż to dzięki niemu powyższe inwestycje zostały umiejscowione właśnie w tym miejscu. Zagrożenie jest to zjawisko wywołane działaniem sił natury bądź człowieka, które powoduje, że poczucie bezpieczeństwa maleje bądź zupełnie zanika. Współcześnie obok istniejących zagrożeń politycznych, militarnych, gospodarczych i kulturowo–cywilizacyjnych, wyklarowuje się stosunkowo nowe zagrożenie środowiskowe. Stale zwiększająca się antropopresja na elementy przyrodnicze w przestrzeni, w coraz większym stopniu zakłóca funkcjonowanie ekosystemów i całej biosfery. Problemy ekologiczne są postrzegane jako czynniki mające znaczący wpływ na bezpieczeństwo życia i egzystencji społeczeństw. Przez co powstaje potrzeba przeciwdziałania zagrożeniom i ich skutkom, co zmusza do podejmowania odpowiednich działań zmierzających do osiągnięcia odpowiedniego stanu środowiska. Wynikiem czego jest wyodrębnienie nowego rodzaju bezpieczeństwa, bezpieczeństwa ekologicznego. Stanowi ono przeciwieństwo lokalnej i globalnej katastrofy ekologicznej, wyrażając porządek i ład panujący w środowisku. Bezpieczeństwo ekologiczne jest terminem złożonym i wieloznacznym, zależnym od sposobu podejścia, ponieważ może dotyczyć ekosystemu, regionu lub całego globu. W odniesieniu do ekosystemu przez bezpieczeństwo ekologiczne należy rozumieć stan, w którym ryzyko zakłóceń jego składowych jest niewielkie. Natomiast w odniesieniu do kraju, regionu geograficznego, czy innego obszaru na bezpieczeństwo ekologiczne trzeba spojrzeć przez pryzmat skutków zagrożeń w środowisku powodowanych przez procesy wytwarzania, transport, technologię przemysłową. Bez względu na sposób oglądu zjawiska, zawsze wyłoni się ujemne oddziaływanie na środowisko i człowieka. Zapewnienie bezpieczeństwa jest równoważne eliminacji niekorzystnego wpływu zmian – zarówno na biosferę, jak i na antroposferę – dokonywanych w przyrodzie na skutek rozwoju cywilizacyjnego oraz zapewnienie takiej skali ingerencji, aby stan środowiska nie pogarszał się, a przyrodnicze podstawy funkcjonowania ekosystemów zostały nienaruszone (Poskrobko i in. 2007).

Ze względu na odczuwalny niski poziom bezpieczeństwa ekologicznego w odniesieniu do analizowanych inwestycji, ludzie umieszczają je najdalej od swo-

jego miejsca zamieszkania. Tak by odsunąć od siebie jakiejkolwiek uciążliwości związane z istnieniem tych instytucji, niestety nie dostrzegając istotnej potrzeby środowiskowej i ekonomicznej istnienia danych inwestycji. Bariery tworzą się przez nie dostrzeżenie celu, jakiemu służą dane podmioty: elektrociepłownia, oczyszczalnia ścieków, lotnisko, obwodnica śródmiejska, zakład przemysłowy, spalarnia odpadów. Każda z powyższych inwestycji jest inwestycją celu publicznego, stworzona dla człowieka i to właśnie człowiek dbając o własne dobro powinien zapewniać utrzymanie przy ich budowie i eksploatacji najwyższe standardy ochrony środowiska. Nie powinno się jednak popadać w skrajności, należy uświadomić sobie potrzebę istnienia powyższych inwestycji, ale i fakt, że gdzieś muszą być one umiejscowione, co może rodzić konflikty. Gdyż dla nas dana lokalizacja może być wystarczająco odległa, natomiast nadal może znajdować się w bezpośrednim sąsiedztwie innych mieszkańców. Dysproporcje między potrzebami, a możliwościami ich zaspokajania, może pogłębić dodatkowo fakt zderzenia się interesów indywidualnych i grupowych z interesem ogólnospołecznym. Jednostki zdają sobie sprawę z potrzeby istnienia danych inwestycji, natomiast w skrajnych przypadkach wolą zatrzymać całą inwestycję i nie czerpać z niej żadnych korzyści niż, być narażonym na uciążliwości z nią związane. Na tej płaszczyźnie rodzi się trudny do rozwiązania konflikt przestrzenny, gdyż okazuje się, że żadna lokalizacja nie będzie w 100% mogła zaspokoić oczekiwań każdej ze stron. Dlatego tak ważne jest wprowadzanie czynników wpływających na uzyskanie akceptacji społecznej dla danej inwestycji, tak aby każdy czuł się wygrany.

3. Przestrzeń miasta Wrocławia jako arena potencjalnych konfliktów ekologicznych

Współcześnie mimo bardzo nagłościonych akcji edukacji ekologicznej, nadal istnieją uprzedzenia co do potrzeb ochrony przyrody, a wraz z nią przeciwstawienia się zaspokajaniu interesów indywidualnych oraz grupowych, na rzecz dobra publicznego. Wrocław jako miasto jest poddany intensywnym procesom przekształceń, których podwalinami powinna być zasada zrównoważonego rozwoju. Pozwoli to uniknąć wielu konfliktów oraz ograniczyć zagrożenia, na jakie jest narażona przyroda w mieście. Podstawowym utrudnieniem w planowaniu ochrony przyrody na terenie Wrocławia jest brak dokładnej inwentaryzacji i waloryzacji przyrodniczej, które są niezbędne dla opracowania spójnego systemu terenów cennych przyrodniczo wraz z obszarami chronionymi. Brak precyzyjnego opracowania powoduje, że część z wartościowych przyrodniczo miejsc lub gatunków może zostać zniszczona z powodu braku przygotowanej odpowiednio informacji dla urzędników i inwestorów. Zachowanie tych obszarów często nie wywoływałoby większych uciążliwości, gdyby uwzględnić ich potrzeby już w fazie planowania (Cichocki 2006).

Jeden z czterech głównych celów polityki przestrzennej Wrocławia brzmi: „Ochrona, wzmocnienie i wzbogacenie środowiska przyrodniczego i kulturowego miasta”. Powyższe zamierzenie wynika z obowiązku ochrony środowiska przyrodniczego i kulturowego we Wrocławiu oraz chęci zwiększenia jego zasobów i harmonizacji miasta z naturą. Realizacja celu to z jednej strony ochrona bezcennych zasobów natury niezależnych od rynku, z drugiej strony jest to dążenie do trwałego zgrania tych wartości z bieżącymi tendencjami rynkowymi na zasadach zrównoważonego rozwoju, co podwyższy jakość życia mieszkańców Wrocławia. Drogą do osiągnięcia tego celu są głównie regulacje przestrzenne i inwestycje publiczne.

W granicach administracyjnych Wrocławia znajdują się obszary i obiekty cenne przyrodniczo, objęte ochroną prawną: część Parku Krajobrazowego Dolina Bystrzycy, Szczytnicki Zespół Przyrodniczo-Krajobrazowy, obszary Natura 2000: Las Pilczycki oraz częściowo Grądy Odrzańskie, Grądy w Dolinie Odry, Dolina Widawy, Łęgi nad Bystrzycą, Kumaki Dobrej, 3 użytki ekologiczne i 102 pomniki przyrody. Ponadto do terenów o wysokich walorach przyrodniczych w obrębie miasta zalicza się: zespoły leśne, w tym lasy: Mokrzański, Osobowicki, naturalne i seminaturalne doliny rzeczne z zachowanymi starorzeczami, lasami łęgowymi i oczkami wodnymi, pełniące funkcje głównych korytarzy ekologicznych, pola irygacyjne i tereny wodonośne, ze względu na żerowiska i tereny lęgowe ptaków oraz naturalne zbiorowiska roślin. Znaczące pod względem wartości przyrodniczej są także parki, w tym: Szczytnicki, Wschodni, Grabiszyński, Południowy, Zachodni oraz cmentarze, zwłaszcza: Osobowicki i Grabiszyński. Cenne przyrodniczo są liczne zbiorniki i ciekі wodne, a także około 600 drzew o rozmiarach „pomnikowych”, które stopniowo powinny być uznane za pomniki przyrody, a dzięki temu chronione prawnie. Dąży się, w miarę możliwości, do objęcia ochroną kolejnych obszarów o wartościach przyrodniczych przez ustanowienie: Parku Krajobrazowego Dolina Odry i Oławy, obszarów chronionego krajobrazu – w dolinie rzeki Widawy oraz na części pól irygacyjnych, w dolinach rzek: Odry, Bystrzycy i Ślęzy, Lasu Osobowickiego, a także na obszarze Parku Zachodniego, Parku Grabiszyńskiego i Toru Wyścigów Konnych, zespołu przyrodniczo-krajobrazowego „Arboretum Pawłowice”, obejmującego park podworski, część doliny rzeki Dobrej i lasów między Pawłowicami a Autostradą Obwodnicą Wrocławia. Postuluje się uznanie za użytki ekologiczne dziesięciu obszarów ze zbiornikami wodnymi. Na obszarach o dużej wartości przyrodniczej należy dążyć w ramach podejmowanych działań do zachowania i wzbogacania bioróżnorodności. Postuluje się nad stopniową renaturalizację rzek Ślęzy i Dobrej. W miarę możliwości utrzymywać należy drobne powierzchniowe ciekі wodne, wzbogacone w obudowę biologiczną. Dąży się do ukształtowania systemu korytarzy ekologicznych łączących obszary o dużych wartościach przyrodniczych. Zgodnie z powyższym na terenie Wrocławia są bogate zasoby przyrodnicze, które bezwzględnie należy chronić, jednak nie jest to łatwe zadanie ze względu na dynamiczny rozwój miasta, który nie zawsze idzie w zgodzie z naturą. Tak różno-

rodny obszar o dużych wartościach przyrodniczych potencjalnie może stać się miejscem konfliktów ze względu na zderzenie się kilku funkcji na danych obszarze. Powinno to wymuszać już na etapie planowania uwzględnienia uwarunkowań przyrodniczych danego terenu, tak by jak najbardziej zminimalizować zasięg potencjalnych konfliktów. Przewodnią tezę, która określa przyczyny wystąpienia na tych obszarach spornych kwestii, szczególnie inwestycyjnych z przyrodniczymi jest sprzeczność nadanych funkcji z uwarunkowaniami przyrodniczymi danego obszaru. Na tej podstawie zostały wyróżnione przestrzenie potencjalnie zagrożone wystąpieniem sprzecznego interesu ekologicznego. Dzięki uwzględnieniu zasady zrównoważonego rozwoju, możliwe stanie się uniknięcie eskalacji sporów związanych z walką o interesy różnych grup społecznych. Oczywiście jest, że strategiczne inwestycje (np. budowa Autostradowej Obwodnicy Wrocławia) są niezbędne, gdyż zwiększają standard życia mieszkańców miasta, jednak powinniśmy na ten problem popatrzeć szerzej, bo ochrona przyrody jest w interesie publicznym całej społeczności. Nie chodzi tu o wstrzymanie postępu, ale o wypracowanie takiej formy rozwoju, który nie zniszczy ważnych aspektów środowiska miejskiego Wrocławia.

Są to potężne strategiczne dla rozwoju miasta przedsięwzięcia, w których zostały dopełnione wszystkie formalności prawne związane z ochroną środowiska. Jednak należy się zastanowić nad przyszłymi konsekwencjami dla obszarów na których są umiejscowione dane inwestycje. Rozbudowa portu lotniczego, zwiększy przepustowość komunikacji lotniczej, a wraz z nią podwyższy już i tak ponadstandardowy poziom hałasu. Zmiany w środowisku akustycznym w najbliższym otoczeniu mogą wpłynąć na pobliski obszar Natura 2000 – Zlewnia Bystrzycy. Podobna sytuacja występuje w przypadku Stadionu, podczas rozgrywanych meczów poziom emitowanych dźwięków jest znacznie powyżej normy, co może mieć konsekwencję w zmianach gatunkowych w pobliskich obszarach przyrodniczych. Autostradowa Obwodnica Wrocławia, ze względu na specyfikę inwestycji liniowej, powoduje fragmentaryzację siedlisk przyrodniczych na obszarach przez które przechodzi, oczywiście wiąże się z nią dodatkowe niedogodności jak hałas i zanieczyszczenia. Kolejne obszary o potencjalnym konfliktowym charakterze to tereny chronione prawnie, między innymi obszary Natury 2000. Ze względu na właściwości, gospodarowanie w tej przestrzeni jest ograniczone, przez co szczególnie często tworzą się spory ekologiczne, obszary te zajmują znaczną część miejską o funkcji przeważnie mieszkaniowej (Sępolno, Biskupin). Następnymi kontrowersyjnymi terenami są przecinające cały Wrocław w różnych kierunkach, korytarze ekologiczne, które spełniają niezwykle ważną funkcję w ekosystemie, gdyż umożliwiają przemieszczanie się organizmów. Ze względu na znaczącą fragmentaryzację terenu, skutek antropopresji, niezbędne jest zapewnienie możliwości swobodnego przemieszczania się gatunków dla prawidłowego funkcjonowania populacji. Niezbędne jest pozabawienie przestrzeni barier ekologicznych, które utrudniają lub całkowicie hamują przemieszczanie się gatunków. Nieuwzględnienie korytarza ekologicznego przy

planowaniu inwestycji, może stać się właśnie taką hamującą barierą, a przez to przyczyną zaniku bioróżnorodności danego siedliska.

Bazując na podstawach prawnych w 2009 roku ruszyła lokalna inicjatywa: „Strażnicy Natury 2000, zapobieganie szkodom w praktyce”, prowadzona przez organizację ekologiczną (Fundacja Ekorozwoju), której głównym celem jest monitoring przestrzegania prawa w zakresie ochrony przyrody. W okresie trwania projektu Strażnicy Natury 2000 od stycznia 2009 do grudnia 2010, na obszarze Dolnego Śląska odnotowano 35 naruszeń „ustawy szkodowej”. Większość z odnotowanych ujemnych tendencji prowadzących do utraty różnorodności biologicznej jest spowodowana przez mniejsze inwestycje, działalność małych i średnich przedsiębiorstw. Projekty z ogromnym kapitałem o znaczeniu strategicznym, o których najczęściej się słyzy są pod szczególną kontrolą organów nadzorujących. Przy dużej ilości mniejszych inwestycji nie spełniających standardów jakościowych mamy do czynienia z efektem skumulowania negatywnego oddziaływania na środowisko.

W samym Wrocławiu, w ramach inicjatywy lokalnej Strażnicy Natury 2000 występowały działania interwencyjne cechą wspólną wykonanych interwencji było umiejscowienie ich na obszarach cennych przyrodniczo, gdzie środowisko naturalne jest chronione prawnie. Na takich terenach ochrona środowiska powinna być rzeczą priorytetową, a występujące tam gatunki traktowane podmiotowo, ze względu na cel jakemu ma służyć dane terytorium. W omawianych przypadkach mówimy o naruszeniach prawnych w gospodarowaniu i użytkowaniu tych obszarów. Konflikty ekologiczne pojawiają się najsilniej w miejscach gdzie występuje sprzeczność funkcji (zamierzona inwestycja a obszar cenny przyrodniczo) z uwarunkowaniami przyrodniczymi. Zastanawiające jest to, że przy nadanej funkcji ochronnej na tych obszarach, nie prowadzi się nadzoru, który pozwoliłby zinwentaryzować siedliska i wdrożyć lepsze instrumenty ochrony.

Podsumowując dochodzimy do istotnych wniosków, że wiele z procedur, które stwarzają zagrożenie dla środowiska przyrodniczego jak remonty dróg, udrażnianie cieków prace konserwacyjne czy zmiana sposobu użytkowania gruntów rolnych, nie wymagają stwierdzenia potencjalnie szkodliwego oddziaływania na środowisko przyrodnicze. Rozwiązanie tej kwestii wymaga podejścia systemowego i zmiany obowiązującego w Polsce prawa, tak by konieczność oceny wpływu nawet drobnych przedsięwzięć na środowisko było w czytelny sposób integrowane z planowaniem przestrzennym. Aktualnie w kraju nie ma organu odpowiedzialnego za regularny monitoring stanu środowiska na terenie obszaru Natury 2000. W związku z tym brak jest wyczerpującej informacji o środowisku przyrodniczym na tym terenie, co może powodować ograniczenia w kompleksowym rozpatrywaniu wymogów ochrony przyrody na etapie planowania przestrzennego.

Dlatego tak znaczące jest uwzględnienie wymogów ochrony środowiska wdrożone już na wczesnym etapie procesu inwestycyjnego. Planowanie przestrzen-

ne i ochrona środowiska powinny ściśle ze sobą współdziałać, tak by nie dopuścić do powstania konfliktów ekologicznych.

4. Podsumowanie

Jedną z istotnych determinant poprawy życia jest stan środowiska przyrodniczego i jego ochrona, mająca na celu zachowanie dla przyszłych pokoleń korzystnych warunków przyrodniczych. Bardzo ważny jest etap planowania przestrzennego uwzględniający ochronę środowiska, zgodnie z zasadą zrównoważonego rozwoju. W niniejszym artykule przedstawiono specyfikę konfliktów ekologicznych na podłożu walki o przestrzeń. Scharakteryzowano potencjalne konflikty ekologiczne w przestrzeni miasta Wrocławia, potwierdzając tezę, że ich przyczyną jest sprzeczność funkcji danego obszaru z uwarunkowaniami przyrodniczymi. Większość potencjalnych konfliktów ekologicznych pokrywa się z terenami o wiodącej funkcji przyrodniczej. Gdyż to właśnie na tych obszarach występuje wielowymiarowość przestrzeni, przez co możliwość swobodnego gospodarowania na tych obszarach powinna być ograniczona, w przypadku obszarów Natura 2000, chronionych prawnie, ten aspekt jest uwzględniany. Natomiast poważny spór może istnieć w przypadku dopiero projektowanych obszarów specjalnej ochrony. Ponieważ w tym względzie przyroda jest rozpatrywana na równi z innymi potrzebami mieszkańców, przez co często przegrywa walkę o przestrzeń. Dobrze ukazuje ową zależność badanie ankietowe syndromu NIMBY, ukazujące konflikty ekologiczne na podłożu ekonomiczno–społecznym. Szczególnie istotnym jest fakt, że są to możliwe konflikty, których można jeszcze uniknąć, jeżeli uwzględnimy przyrodę na etapie planowania przestrzennego.

Literatura

- Boć J., Nowacki K., Samborska–Boć E., 2008. Ochrona środowiska, Wrocław.
- Burger T., 2005. Świadomość ekologiczna społeczeństwa polskiego, Warszawa.
- Cichocki Z. (red.), 2006. Środowisko Wrocławia, informator 2006, Wrocław.
- Dubel K., 2000. Uwarunkowania przyrodnicze w planowaniu przestrzennym. Wydawnictwo Ekonomia i Środowisko, Białystok.
- Kołodziejski J., 1995. Kształtowanie polityki przestrzennej państwa w procesie transformacji systemowej, w: *Koncepcji polityki przestrzennego zagospodarowania kraju POLSKA 2000 PLUS. Hipoteza 1*, Warszaw, s.27–28.
- Macek I., 2006. Dynamika konfliktów ekologicznych. W: Lisicka H. (red.), *Prawo i polityka w ochronie środowiska*. Wrocław.
- Poskrobko B., Poskrobko T., Skiba K., 2007. Ochrona biosfery, Warszawa, 204–208.
- Runc J., 1998. Ochrona środowiska a konflikty społeczne w Polsce, Poznań.

Potential ecological conflicts within the borders of the city of Wrocław

Summary: When an ecological conflict has a socio-economic basis, the specified location of investment starts determining the conflict understood as a contradiction between individual interests and public good. The purpose of this article is to show the potential ecological conflicts together with their specificity, within the borders of the city of Wrocław. The potential environmental conflicts in the city of Wrocław were characterized, confirming the thesis that their cause is a function conflict of the area of natural conditionings.

Keywords: potential locations conflict, ecological conflicts, syndrome of NIMBY

mgr Anna Jacaszek
Zakład Zagospodarowania Przestrzennego
Instytut Geografii i Rozwoju Regionalnego
Uniwersytet Wrocławski
ul. Kuźnicza 49/55
50-138 Wrocław
a.jacaszek@o2.pl

Anna Grochowska
Uniwersytet Wrocławski

Murale jako propozycja strategii rozwoju osiedla Olbin (Wrocław)

Streszczenie: Murale stały się elementem projektów rewitalizacji obszarów zurbanizowanych. Wielkoformatowe grafiki kształtują krajobraz miejski i są częścią akcji społecznych mających na celu pobudzenie aktywności społecznej, poprawę środowiska zamieszkania oraz budowę tożsamości z miejscem. Autorka stara się zilustrować wspomniane zjawisko na przykładzie jednego z wrocławskich osiedli i zastanawia się czy poprzez znajdujące się na jego terenie grafiki, ma ono szansę nie tylko zmienić wizerunek z zaniedbanego i niebezpiecznego w atrakcyjną dla turysty galerię na wolnym powietrzu i wykorzystać tę przemianę jako bodziec do rozwoju turystycznego i ekonomicznego.

Słowa kluczowe: murale, rewitalizacja, strategia rozwoju, przestrzeń miejska, krajobraz miasta

1. Wstęp

Osiedle Olbin to perła w architekturze Wrocławia. Stosunkowo nieduże, w porównaniu z resztą miasta. Zniszczenia podczas drugiej wojny światowej sprawiły, że zachowały się tu ponad stuletnie kamienice. Wśród nich jeden z symboli wrocławskiej secesji – charakteryzujący się łagodnym łukiem elewacji frontowej budynek przy skrzyżowaniu ulic Świętokrzyskiej i Prusa, zaprojektowany w 1902 roku przez W. Hellera.

Olbin to prawobrzeżne osiedle we Wrocławiu, którego południową i zachodnią granicę stanowią współczesne ulice Sienkiewicza i Jedności Narodowej. Mimo bliskości centrum i szybko powstającej typowo miejskiej zabudowy Olbin, aż do drugiej wojny światowej, uważano za jedną z gorszych dzielnic miasta. Na przestrzeni kolejnych dziesięcioleci osiedle utrzymało swoją złą sławę i nazywane było

„wrocławskim Bronxem” i „drugim Trójkątem Bermudzkim”¹. Stosunkowo nieduże, w porównaniu z resztą miasta, zniszczenia podczas drugiej wojny światowej sprawiły, że zachowały się tu ponad stuletnie kamienice. Przez pół wieku nie uczyniono jednak niczego, by zadbać o to, co przetrwało oblężenie Festung Breslau. Niszczały stuletnie „czynszówki”, następowała szybka dekapitalizacja starej, pochodzącej z przełomu XIX i XX wieku zabudowy mieszkaniowej, a nowa (z lat 60. i 70. XX wieku) nie była zharmonizowana z otoczeniem (Harasimowicz 2006).

Ołbin i sąsiednie Nadodrze zostały objęte rewitalizacją przestrzeni publicznych. Przy wykorzystaniu funduszy unijnych zmodernizowanych zostanie sześć podwórek, dwie szkoły, trzy parki oraz przebudowane dwie oficyny na pracownie artystyczne. Planuje się stworzenie Centrum Rozwoju Zawodowego oraz przebudowę kompleksu oficyn dla potrzeb Miejskiego Ośrodka Pomocy Społecznej. Miasto realizuje jednocześnie czternaście projektów, które otrzymały dofinansowanie ze środków Regionalnego Programu Operacyjnego dla Województwa Dolnośląskiego na lata 2007–2013. Na Nadodrze remontuje się kamienice i podwórza oraz zagospodarowuje tereny zielone. Ołbina dotyczą inwestycje związane z modernizacją obiektów użyteczności publicznej. Ponadto na terenie osiedla remontowane są niektóre kamienice².

Działania rewitalizacyjne obejmują również artystyczną odnowę śródmiejskich osiedli. Jedną z inicjatyw jest ozdabianie ścian budynków muralami. Popularność tego typu grafik sprawiła, że stały się one znaczącym elementem artystycznym przestrzeni zurbanizowanej. Celem niniejszego opracowania jest przybliżenie zjawiska murali i funkcji jaką pełnią w krajobrazie miejskim.

2. Program rewitalizacji

Projekty w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego dla Województwa Dolnośląskiego na lata 2007–2013 funkcjonują pod wspólną nazwą Rewitalizacja Przedmieścia Odrzańskiego. Rewitalizacja to pojęcie szerokie, określające cały zbiór działań, których celem i wynikiem jest ożywienie opuszczonych, zaniedbanych, zniszczonych obszarów poprzez zwiększenie ich atrakcyjności. Według wytycznych Ministra Rozwoju Regionalnego w zakresie programowania działań dotyczących mieszkalnictwa rewitalizacja to kompleksowy, skoordynowany, wieloletni, prowadzony na określonym obszarze proces przemian przestrzennych, technicznych, społecznych i ekonomicznych, inicjowany przez samorząd terytorialny (głównie lokalny) w celu wyprowadzenia tego obszaru ze stanu kryzysowego, poprzez nadanie mu nowej jakości funkcjonalnej i stworzenie warunków do jego rozwoju, w oparciu o charakterystyczne uwarunkowania endogeniczne (*Narodowe Strate-*

¹ Za „pierwszy” wrocławski Trójkąt Bermudzki uważa się potocznie obszar zamknięty ulicami Pułaskiego, Traugutta i Kościuszki.

² http://www.wroclaw.pl/nadodrze_i_olbin__rewitalizacja_w_srodmiesciu.dhtml Wrocław miasto spotkań.

giczne ... 2008). Definicja przyjęta przez Komitet Naukowy projektu prowadzonego przez Instytut Rozwoju Miast pt. „Rewitalizacja miast polskich jako sposób zachowania dziedzictwa materialnego i duchowego oraz czynnik zrównoważonego rozwoju” *Projektu Instytutu Rozwoju Miast w dniu 15 lutego 2008 roku* stanowi, że rewitalizacja jest to skoordynowany proces, prowadzony wspólnie przez władzę samorządową, społeczność lokalną i innych uczestników, będący elementem polityki rozwoju i mający na celu przeciwdziałania degradacji przestrzeni zurbanizowanej, zjawiskom kryzysowym, pobudzanie rozwoju i zmian jakościowych, poprzez wzrost aktywności społecznej i gospodarczej, poprawę środowiska zamieszkania oraz ochronę dziedzictwa narodowego, przy zachowaniu zasad zrównoważonego rozwoju.

Obecne remonty i renowacje zasobów mieszkaniowych i usługowych oraz terenów zielonych śródmiejskich osiedli w niewielkim stopniu przyczyniają się do zmniejszenia tak zwanej luki remontowej, ponieważ lata zaniedbań sprawiły, że potrzeby w tej dziedzinie są ogromne. Wpisując się w ramy pojęcia rewitalizacji należałoby jeszcze przestrzeń ożywić poprzez działania mające na celu zaangażowanie społeczności lokalnej, pobudzenie rozwoju i zmian jakościowych, . Sposobem na zaniedbane budynki i zainicjowanie wzrostu aktywności społecznej stało się pokolorowanie murów. W celu artystycznej odnowy organizowane są warsztaty sztuki graffiti, których uczestnicy zapoznają się z technikami *street artu* i tworzą własne projekty grafik. Murale mają zrewitalizować osiedla, poprzez zwiększenie atrakcyjność przestrzeni oraz zachęcenie lokalnej społeczności do podjęcia działalności artystycznej oraz wzbudzenie wśród mieszkańców poczucia odpowiedzialności za przestrzeń publiczną.

3. Murale w przestrzeni miejskiej

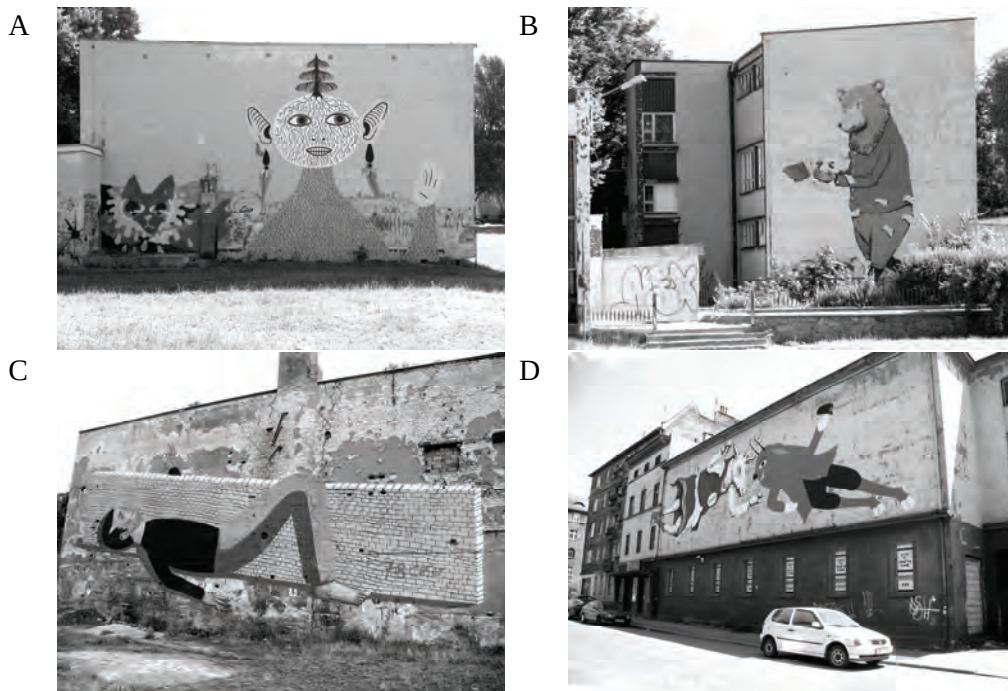
Prace „prawdziwych” muralistów powstają na zlecenie właścicieli budynków lub władz miasta. Starają się oni wyraźnie rozgraniczyć swoją działalność artystyczną od malujących nielegalnie, bez pozwoleń, pod osłoną nocy „grafficiarzy”. Dla tych drugich nie ma znaczenia własność – publiczna, czy prywatna, ani ranga obiektu – pomnik, czy budynek o wartości historycznej. To ich prace odbierane są jako przejaw wandalizmu. Mural, który jest wpisany w przestrzeń miejską, musi być oparty o założenia urbanistyczne i architektoniczne. Dobry obraz niekoniecznie musi być dobrym murem. Muralist ze szkoły San Sperate (Włochy) zwracają uwagę, że artysta nie może ograniczać się do ram swojego dzieła, ale wykraczać poza nie, wpisując swoją pracę w otoczenie. Obraz ma być uzupełnieniem pejzażu architektonicznego i naturalnego, ma podkreślić ich estetykę, a jednocześnie zawierać wyraźne i zrozumiałe przesłanie (Piras 2009).

Twórcy murali kształtują przestrzeń formą i przesłaniem swoich prac oraz ich kolorystyką. Jednym z celów stosowania kolorów w środowisku miejskim jest przeciwdziałanie monotonii zespołów urbanistycznych, nadanie wyrazistości przestrzeni i dynamizowanie form. Wpływ barwy na architektoniczną kompozycję jest znaczny. Układ kolorów i ich odcieni umożliwia uwydatnienie i akcentowanie elementów kompozycyjnych lub ich „przyciszanie”, łączenie lub dzielenie, urozmaicenie i indywidualizowanie. Dzięki odpowiedniemu użyciu barwy można zmienić kompozycję elewacji budynku w celu zharmonizowania go z otoczeniem. Kolor decyduje również o wrażeniu, jaki budynek wywołuje w widzu – wrażeniu powagi lub pogody, monotonii lub urozmaicenia, czystości lub zaniedbania. Świadome reżyserowanie efektami barwnymi może wywołać u obserwatora określone odczucia i skojarzenia emocjonalne. Opierając się na właściwościach psychicznego oddziaływania barw można z góry zaplanowany, konsekwentny sposób regulować kolorystyczny klimat przestrzeni miejskich dostarczając odpowiednich bodźców psychicznych. Przede wszystkim zaś takich, które sprzyjają dobremu samopoczuciu psychicznemu i dają zadowolenie estetyczne (Szolginia 1981).

Zaniedbane dzielnice i szpecące okolice budynki nabierają kolorów. Jest to wynik współpracy artystów, studentów szkół artystycznych, urzędników miejskich instytucji, przedsiębiorców i mieszkańców wybranych kamienic. Dzięki nim przestrzeń nabiera charakteru i indywidualnego stylu. Festiwale murali charakteryzuje interdyscyplinarność – obok malowania miejskich obrazów realizuje się inne wydarzenia m.in. warsztaty, wykłady, pokazy filmów, koncerty, mające na celu przede wszystkim aktywizację społeczną mieszkańców dzielnic wytypowanych do udekorowania wielkoformatowymi grafikami. Murale i zaangażowanie do ich tworzenia ludzi z różnych środowisk, o różnym statusie społecznym, jest dowodem na to, że wszyscy mają wpływ na kształtowanie przestrzeni, w której żyją. Idea wielkoformatowych grafik na ścianach budynków wpisuje się więc w definicję rewitalizacji.

W 2008 roku BWA Wrocław Galeria Sztuki Współczesnej zorganizowała wystawę *OUT OF STH*. Była to pierwsza polska, a zarazem międzynarodowa, prezentacja *urban artu* w kontekście galeryjnych ujęć sztuki współczesnej. Wystawiono twórczość dwudziestu europejskich oraz polskich artystów, których zainteresowania wywodzą się z obszaru szeroko pojętej sztuki miejskiej. Uprawianie klasycznego, lub politycznego graffiti było istotnym punktem w rozwoju twórczości każdego z nich. Wystawa była wielokrotnie nagradzana i cieszyła się dużym zainteresowaniem. Jej kontynuacją była zorganizowana dwa lata później symultaniczna scena miejska *OUT OF STH*. Poświęcona była ona działalności artystycznej związanej z kulturą *urban artu*. Prezentacje prac kilkunastu twórców związanych z tym nurtem twórczości uzupełnione były wydarzeniami muzycznymi, spotkaniami, warsztatami i wykładami, podczas których artyści dzielili się z uczestnikami swoją wizją świata. Jednym z projektów *OUT OF STH* był *Beakin' the Wall*, w ramach którego grupa europejskich twórców sztuki ulicznej stworzyła kilkadziesiąt malowideł w rejonie

Śródmieścia i Starego Miasta, w tym jedenaście na terenie osiedla Ołbin: cztery na ul. Górnickiego 20 (Szkoła Podstawowa nr 84), trzy na Daszyńskiego 13, 17, 22 oraz na Jedności Narodowej 110/6, Nowowiejskiej 20/22, Wyszyńskiego 66 i Żeromskiego 53 ³ (ryc. 1).



Ryc. 1. Mural na ul. Górnickiego (A, B), mural na ul. Nowowiejskiej (C), mural na ul. Żeromskiego 53 (D).
Źródło: fotografie autorki.

W 2010 roku Dom Edyty Stein prowadził w ramach projektu *Floodwall* warsztaty *video-artu*, *street dance* oraz *street artu* pod hasłem *Diversity*. W tygodniu zaangażowanej społecznie sztuki ulicznej wzięła udział młodzież z Polski, Niemiec i Stanów Zjednoczonych. Jej zadaniem było wspólne stworzenie murali, których przesłanie miało nawiązywać do idei tolerancji, równości i dialogu międzykulturowego. Działania artystyczne zostały poprzedzone warsztatami antydyskryminacyjnymi. W ramach projektu powstały trzy murale, w tym dwa na Ołbinie: przy ul. Poniatowskiego 9 (Liceum Ogólnokształcące nr I we Wrocławiu) i ul. Żeromskiego 51 (tylna ściana warsztatu samochodowego ARP Serwis) ⁴.

Lekcja tolerancji dla malujących przy ul. Żeromskiego 51 nie ograniczyła się do zajęć warsztatowych. Mural powstawał dwa dni, na typowym śródmiejskim

³ <http://outofsth.org/breakin-the-wall/> OUT OF STH prezentuje | symultaniczna scena miejska | BWA Wrocław.

⁴ <http://www.edytastein.org.pl/pl/1-wydarzenia/18-divercity> Towarzystwo Edyty Stein Centrum Dialogu Kulturowego.

podwórku–studni, otoczonym odrapanymi kamienicami z kublami na śmieci po-
środku (ryc. 2). Pierwszego dnia artyści spotkali się z pozytywnym przyjęciem przez
okolicznych mieszkańców, którzy okazywali im sympatię, ciekawość, cieszyli się
z akcji, która miała wprowadzić w ich otoczenie kolory. W nocy jednak ktoś na
niedokończonym muralu wypisał wulgarne, antysemityczne hasła. Jak zauważyli sami
twórcy napis był tylko na fragmentach muru, na których nie zdążyli nałożyć farb.
Rozpoczęli dialog z mieszkającą w okolicy młodzieżą. Mural nie został zniszczony
Czy była to zasługa podjętych rozmów, czy wkomponowanej w obraz wlepki z her-
bem Śląska Wrocław trudno stwierdzić.



Ryc. 2. Mural na ul. Żeromskiego 51.
Źródło: fotografia autorki.

Podkreśla się, że rewitalizacja jest dobrą inicjatywą, zwraca się jednak rów-
nież uwagę, że wielu mieszkańców narzeka na sposób przeprowadzenia konsultacji
związanych z tym procesem, na przepływ informacji dotyczących tego, jak będzie
wyglądało ich osiedle ⁵. O konsultacjach społecznych mówi się w kontekście takich
działań rewitalizacyjnych jak np. zagospodarowanie podwórka czy remont kamieni-
cy i często z nim związaną zmianą sposobu użytkowania lokali. Pomalowanie odra-
panego muru nie wydaje się działaniem, które mogłoby budzić inne niż pozytywne
reakcje. Dla niektórych jest to jednak na tyle istotna ingerencja w życie mieszkań-
ców i przestrzeń osiedla, że budzi niepokój, niechęć a nawet agresję. Osoby zaangażowane w malowanie murali, zapytane o problemy związane z tworzeniem obrazu,
obok kłopotów technicznych jak wykorzystanie podnośnika w zgodzie z przepisami
przeciwpożarowymi (nie blokowanie drogi ewakuacyjnej), opowiadają, że są celem

⁵ http://wroclaw.gazeta.pl/wroclaw/1,35771,12561728,Ciemna_strona_rewitalizacji_Zapomniano_o_mieszkancach_.html "Ciemna strona rewitalizacji. Zapomniano o mieszkańcach?" wywiad Marty Gołębiowskiej z Barbarą Kwaśny.

wulgarnych zaczepek okolicznej młodzieży. Sami jednak tłumaczą, że reakcje te są odpowiedzią na zamalowanie istniejących napisów, w tym wyrażających sympatie do klubów piłkarskich czy wrogości wobec różnych subkultur oraz tak zwanych tagów czyli „podpisów” osób znaczących swoją przynależność do terenu. Takie incydenty są dowodem na to, że nawet malowanie murali wymaga konsultacji społecznych. Spotkania z mieszkańcami są organizowane i mają na celu zapoznać ich z projektami, zaktywizować do udziału w realizacji i przekonać, że działania prowadzone są z szacunkiem dla historii, tradycji i tożsamości dzielnicy i osób ją zamieszkujących. Zaangażować udaje się jednak zazwyczaj tylko dzieci, które uczestniczą w równoległe z malowaniem muralu prowadzonych warsztatach plastycznych.

Murale na terenie Olbina obrazują nie tylko tendencje we współczesnej sztuce ale również historię naściennych malowideł. Polskie murale mają swój początek w czasach PRL-u. Wykorzystywano jej wówczas w celach propagandowych i reklamowych. Na terenie osiedla można jeszcze odnaleźć wielkoformatowe reklamy firm państwowych, będących wówczas monopolistami na rynku oraz stowarzyszeń takich jak np. Polski Związek Motorowy (ryc. 3) (Paluch 2010).



Ryc. 3. Reklama PZM.
Źródło: fotografia autorki.

Odpadające ze zniszczonych kamienic tynki odsłaniają jeszcze wcześniejszą historię osiedla, która mimo że nie wpisuje się w ramy definicji murala jest ciekawym uzupełnieniem zagadnienia naściennych malowideł. Są to poniemieckie napisy umieszczane nad wystawami sklepów i zakładów usługowych.

Napisy oraz stare i nowe murale niszczej. Od zapomnienia chronią je miłośnicy malarstwa ściennego, miasta i dzielnicy, którzy je fotografują, opisują, a zebrany materiał publikują na stronach internetowych. Ponadto Galeria Awangarda zaproponowała BWA Art Tour czyli miejską wycieczkę szlakiem monumentalnych

realizacji artystów, którzy przyjęli zaproszenie do udziału w wystawach z cyklu *OUT OF STH*. Jest to plan Wrocławia, w którym zaznaczono lokalizacje wszystkich murali, które powstały od 2008 roku w ramach dwóch międzynarodowych pokazów *street artu*. W sumie to ponad pięćdziesiąt murali ze Śródmieścia oraz Wyspy Słodowej⁶. Dzięki muralom zapomniane podwórka stają się atrakcjami miasta, zaznaczonymi na planach tras turystycznych. Szukanie i odkrywanie grafik sprawia, że spacer staje się przygodą.

4. Murale jako element strategii rozwoju

O zainteresowaniu muralami świadczy ich wzrastająca liczba na wrocławskich ścianach. Warto skorzystać z popularności tego nurtu *street artu*. Są na świecie miasta, które swoją sławę, przekładającą się na korzyści ekonomiczne, zawdzięczają wielkoformatowym grafikom. Należy do nich liczące około trzech tysięcy mieszkańców Chemainus (Kanada). Powstało ono w 1858 roku jako osada leśna. Mieszkańcy utrzymywali się z pracy w przemyśle drzewnym, wydobywczym i rybołówstwie. Gdy surowce zaczęły się wyczerpywać, a ich pozyskiwanie przestało być opłacalne zaczęto szukać innego źródła dochodu dla miejscowości. Stały się nimi murale. W ciągu trzydziestu lat powstało około czterdzieści prac, nawiązujących do historii Chemainus. Stały się one atrakcją i podstawą dla rozwoju przemysłu turystycznego. Szacuje się, że tej plenerowej galerii swoje istnienie zawdzięcza trzysta firm, w tym teatr, antykwariaty i restauracje. W 1983 roku Chemainus zdobyło prestiżową New York Downtown Revitalization Award, a w tym roku było gospodarzem międzynarodowej Global Mural Conference, dotyczącej zagadnień związanych z relacjami między rozwojem gospodarczym a sztuką, dziedzictwem kulturowym i turystyką⁷.

Władze Chemainus, opierając się na swoich doświadczeniach, namawiają inne społeczności do inwestowania w sztukę uliczną. Przekonują, stawiając siebie za przykład, że murale mogą być częścią strategii rozwoju gospodarczego, swoistą „trampoliną” dla innych inwestycji. Zaznaczają jednak, że pozornie najłatwiejsza, najzabawniejsza i najtańsza do wykonania część powyższego planu wiąże się z długoterminowymi zobowiązaniami, które należy w strategii uwzględnić, a z którymi wiąże się między innymi utrzymanie grafik⁸.

Wykonanie murala to złożony proces. Poprzedza go znalezienie artysty i zebranie środków finansowych na wykonanie grafiki. Po stronie wykonawcy natomiast leży przestudiowanie materiałów źródłowych dotyczących historii regionu i zaprojektowanie obrazu nawiązującego do kultury społeczności. Władze Chemainus zwracają uwagę, że mural powinien wchodzić w interakcję z odbiorcą – powi-

⁶ <http://www.bwa.wroc.pl/index.php?l=pl&id=441&b=5&w=1> Galeria Awangarda.

⁷ <http://www.muraltown.com/> Chemainus Festival of Murals & Society.

⁸ <http://www.chemainus.com/arts/murals/index.htm> Chemainus World Famous Murals.

nien być dla niego zrozumiały i stanowić punkt wyjścia do dyskusji. Ponadto powinien być atrakcyjny wizualnie i dobrze wkomponowany w przestrzeń ⁹.

5. Podsumowanie

Murale przyczyniają się do ożywienia zdewastowanych przestrzeni, poprzez zwiększenie ich atrakcyjności. Ich tworzenie to proces koordynowany wspólnie przez władze samorządową, społeczność lokalną i innych uczestników, mający na celu przeciwdziałanie degradacji przestrzeni zurbanizowanej oraz pobudzanie rozwoju i zmian jakościowych, poprzez wzrost aktywności społecznej oraz poprawę środowiska zamieszkania. Mając na uwadze przykład Chemainus Ołbin, poprzez znajdujące się na jego terenie grafiki, ma szansę nie tylko zmienić wizerunek z zaniedbanego i niebezpiecznego osiedla w atrakcyjną dla turysty galerię na wolnym powietrzu, ale również wykorzystać tę przemianę jako bodziec do rozwoju ekonomicznego, poprzez wprowadzenie usług związanych z ruchem turystycznym – stworzenie bazy gastronomicznej i noclegowej alternatywnej dla centrum miasta.

Na Śródmieściu malowali już artyści z Francji, Hiszpanii, Kanady, Ukrainy, Wielkiej Brytanii, Włoch i Polski. Najczęściej wiadomo o nich niewiele. Ukrywają się pod pseudonimami. Ich prace można spotkać w największych miastach Europy, Ameryki Północnej (w Stanach Zjednoczonych – głównie w Nowym Jorku oraz Kanadzie) i Ameryki Południowej (w Argentynie, Urugwaju, Peru czy Kolumbii). Joanna Stembalska z BWA we Wrocławiu, kuratorka projektu *Breakin' the Wall*, w wywiadzie udzielonym w Wideomagazynie Wrocławskiej Społeczności Artystycznej, powiedziała, że mieszkańcy czują się wyróżnieni, że artyści z całego świata przyjeżdżają i malują w ich mieście, na ich podwórkach ¹⁰.

Wśród twórców graffiti jedno przezwisko elektryzuje wszystkich zainteresowanych *street art'em* i gwarantuje natychmiastowe stanie się grafiki atrakcją turystyczną oraz wzrost ceny nieruchomości, na której ścianie powstanie praca ¹¹. To brytyjski artysta, posługujący się pseudonimem Banksy. Zdobył popularność jako inteligentny i wrażliwy, a jednocześnie ironiczny i sarkastyczny, pełen czarnego humoru komentator współczesności. Krytykuje wszelkie –izmy (konsumpcjonizm, globalizm, militarizm, kapitalizm, itp.). On wybiera „ścianę”, a samo miejsce powstania graffiti jest już przekazem. Z końcem zeszłego roku między innymi za pośrednictwem prasy została rozpowszechniona informacja, że Banksy zainteresowany jest wrocławskim Śródmieściem jako miejscem powstania jednej z jego prac ¹².

⁹ <http://www.chemainus.com/arts/murals/index.htm> Chemainus World Famous Murals.

¹⁰ <http://vimeo.com/13124647> Wywiad Agnieszki Wolny-Hamkało z Joanną Stembalską z BWA we Wrocławiu.

¹¹ Wartość hotelu w Torquay (Wielka Brytania) wzrosła o 150 tys. funtów po tym, jak Banksy w 2010 roku umieścił na jego ścianie graffiti przedstawiające chłopca rysującego robota; <http://www.metro.co.uk/news/844379-banksy-artwork-on-bedroom-wall-adds-150-000-to-asking-price-of-hotel> Dziennik Metro.

¹² <http://www.polskatimes.pl/artykul/483877,banksy-namaluje-graffiti-w-naszym-srodmiesciu,id,t.html> Dziennik Polska Times.

Jeżeli jego grafika znajdzie się, na którymś z murów w granicach wyznaczonych przez ulice Grunwaldzką, H. Sienkiewicza, gen. J. Bema, ks. J. Poniatowskiego, Jedności Narodowej, Rychalską oraz Starą Odrę to o Ołbinie dowie się cały świat¹³.

Współczesne miasto jest coraz bardziej wizualne. Można spojrzeć na nie jako na tekst, który tworzą jego użytkownicy – mieszkańcy, właściciele punktów usługowych, urzędnicy, artyści, przechodnie i turyści. Przestrzeń wizualna miasta podlega zmianom, na które składają się nawarstwianie kolejnych elementów i stylów widocznych w architekturze i jej detalach oraz ich niszczenie, metamorfozy form fizycznych i funkcjonalnych oraz przesuwanie znaczeń. W miastach ma miejsce powolne obumieranie całych dzielnic, zmiany funkcji obszarów i poszczególnych budowli, rozwój jednych części miasta kosztem innych i nieodłączne wartościowanie przestrzeni, z podziałem na dzielnice lepsze i gorsze, bezpieczne i niebezpieczne. Zachodzące zmiany, jak na przykład charakterystyczne dla miast amerykańskich suburbanizacja i degradacja centrum, są często bodźcem do ponownego przemyslenia tego, czym jest miasto i co je czeka (Kuzko, Romanowska 2007).

Literatura

- Harasimowicz J., (red.), 2006. Encyklopedia Wrocławia, Wydawnictwo Dolnośląskie, Wrocław, 620–621.
<http://outofsth.org/> OUT OF STH prezentuje | symultaniczna scena miejska | BWA Wrocław (data dostępu: 30–09–2012).
<http://vimeo.com/13124647> Wywiad Agnieszki Wolny–Hamkało z Joanną Stembalską z BWA we Wrocławiu (data dostępu: 30–09–2012).
<http://wroclaw.gazeta.pl/> Gazeta.pl Wrocław (data dostępu: 30.09.2012).
<http://wroclaw.hydral.com.pl/> Stowarzyszenie Wratislaviae Amici (data dostępu: 30–09–2012).
<http://www.bwa.wroc.pl/> Galeria Awangarda (data dostępu: 30–09–2012).
<http://www.chemainus.com/arts/murals/index.htm> Chemainus World Famous Murals (data dostępu: 30–09–2012).
<http://www.edytastein.org.pl/> Towarzystwo Edyty Stein Centrum Dialogu Kulturowego (data dostępu: 30–09–2012).
<http://www.metro.co.uk/> Dziennik Metro (data dostępu: 30.09.2012).
<http://www.muraltown.com/> Chemainus Festival of Murals & Society (data dostępu: 30.09.2012).
<http://www.polskatimes.pl/> (data dostępu: 30–09–2012).
http://www.sgh.waw.pl/katedry/kin/wydarzenia/poznan/projekt_irm.pdf Prezentacja "Rewitalizacja Miast Polskich – podsumowanie projektu" – Zygmunt Ziobrowski, Instytut Rozwoju Miast (data dostępu: 22.02.2013).
<http://www.wroclaw.pl/> Wrocław miasto spotkań (data dostępu: 30.09.2012).

¹³ <http://wroclaw.hydral.com.pl/district.action?view=&id=564810> Stowarzyszenie Wratislaviae Amici.

- Kuzko K., Romanowska M., 2007. Kontrasty. Przestrzeń wizualna warszawskiej Pragi. W: Krajewski M. (red.), *Wizualność miasta. Wytwarzanie miejskiej ikonosfery*, Seria badania interdyscyplinarne 10, Wydawnictwo Naukowe UAM, Poznań, 67–79.
- Narodowe Strategiczne Ramy Odniesienia 2007–2013 Wytyczne Ministra Rozwoju Regionalnego w zakresie programowania działań dotyczących mieszkalnictwa* Warszawa, 13 sierpnia 2008 r. (www.mrr.gov.pl)
- Paluch I., 2010. Na szarym murze domu. W: Dymna E., Rukiewicz M., (red.), *Polski Street Art*, Carta Blanca, Warszawa, 356–370.
- Piras D., 2009. Murales. Bandecchi&Vivaldi Editori, Pisa, 13–20.
- Szolginia W., 1981. Estetyka miasta. Arkady, Warszawa, 167–175.

Murals as a proposal for strategy development of Wrocław's neighbourhood Olbin

Summary: Murals have become a part of urban revitalization projects. The large graphics transform the cityscape and are the part of social actions aimed to stimulate social engagement in a community network, improve the living environment and effect place–identity. The author illustrates this phenomenon on an example of Wrocław's neglected and unsafe neighbourhoods. Moreover, she asks whether district murals can change the place into an attractive open–air art gallery and become a tourist attraction.

Keywords: murals, revitalization, strategic development, urban space, cityscape

mgr Anna Grochowska
Zakład Zagospodarowania Przestrzennego
Instytut Geografii i Rozwoju Regionalnego
Uniwersytet Wrocławski
ul. Kuźnicza 49/55
50–138 Wrocław
anna.grochowska@uni.wroc.pl

Monika Pec-Święcicka
Uniwersytet Przyrodniczy we Wrocławiu

System przestrzeni publicznych we Wrocławiu ¹

Streszczenie: Wrocław jest miastem zbudowanym na wydajnym układzie urbanistycznym. Jednak w trakcie powojennej odbudowy, jak i współcześnie boryka się z problemami chaotycznego rozwoju, na czym tracą mieszkańcy jak i środowisko miasta. Autor porusza kwestię stworzenia systemu przestrzeni publicznych miasta, które mają przyczynić się do jego zrównoważonego rozwoju.

Słowa kluczowe: zielona infrastruktura, system przestrzeni publicznych

1. Wstęp

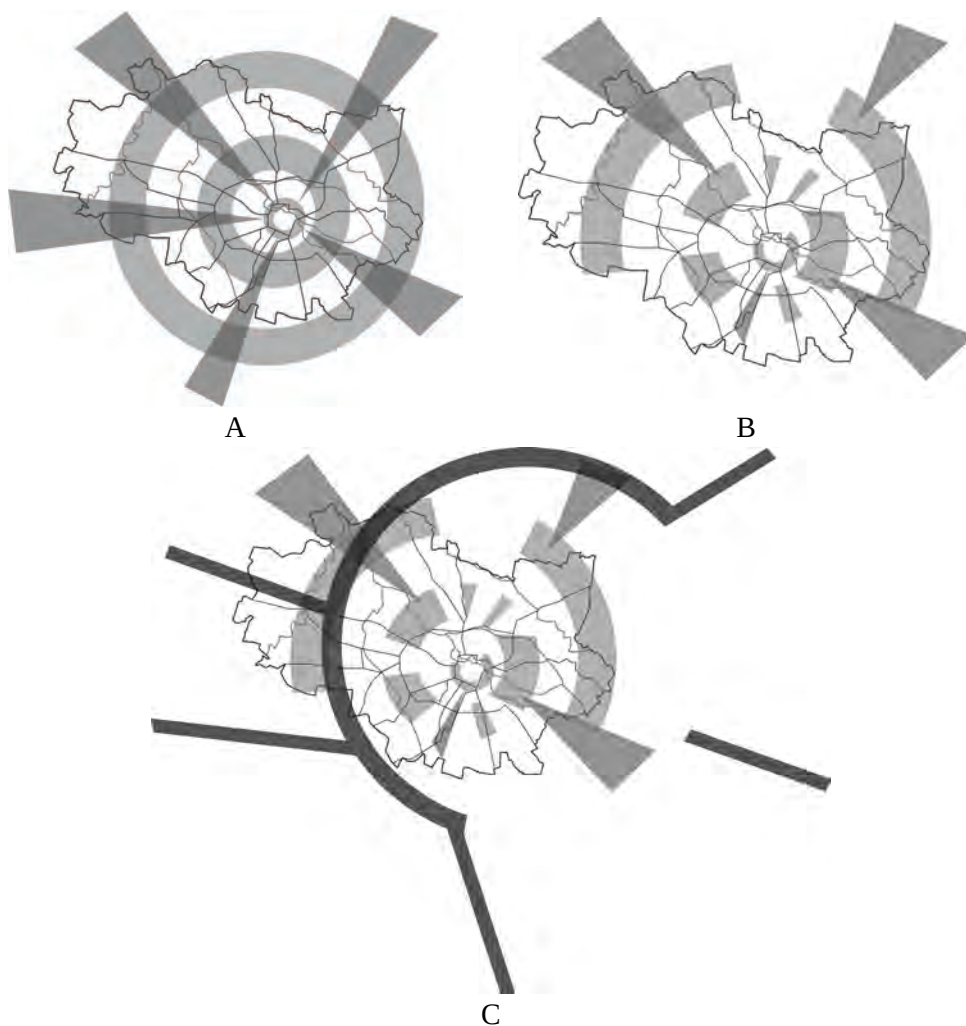
Obserwując układ urbanistyczny we Wrocławiu można zauważyć brak integracji przestrzeni publicznych o różnych funkcjach. Mieszkańcy miasta zmuszeni są do przemierzania znacznych odległości by dotrzeć do najbliższego parku, obiektu sportowego, centrum handlowego czy też pracy. Tym bardziej niepokojący jest fakt, że większość tych odległości pokonują autem. Niewiele jest miejsc – „korytarzy”, którymi można swobodnie przemieszczać się pieszo lub rowerem między docelowymi miejscami.

Wskazuje to na potrzebę stworzenia nieprzerwanego układu komunikacyjnego i kompozycyjnego. Układu, w którym mieszkańcy miasta, potrzebujący tego najbardziej, mogliby spędzać nie tylko czas wolny, ale w którym mogliby przemieszczać się na przykład z miejsca zamieszkania do miejsca pracy, czy swobodnie poruszać się pomiędzy terenami rekreacyjnymi o różnej funkcji (Pęski 1999).

Celem pracy jest wykazanie, że taka sieć placów, parków i innych obiektów docelowych, pełniących różne funkcje, połączonych ze sobą alejami czy promenadami, jest możliwa do zrealizowania i niezbędna w strukturze Wrocławia. Działanie takie ma swoje podstawy w historii kształtowania miasta Wrocławia z centralno-klinowym układem urbanistycznym z licznymi miastami-ogrodami, w okresie prosperity: od roku 1872 do wybuchu II Wojny Światowej, a nawet wcześniej, kiedy to

¹ Artykuł współfinansowany ze środków Unii Europejskiej w ramach Europejskiego Funduszu Społecznego i programu Kapitał Ludzki, Narodowa Strategia Spójności.

w 1813 roku, na zburzonych fortyfikacjach miasta, założono promenadę. W wyniku szybkiej, a zarazem chaotycznej odbudowy miasta po 1945 roku, system zieleni miejskiej utracił swoją ciągłość. Tereny przeznaczone na kliny zieleni utraciły swoją funkcję i kształt, a pierścienie łączące poszczególne kliny zostały przerwane. Aktualna rozbudowa miasta ma miejsce również bez szacunku dla historycznych założeń, jak i dla przyrodniczych i higienicznych potrzeb (ryc. 1).



Ryc. 1. Schemat systemu centralno-klinowego Wrocławia: A – z pierścieniami kolejno od centrum miasta: pierwszy: promenadą staromiejską, drugi: parkami miejskimi i trzeci: lasami komunalnymi; B – z zachowanymi fragmentami zakładanych w historii pierścieni i klinów; C – w stanie obecnym z naniesionymi głównymi drogami i wybudowaną obwodnicą (rycina pokazuje minimalną ochronę miasta przed napływem zanieczyszczonego powietrza wraz z przeważającymi w tym regionie wiatrami południowo-zachodnimi).

Źródło: opracowanie własne oraz K. Smolnicki, M. Szykasiuk (2002).

Dostrzegana jest możliwość odtworzenia założeń urbanistycznych, nawet jeśli nie w pierwotnym kształcie, to na pewno o zintegrowanym charakterze. Uznano, że projekt przyczyni się do pobudzenia aktywności mieszkańców, pozytywnie wpłynie na integrację społeczności lokalnej (Bell i in. 2004). Ponadto zmiana zagospodarowania sąsiedztwa osiedli sprawi, że ludzie chętniej zamieszkają w granicach miasta, a co za tym idzie pozytywnie wpłynie na chaotyczny rozwój budownictwa i zahamuje efekt *urban sprawl* – rozlewania się miasta (Kozłowski 2006). Logistyczna integracja przestrzeni publicznych stworzy możliwości komunikacji pieszej i rowerowej, a co za tym idzie wpłynie na zmniejszenie problemów komunikacyjnych Wrocławia.

Głównym celem projektu jest więc stworzenie nieprzerwanego systemu przestrzeni publicznych. Cel ten będzie osiągnięty poprzez zbadanie aktualnego stanu tych przestrzeni przy pomocy metod ilościowych i jakościowych, porównanie z rozwiązaniami historycznymi i aktualnymi w wybranych miastach Polski i poza jej granicami. Następnie zidentyfikowane zostaną zastane przestrzenie publiczne i zakłócenia ciągłości w potencjalnym systemie. W dalszym ciągu uzyskane wyniki skonfrontowane będą z aktualnym planami zagospodarowania przestrzennego i z aktami prawnymi dotyczącymi kierunków rozwoju miasta. Kolejnym etapem będzie wytyczenie poligonów i linii posiadających potencjał do uzupełnienia brakujących elementów systemu przestrzeni publicznych.

Tak zorganizowana przestrzeń miejska będzie miejscem życia kulturalnego lokalnej i przybyłej społeczności. Będzie ona pełniła funkcje kulturotwórczą, wychowawczą, ale przede wszystkim będzie jednym z czynników decydujących o komforcie życia w mieście, mającym jednocześnie istotny wpływ na samopoczucie i zdrowie mieszkańców (Marcus, Francis 1998).

Przewidywanymi efektami projektu i podjętych działań będzie poprawa jakości życia mieszkańców, zwiększenie atrakcyjności miasta na mapie turystycznej Europy, zmniejszenie intensywności komunikacji samochodowej w mieście oraz większa integracja i świadomość kulturalna mieszkańców (Kronenberg, Bergier 2010).

2. System przestrzeni publicznych – definicja robocza

System przestrzeni publicznych to zintegrowany układ:

- przestrzeni (na przykład parków lub placów),
- ciągów (na przykład alei czy też promenad),
- punktów (obiektów o różnym przeznaczeniu) (Ciszewska 2004),

połączonych ze sobą komunikacyjnie, ideowo i funkcjonalnie. Pełni funkcje: komunikacyjną, rekreacyjną, reprezentacyjną, sportową, dydaktyczną, integracyjną. Sys-

tem taki ma wpływ na poprawę jakość życia, zwiększenie bezpieczeństwa, poprawę mikroklimatu.

3. Uzasadnienie podjęcia tematu

3.1. Aspekty historyczne

Po przeprowadzeniu studiów historycznych ustalono, że przedwojenny Wrocław zagospodarowany był w taki sposób, by osiedla sytuowane były w bezpośrednim sąsiedztwie terenów zieleni, a ponadto, same te tereny połączone ze sobą, tworzyły nieprzerwany układ (ryc. 2). Było to świadome działanie mające na celu stworzenie mieszkańcom jak najlepszych warunków bytowych i higienicznych.



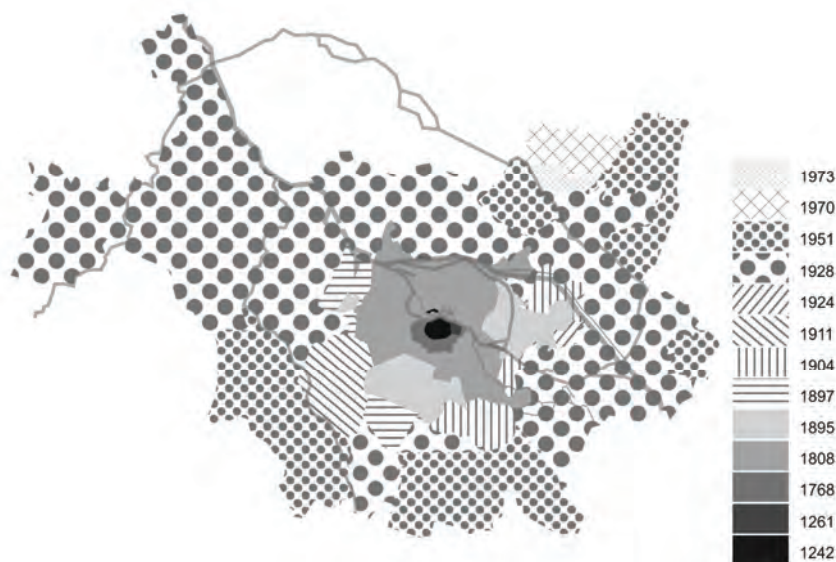
Ryc. 2. Schemat tworzenia się i przyłączania kolejnych miejscowości w granice Wrocławia. Centra miejscowości wraz z okalającymi terenami zieleni, łączącymi się w pierścień.

Źródło: opracowanie własne.

Pierwszym etapem tworzenia systemu terenów zielonych było stworzenie promenady przez J. F. Knorra, w 1813 roku. Powstała w miejscu likwidowanych fortyfikacji i stała się pierwszym pierścieniem zieleni miejskiej. Na każdym etapie realizacji, w miejscach o wybitnej wadze lub w punktach orientacyjnych sytuowano obiekty małej architektury, takie jak na przykład rzeźby i fontanny. Nawierzchnia projektowana była z kunsztem i dbałością o szczegóły, w nawiązaniu do obiektów architektonicznych. Wiele z tych dzieł sztuki i architektury możemy podziwiać po dziś dzień. Promenada stanowiła miejsce do nie tylko spacerów, ale także rozrywki i wydarzeń kulturalnych (Bińkowska 1991).

Dalsza rozbudowa terenów parkowych odbywała się za sprawą H. R. Göpperta w drugiej połowie XIX wieku. Powstał wtedy Park Szczytnicki i Park Zalesie, zadrzewiono ulice i drogi. Następnie Park Osobowicki powstały za sprawą J. G. Korna, włączony został w obręb Wrocławia w 1928 roku, wraz z lasem Pilczyckim i Masłowickim tworzyły kompleks terenów rekreacyjnych. Tak falowo powstawały lub były przyłączane do miasta kolejne tereny zielni: Park Południowy H. Richtera w 1892–95, Park Dębowy teraz Popowicki w 1897, Park Nowowiejski. Powstawały place miejskie – realizacje możliwie jak najbardziej zintegrowanych ze sobą terenów zieleni publicznej, połączonych za sprawą odpowiednio zagospodarowanych na tereny spacerowe, brzegów rzek. We wszystkich parkach miejskich kładziono nacisk na zagospodarowanie parku, nie tylko w niezbędne elementy takie jak ławki, ale w szczególności w dzieła sztuki (Bińkowska 2006).

Intensywne, lecz kontrolowane powstawanie osiedli w okresie prosperity 1872–1939, pozwoliło na rozkwit howardowskiej koncepcji tworzenia miast-ogrodów z założeniami typu: osiedla ogrody czy racjonalne osiedla blokowe w otoczeniu zieleni parkowej. Najśłynniejsi architekci tego okresu to: T. Effenbergger, A. Kempter, H. Thomas, H. Wahlich, G. Wolf, M. Berg, H. Althoff, F. Behrendt, E. May (Rozpędowski 1995). Za ich sprawą kolejno przyłączane i projektowane osiedla tworzyły drugi pierścień zieleni miejskiej. Jak to się działo? Każdy teren zabudowany musiał być lokalizowany w otoczeniu terenów parkowych, w taki sposób by tereny te łączyły się ze sobą w całość (ryc. 3).



Ryc. 3. Kolejność przyłączania poszczególnych miejscowości w granice miasta.
Źródło: opracowanie własne.

3.2. Aktualny stan terenów zieleni publicznej

Istotnym problemem jest brak powiązań przestrzeni zielonych ze sobą – zerwanie ciągłości pierwotnego układu pierścieniowo–klinowego, a co za tym idzie brak czytelnych powiązań komunikacyjnych między osiedlami a przestrzeniami zielonymi. Ponadto nie kładzie się nacisku na lokalizowanie korytarzy komunikacyjnych pomiędzy przestrzeniami publicznymi o różnych funkcjach.

Przestrzenie publiczne nie są odpowiednio zagospodarowane co ma negatywny wpływ na ich atrakcyjność (Czarnecki 1968). Brakuje charakterystycznych obiektów stanowiących o tożsamości miejsca, pozwalających na lokalizacje w terenie. Również istniejące tereny zieleni nie mają czytelnej kompozycji, brak im punktów charakterystycznych (Orzeszek–Gajewska 1984). Stosowane materiały odbiegają od tradycji i lokalnego charakteru regionu.

Inwestycje budowlane i drogowe planowane są bez uwzględnienia istniejących terenów zielonych. Kolejne budowle przerywają pierwotny układ terenów zieleni powodując zahamowania przepływu powietrza, zmianę mikroklimatu i gospodarki wodnej. Poza tym zmniejszają przestrzenie publiczne lub przerywają ciągi komunikacji piesze. Tereny zieleni we Wrocławiu zajmują 22% powierzchni, gdy według standardów powinny stanowić 30–40%.

3.3. Podstawa prawna

Studia aktów prawnych:

- Miejscowy Plan Zagospodarowania Przestrzennego,
- Program rozwoju turystyki we Wrocławiu, Uchwała nr XXXI/351/96 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 23 listopada 1996 roku,
- Zasady Polityki Ekologicznej Wrocławia, Uchwała LII/813/98 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 5 czerwca 1998 roku, Rozdział IV: Tworzenie systemów kompleksowych, Główne kierunki polityki ekologicznej miasta i zasady działań,
- Program Ochrony Środowiska dla miasta Wrocławia na lata 2004–2015, Rozdział V: Ochrona dziedzictwa przyrodniczego i racjonalne użytkowanie zasobów przyrody,
- Strategia – Wrocław w perspektywie 2020 plus, Rozdział VI: Przestrzenie,
- Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gminy Wrocław (20.05.2010).

wykazały, że we Wrocławiu istnieje polityka zrównoważonego rozwoju. Poniższe stwierdzenia pojawiały się w jednym lub więcej dokumentów – wyodrębniono najistotniejsze:

- odtwarzanie systemu pierścieniowo–klinowego,
- tworzenie nieprzerwanego systemu zieleni: płątów i korytarzy,
- mieszkańcy osiedli powinni mieć dostęp do parków najdalej 500 metrów,

- wykorzystanie terenów nadrzecznych dla terenów wypoczynkowych i rekreacyjnych,
- zagospodarowanie podwórek,
- przyjazna i bezpieczna przestrzeń publiczna,
- wysoko rozwinięta rekreacja w mieście,
- integracja społeczna.

Analiza powyższych dokumentów i wyciągnięte z niej wnioski jednoznacznie wskazują na konieczność ochrony wartości Wrocławia, jakimi są jego przyroda i przestrzenie publiczne. Jednak wysoce niepokojącym jest fakt, że pomimo tak licznych zapisów legislacyjnych z mapy miasta znika wiele cennych elementów jak na przykład chroniony Miejscowy Plan Zagospodarowania Przestrzennego MPZP klin południowy Wrocławia. Na przestrzeni ostatnich 5 lat powstał na jego terenie Aquapark z towarzyszącymi parkingami, tuż obok zbudowano hotel, któremu towarzyszy również powierzchniowy parking, przewidziano teren zieleni, ale całość ogrodzono. Niegdyś publiczne tereny parkowo–rekreacyjne na osiedlu skarbowców Agencja Mienia Wojskowego sprzedała prywatnemu inwestorowi z przeznaczeniem na grodzoną zabudowę mieszkaniową. Z podobnym przeznaczeniem sprzedane zostały tereny rekreacyjne przy ul. Spiskiej.

4. Cel badań

Celem badań jest odpowiedź na pytanie jak powinien wyglądać plan miasta Wrocławia w obliczu aktualnych współczesnych zagrożeń i potrzeb. Odpowiedź na to pytanie ma być wyrażone stworzonym systemem przestrzeni publicznych czyli ciągłej struktury przestrzennej wiążącej ze sobą wartościowe i różnorodne tereny wypoczynkowe i rekreacyjne, zapewniającej powiązanie obszarów pełniących różne funkcje w mieście. Wyznaczenie korytarzy i przestrzeni łączących istniejące tereny przestrzeni publicznych oraz powiązań alternatywnych w razie niemożności odnalezienia potencjalnego połączenia. W pierwszej kolejności wytyczone zostaną obszary na podstawie lokalizacji w strukturze przestrzennej miasta, dostępności w kontekście układu komunikacyjnego, pełnionej funkcji, atrakcyjności, przydatności do wykorzystania w planowanym systemie. Następnie wskazane zostaną brakujące elementy łączące poszczególne strefy. Ze względu na intensywnie zurbanizowaną tkankę konieczne będzie wytyczenie obszarów nie stanowiących przestrzeni publicznych i terenów zdegradowanych, które mają potencjał do uzupełnienia brakujących fragmentów systemu przestrzeni publicznych.

Ideą jest wypracowanie modelu będącego wskazówką do tworzenia MPZP, Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego oraz Strategii rozwoju dla władz samorządowych. Zebrane informacje posłużą w pracach projek-

towych przedstawicielom branż pokrewnych: służbom urbanistycznym, konserwatorom i architektom oraz pozostałym uczestnikom procesu inwestycyjnego.

5. Metodyka

Przeprowadzone studia literaturowe wskazała, globalne tendencje ku możliwie jak największemu zrównoważeniu wielkich miast. W szczególności podobne idee mają miejsce w miastach o podobnych układach urbanistycznych jak Wrocław – miastach zachodnioeuropejskich. Kwerenda materiałów archiwalnych wybranych miast europejskich i porównanie z mapami i rycinami historycznymi Wrocławia pomogły zobrazować istnienie w historii centralno–klinowych założeń urbanistycznych i wskazać zachodzące w nim zmiany (ryc.4).



Ryc. 4. Zweektoryzowane mapy Wrocławia (fragment od zachodniego do południowego klina) lat 1930, 1971, 2011. Przedstawione są tereny zieleni, zmiany pełnionej funkcji zieleni, jak i jej ubytek na przestrzeni lat.
Źródło: opracowanie własne.

Przeprowadzono inwentaryzację, analiza aktualnych materiałów planistycznych, analizę użytkowania terenu i ich funkcja (wypoczynkowa, rekreacyjna, ozdobna, sportowa, edukacyjna, kulturowa, artystyczna, wydarzenia, turystyczna, usługowa) i stan własności (publiczne, prywatne, półpubliczne). Przeprowadzono analizę porównawczą wybranych systemów zieleni publicznej w kraju i za granicą Walencja, Berlin, Londyn, Gdynia, Lublin i Warszawa. Prowadzone są analizy przestrzenne przedmiotowych terenów z wykorzystaniem narzędzi GIS. Metody te uzupełnione zostaną o fenomenologiczną metodę badania krajobrazu miasta (Rylke 2002), co pozwoli na weryfikację danych ilościowych, wzbogacenie ich o wiedzę ekspercką i dane jakościowe.

6. Stan badań

We Wrocławiu nie została podjęta próba odnalezienia brakujących połączeń komunikacyjnych istniejących terenów. Trwają prace nad stworzeniem zielonych wysp (Drapella–Hermansdorfer 2003) i klina wschodniego lecz oderwanych komunikacyjnie i ideowo od reszty potencjalnego miejskiego systemu przestrzeni publicznych. W Polsce podejmowano temat. W literaturze przedstawione są próby stworzenia pierścieni dla Warszawy (Szulczewska, Kaftan 1996), a dla Gdańska (Mieszkowska 2005) systemu terenów aktywnych biologicznie. W Gdyni podjęta prace projektowe nad systemem (pętlą) przestrzeni publicznych połączonych ze sobą nie tylko przyrodniczo, ale przede wszystkim komunikacyjnie – Zielona Strategia A. Kowalewskiej. Spotkałam się z pracami, w których problem został postawiony, ale nie został rozwiązany (Binkowska 2006).

Problematyka jest już powszechnie znana na przykład w krajach Europy Zachodniej i Stanach Zjednoczonych. Poddawana jest częstej ocenie w wydawnictwach i czasopismach naukowych i popularno–naukowych (Turner 1996).

Nie spotkałam się z pracą, która dotyczy stworzenia schematu publicznej zieleni miejskiej Wrocławia w aktualnym układzie urbanistycznym.

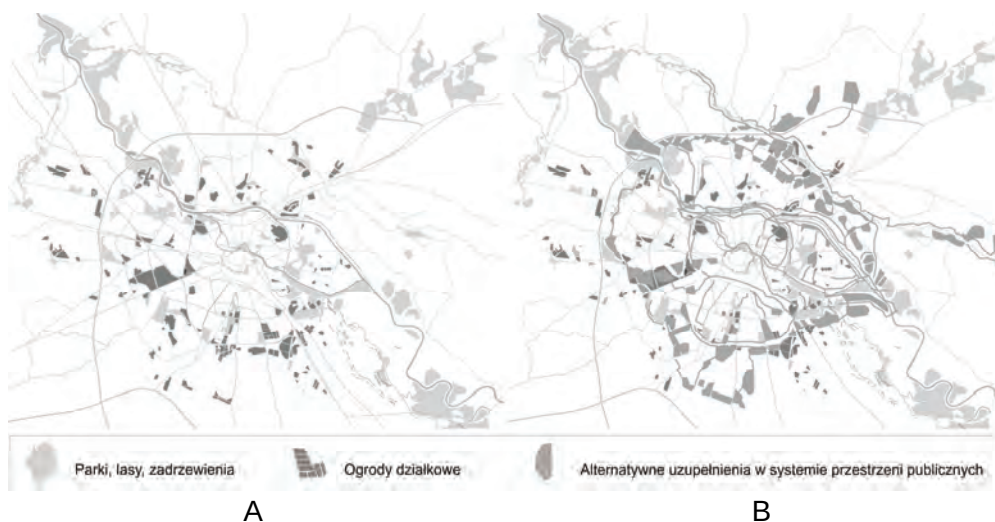
7. Zakres badań

Tereny przyłączone do Wrocławia od drugiej połowy XIX wieku do zakończenia II Wojny Światowej. Tworzą one tzw. drugi pierścień w historycznym układzie zieleni miejskiej (gdzie pierwszy pierścień stanowi promenada staromiejska, a trzeci pierścień to lasy komunalne otaczające Wrocław). Tereny pełniące określone funkcje posiadające potencjał włączenia w system przestrzeni publicznych:

- parki, skwery, zieleńce, place,
- zieleń liniowa, przydrożna, bulwary, deptaki,
- lasy, zadrzewienia,
- łąki, nieużytki,
- tereny zieleni nie pełniące funkcji terenów ogólnodostępnych (np. ogrody działkowe),
- strefa przybrzeżna,
- tereny sportowe i rekreacyjne, obiekty sztuki i kultu z towarzyszącym im otoczeniem,
- nasypy kolejowe,
- tereny zdegradowane, poprzemysłowe.

8. Podsumowanie

System przestrzeni publicznych jest odpowiedzią na chaotyczny rozwój Wrocławia. Pomimo istnienia wielu formalnych zapisów dotyczących gospodarki przestrzennej miasta, brak jest konkretnych propozycji jak usystematyzować jego kształtowanie się, nie hamując jego postępu, ale i bez szkody dla przyrody i potrzeb społecznych mieszkańców. Bardziej rozwinięte miasta Europy Zachodniej, które doświadczyły już negatywnych konsekwencji urbanizacji związanej z nagłym i intensywnym rozwojem, z opóźnieniem sięgają po mechanizmy, które w obliczu istniejącej zabudowy i struktury własności są ciężkie do wdrożenia. Wrocław na tle tych miast jest w posiadaniu dużej ilości terenów, które należy chronić przed zabudową (ryc. 5), jak również dużej ilości terenów stanowiących dobre miejsca pod zabudowę.



Ryc. 5. Zwektoryzowane tereny zieleni Wrocławia (A); znanie-sionym elementami o różnych funkcjach, stanowiącymi potencjał do uzupełniania luk i pokonania barier, tworzące pętlę w obrębie drugiego pierścienia zieleni miejskiej Wrocławia, powiązanej z innymi terenami zieleni w mieście (B).

Źródło: opracowanie własne.

Przestrzenie publiczne powinny być powiązane ze sobą kompozycyjnie, komunikacyjnie, funkcjonalnie i ideowo, a ich lokalizacja powinna być ściśle powiązana z obszarami mieszkalnym i usługowymi. Poprawa stanu istniejącego w określonym kierunku przyczyni się do poprawy warunków bytowych we Wrocławiu. Stanie się tak za sprawą zwiększenia atrakcyjności terenów w granicach miasta, przybliżenia do miejsc pracy i wypoczynku jak i komunikacji miejskiej.

Literatura

- Bell P., Greek T., Fisher J., Baum A., 2004. *Psychologia Środowiskowa*. Gdańskie Wydawnictwo Psychologiczne, Gdańsk.
- Bińkowska I., 1991. Promenada Wrocławska, geneza powstania i pierwsze lata istnienia. *Roczniki Sztuki Śląskiej* XV, Wrocław, 119–127.
- Bińkowska I., 2006. *Natura i Miasto – publiczna zieleń miejska we Wrocławiu od schyłku XVIII do początku XX wieku*. Muzeum Architektury we Wrocławiu, Via Nova, Wrocław.
- Ciszewska A. red., 2004. *Płaty i korytarze jako elementy struktury krajobrazu – możliwości i ograniczenia koncepcji*. Problemy ekologii krajobrazu 14, Warszawa.
- Czarnecki W., 1968. *Planowanie miast i osiedli*. Tom 2 – *Krajobraz i tereny zielone*. PWN, Warszawa–Poznań.
- Drapella–Hermansdorfer A., 2003. *Wrocławskie zielone wyspy*. Projekt zarządzania zasobami środowiska miejskiego. Politechnika Wrocławska, Wrocław.
- Galar R., Roman G., Waszkiewicz J., 2006. *Strategia „Wrocław w perspektywie 2020 plus”*, Załącznik do uchwały Nr LIV/3250/06 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 6 lipca 2006 roku.
- Kozłowski S., 2006. *Żywiłowe rozprzestrzenianie się miast. Studia nad zrównoważonym rozwojem*. Wydawnictwo Ekonomia i Środowisko, Białystok–Lublin–Warszawa.
- Kronenberg J., Bergier T., 2010. *Wyzwania Zrównoważonego Rozwoju*. Fundacja Sendzimira, Kraków.
- Lista miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego (MPZP) Wrocławia. Program Ochrony Środowiska dla miasta Wrocławia na lata 2004–2015, Rozdział V: Ochrona dziedzictwa przyrodniczego i racjonalne użytkowanie zasobów przyrody, Aktualizacja, Załącznik do uchwały Nr XLI/1276/09 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 19 listopada 2009 r., Biuletyn Urzędowy RMW z 25 listopada 2009 r. Nr 11, poz.284.
- Marcus C. C., Francis C., 1998. *People places*. Design guidelines for urban public space. University of California, Van Nostard Rainhold, Berkeley.
- Mieszkowska K., 2005. *Ogólnomiejski system terenów aktywnych biologicznie w Gdańsku, jako jeden ze sposobów wdrażania rewitalizacji przyrodniczej miasta*. Teka Komisji Architektury, Urbanistyki i Studiów Krajobrazowych I, 111–118.
- Orzeszek–Gajewska B., 1984. *Kształtowanie terenów zieleni w miastach*. Instytut Urbanistyki i Planowania Przestrzennego Politechniki Warszawskiej, Państwowe Wydawnictwo Naukowe, Warszawa.
- Pęski W., 1999. *Zarządzanie zrównoważonym rozwojem miast*. Arkady, Warszawa.
- Program Rozwoju Turystyki we Wrocławiu, Uchwała nr XXXI/351/96 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 23 listopada 1996 roku, Biuletyn Urzędowy RMW z 9 grudnia 1996 r. Nr 12, poz.163.
- Rozpędowski J. red., 1995. *Architektura Wrocławia*. Tom 2 – *urbanistyka*. Politechnika Wrocławska, Wrocław.
- Rylke J., 2002. Fenomenologiczna metoda badania krajobrazu miasta (Phenomenological Method of Town Landscape Researching). *Architektura krajobrazu* 3–4, 4–12.
- Smolnicki K., Szykasiuk M., (red.), 2002. *Środowisko Wrocławia*. DFE, Wrocław.
- Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gminy Wrocław, uchwała nr LIV/3249/06 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 06 lipca 2006 r. Biuletyn Urzędowy RMW z 31 maja 2010 r. Nr 5, poz.116.
- Szulczewska B., Kaftan J., 1996. *Kształtowanie systemu przyrodniczego miast*. Instytut Gospodarki Przestrzennej i komunalnej, Warszawa.
- Turner T., 1996. *City as landscape: A Post Post–Modern View of Design and Planning*. E&FN Spon, an imprint of Chapman & Hall, London.
- Zasady Polityki Ekologicznej Wrocławia, Uchwała LII/813/98 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 5 czerwca 1998 roku, Rozdział IV: Tworzenie systemów kompleksowych, Główne kierunki polityki ekologicznej miasta i zasady działań, Biuletyn Urzędowy RMW z 18 czerwca 1998 r. Nr 5, poz.156.

Public Spaces System in Wrocław

Summary: Wrocław is a city built on the efficient urban layout. However, in post-war disorderly reconstruction, and contemporary rapid development city faces problems of chaotic growth. This results in losses of inhabitants and environment. The author bring up the issue of public spaces system of Wrocław, which creation may contribute to sustainable development of the city.

Keywords: green infrastructure, public spaces system

mgr inż. Monika Pec-Święcicka
Uniwersytet Przyrodniczy we Wrocławiu
Wydział Kształtowania Środowiska i Geodezji
Instytut Architektury Krajobrazu
pl. Grunwaldzki 24a
50-363 Wrocław
monika.pec-swiecicka@wp.pl

Magdalena Śliwa
Uniwersytet Opolski

Kontynuacja założeń projektowych w planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym miast

Streszczenie: Autor artykułu zwraca uwagę na potrzebę zdefiniowania pojęcia myśli urbanistycznej, które jest powszechnie stosowane w środowisku osób opracowujących dokumenty urbanistyczne, np. plany zagospodarowania przestrzennego. Doprecyzowania wymaga nie tylko, czym jest myśl urbanistyczna, ale także na czym polega jej kontynuacja. Jednocześnie, zdaniem Autora, wskazane jest kontynuowanie raz przyjętych kierunków rozwoju, gdyż przynosi to wiele korzyści dla miasta i jego mieszkańców. Pozwala na określenie polityki przestrzennej jako stabilnej i konsekwentnej. Poza tym umożliwia władzom miasta jej sukcesywną realizację. Wskazano również negatywne skutki, jakie przyniosło odejście od myśli urbanistycznej w śródmieściu Opola, co pozwala potwierdzić słuszność przyjętej tezy.

Słowa kluczowe: myśl urbanistyczna, plan zagospodarowania przestrzennego, polityka przestrzenna

1. Wstęp

Współcześni urbaniści coraz częściej zdają sobie sprawę z konieczności racjonalnego gospodarowania przestrzenią z uwagi na jej wyczerpywalność. Rozważne gospodarowanie tym zasobem stało się na tyle istotnym zagadnieniem, że wzbudza zainteresowanie zarówno praktyków jak i teoretyków w tej dziedzinie. Wartość przestrzeni wzrosła do tego stopnia, iż projektowanie jej zagospodarowania jest zadaniem niezwykle trudnym, wzbudzającym protesty wielu instytucji, grup społecznych, czy też pojedynczych właścicieli nieruchomości. Sam proces projektowania często jest wizją, pomysłem, kompozycją, która zrodziła się w wyobraźni urbanisty w oparciu o bieżące potrzeby społeczności lokalnej, wycucie estetyki, przemyślenia, doświadczenia, umiejętności komponowania poszczególnych elementów. Biorąc pod uwagę ten fakt, łatwo się domyślić, iż uzasadnienie racjonalności tej wizji, szczególnie przed grupą niezadowolonych mieszkańców, jest bardzo trud-

ne. W takich sytuacjach często pomocne okazują się archiwalne opracowania urbanistyczne, które zawierały podobne rozwiązania. Mówi się wówczas, że przyjęto zasadę kontynuacji myśli urbanistycznej.

Celem artykułu jest zwrócenie uwagi na konieczność kontynuacji myśli urbanistycznej i korzyści płynące z przyjęcia tej zasady. Zdaniem Autora myśl urbanistyczna powinna być kontynuowana w kolejnych projektach, a ewentualne odejście od tej zasady należy uzasadnić. Równocześnie zwrócono uwagę, iż zdarzają się sytuacje wymagające odejścia od przyjętej niegdyś myśli na rzecz innych, lepszych rozwiązań projektowych.

Przedmiotem badań Autora jest Opole, miasto w którym planowany rozwój miasta rozpoczął się pod koniec XIX wieku, kiedy to wprowadzono pierwsze plany zabudowy. Plany te, z 1889 roku i 1895 roku umożliwiły wybudowanie nowych dzielnic mieszkaniowych (Heffner, Kreft 2011). Można powiedzieć, iż od tego czasu rozwój miasta następował według przyjętych planów, które powstawały w kolejnych dekadach (1912, 1927, 1938). Po wojnie również opracowywano plany, ale nie zawsze były to dokumenty kontynuujące myśl urbanistyczną.

Badaniami objęto wyłącznie obszar śródmieścia Opola, dla którego załączono fragmenty kolejnych opracowań urbanistycznych obrazując w ten sposób kontynuację bądź brak kontynuacji myśli urbanistycznej.

2. Myśl urbanistyczna i jej kontynuacja

Zastanawiając się nad potrzebą kontynuacji bądź też zaniechania myśli urbanistycznej należałoby zacząć od wyjaśnienia pojęcia. Przeglądając literaturę przedmiotu trudno jest znaleźć jakąkolwiek definicję myśli urbanistycznej. Z pomocą nie przychodzi *Mały Słownik urbanistyczny* (Zwolanowska 1974), czy *Ustawa o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym* (2003). Wiele artykułów naukowych, podręczników dotyczy opisu myśli urbanistycznej, sięgając zarówno do historii urbanistyki, jak i odnosząc się do współczesnej problematyki. Nie odnajduje się jednak wyjaśnienia samego pojęcia. Możliwe, iż definicja taka wcale nie jest potrzebna, jednakże warto zwrócić uwagę, iż sformułowanie to jest w powszechnym użyciu urbanistów w praktyce planowania przestrzennego. Można się zastanowić, czy jest ono rozumiane tak samo w środowisku zawodowym.

Biorąc pod uwagę jedno z wielu znaczeń słowa „myśl” czyli idea przewodnia, koncepcja, pomysł (Szymczak 1979) oraz znaczenie słowa „urbanistyka”, czyli nauka o budowie i planowaniu miast (Kopaliński 1994) można uznać, że pojęcie nie jest trudne do wytłumaczenia. Zatem można przyjąć definicję operacyjną, iż myśl urbanistyczna oznacza pomysł na zaplanowanie miasta, co jest bardzo ogólnym wyjaśnieniem. Można też stwierdzić, iż myśl urbanistyczna jest wizją urbanisty opracowującego projekt zagospodarowania przestrzennego wybranego, dowolnego

fragmentu przestrzeni. Zaznaczyć przy tym należy, że może być ona różna pośród grona urbanistów. Zależy to między innymi od indywidualnego spojrzenia, wykształcenia, doświadczenia, czy też uwarunkowań prawnych.

Pojęcie nie wydaje się więc trudne do wytłumaczenia, jednak może mieć wiele znaczeń. Sprecyzowania bowiem wymaga, czy myśl urbanistyczną należy traktować jako wszystkie ustalenia projektu, nawet najdrobniejsze, czy też jako ogólne, główne założenia. Ma to o tyle istotne znaczenie, że mówiąc o zgodności nowego projektu z poprzednimi dokumentami chodzi o skopiowanie go w przeważającej części, czy też tylko o uwzględnienie najważniejszych ustaleń.

Przykładem jest wytyczenie nowej drogi na planie miasta. Istotne może być wówczas tylko połączenie dwóch punktów drogą o jakimkolwiek przebiegu, albo nie tylko przebieg nowej drogi, ale również jej parametry techniczne (klasa techniczna, przekrój itp.). Podobnie, odnosząc się do budynków, ważny może być nie tylko ich wygląd zewnętrzny (elewacja, gabaryty, kształt dachu), ale również wnętrze oraz funkcje.

W przypadku miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego wydaje się, że myślą urbanistyczną powinny być wszystkie ustalenia dokumentu, nawet najdrobniejsze. Zmiana jakiegokolwiek elementu zagospodarowania wpływa na pozostałe. Powstające współcześnie plany miejscowe poddawane są coraz większemu reżimowi prawnemu. Wiele uwagi poświęca się precyzji i jednoznaczności ustaleń. Poza tym opracowania te stanowią prawo miejscowe, obligujące wszystkich zarówno władze miasta, instytucje jak i mieszkańców do jego bezwzględnego przestrzegania. Zatem nie można raz przyjętych ustaleń planu zmieniać co chwilę. Z pewnością zdarzają się błędy w dokumentach, niedopatrzenia wówczas zmiana polegająca na usunięciu wad, poprawkach jest wskazana. Istotne jest natomiast to, że nie można wprowadzać dodatkowych, czy wręcz odmiennych ustaleń wraz z pojawieniem się każdego nowego pomysłu inwestycyjnego o ile nie zachodzą uzasadnione przesłanki do wprowadzania zmian. Przez kontynuację myśli urbanistycznej należy zatem rozumieć powielanie ustaleń w kolejnych opracowaniach. Omawiając projekty nowych planów, uzasadniając przyjęte założenia projektowe, często nawiązuje się do archiwalnych dokumentów, stwierdzając czy myśl urbanistyczna jest kontynuowana czy też nie. Odmawiając uwzględnienia wniosków, czy odrzucając uwagi do opracowań urbanistycznych często mówi się, iż dokument został opracowany w oparciu o zasadę kontynuacji myśli urbanistycznej i nowe zamierzenia inwestycyjne są niezgodne z polityką przestrzenną danego obszaru, uchybiają myśli urbanistycznej.

3. Skutki kontynuacji i braku kontynuacji myśli urbanistycznej

Dla wielu projektantów kontynuacja myśli urbanistycznej jest oczywistą zasadą. Korzystając z archiwalnych planów, dokumentów można analizować rozwiązania projektowe nawet na przestrzeni wieków, śledząc kompozycję urbanistyczną, rozwój układu komunikacyjnego, terenów mieszkaniowych, czy usługowych. Konfrontując te archiwalne dokumenty z istniejącym stanem zainwestowania można ocenić bez problemu, co zostało zrealizowane i według którego projektu. Można również ocenić, czy zrealizowane inwestycje właściwie wkomponowały się w przestrzeń miasta, czy dobrze się prezentują i funkcjonują.

Doświadczenie pokazało już niejednokrotnie, że zasada kontynuacji przyjętych założeń jest dużo lepszą i odpowiedniejszą drogą niż odejście od niej. Do roku 1956, kiedy po wojnie rekonstruowano zniszczone układy zabudowy śródmiejskiej, udało się odbudować wiele cennych starówek, np. w Warszawie, Gdańsku, Wrocławiu, Opolu (Pawłowski, Witwicki 1973). Jednak po okresie starannej odbudowy pojawiły się nowe tendencje w urbanistyce i architekturze. Zaczęto wprowadzać współczesną zabudowę odpowiadającą ówczesnym potrzebom społecznym. Nowe inwestycje, podporządkowane przepisom i normatywom zdecydowanie odbiegały od typowej, śródmiejskiej zabudowy. W śródmieściach wielu miast pojawiły się bloki wznoszone z zastosowaniem elementów prefabrykowanych w technologii wielkopłytkowej. Przyczyniło się to do rozbicia śródmiejskich kwartałów z obrzeżną zabudową (Małachowicz 1982). Wprowadzono, nową zupełnie inną, formę zabudowy, często w miejscu unikalnej, cennej, historycznej, dostosowanej do skali miasta i człowieka. Skutki w śródmieściach odczuwalne są obecnie. Efektem takich radykalnych posunięć jest nie tylko chaos urbanistyczny, ale też konflikty społeczno-przestrzenne. Brak zieleni, miejsc do parkowania, brak przestrzeni grupowych, nagromadzenie dużej liczby ludzi na dosyć małej powierzchni, czy też wątpliwe walory estetyczne to najbardziej zauważalne skutki lokalizacji bloków i punktów. Zerwanie z tradycją, odejście od myśli urbanistycznej przeważnie było złe.

Kontynuacja myśli urbanistycznej znajduje uzasadnienie w praktyce, przynosząc wiele korzyści. Jedną z najważniejszych jest poczucie stabilnej polityki przestrzennej. Zapewnienie bezpieczeństwa nieruchomości mieszkańców czy inwestorów wynika właśnie z powielania ustaleń odnośnie zagospodarowania przestrzeni. Kolejne zmiany dokumentów przedstawiające zupełnie nowe rozwiązania projektowe, sprzeczne w ustaleniach z poprzednimi opracowaniami stawia politykę przestrzenną miasta w bardzo niekorzystnym świetle, jako nieprzemyślaną, niestabilną, niezdecydowaną. Inwestorzy nie są wówczas zainteresowani lokalizowaniem swoich przedsiębiorstw w mieście, które nie ma jasno określonych kierunków rozwoju. Chwiejna polityka będzie również wzbudzać protesty mieszkańców, którzy chcieliby, aby ich osiedle, jego otoczenie miało zagwarantowane przyjazne sąsiedztwo, pozbawione uciążliwości i nic nie zagrażało ich domom.

Z urbanistycznego punktu widzenia dosyć istotną korzyścią wynikającą z przyjęcia zasady kontynuacji myśli urbanistycznej jest zapewnienie określonej rezerwy terenu pod różne funkcje. W tym przypadku nie chodzi o funkcje komercyjne czy mieszkaniowe lecz przede wszystkim o takie przeznaczenia, które nie cieszą się popularnością. Zachowania odpowiednich rezerw wymaga rozbudowa układu komunikacyjnego, infrastruktury technicznej, tworzenie przestrzeni publicznych, parków, cmentarzy, polderów zalewowych itp. Powszechnie wiadomo, że do prawidłowego funkcjonowania miasta potrzebne są tereny infrastruktury technicznej, drogowej, ale to właśnie te funkcje są najczęściej oprotestowywane przez mieszkańców. Jeśli więc takie kategorie przeznaczeń powielane są w kolejnych opracowaniach urbanistycznych przez wiele lat, mieszkańcy zdążą się już z nimi oswoić. Wówczas władze miasta mogą sukcesywnie, konsekwentnie realizować ustaloną politykę przestrzenną, prowadzić odpowiednio gospodarkę gruntami, przygotowywać projekty realizacyjne itd.

Istotnym aspektem wynikającym z kontynuacji myśli urbanistycznej jest również solidaryzowanie się z innymi urbanistami. Postawa taka pozwala traktować urbanistów jako ludzi godnych zaufania, wyważonych, konsekwentnych. Krytyczne spojrzenie na obowiązujące dokumenty jest również potrzebne i weryfikacja poprzednich wizji, ale bezwzględna zmiana ustaleń nie powinna być głównym celem. Cechą charakterystyczną wielu projektantów (nie tylko urbanistów) jest chęć stworzenia wielkiego, własnego dzieła. W tym przypadku nie jest to zbyt dobre, gdyż w twórczym zapale, często zapomina się o tym, że inne projekty też mogą zawierać dobre rozwiązania, a co istotniejsze, że współczesna polityka przestrzenna miasta nie może podlegać autorskim wizjom. Dlatego też w planowaniu przestrzennym nie ma potrzeby projektowania zagospodarowania za każdym razem od nowa. Przyjęcie tego faktu powinno mieć miejsce na obszarach zainwestowanych, a szczególnie śródmiejskich.

Korzyści płynących z kontynuacji myśli urbanistycznej jest wiele. Trudno ustalić ich hierarchię gdyż każda ma inny wymiar. Z pewnością jedną z nich jest również aspekt ekonomiczny i to, że istnieje możliwość starania się o odszkodowanie wówczas, gdy nieruchomości tracą na wartości. Jeśli więc w poprzednich opracowaniach planistycznych grunty były przeznaczone pod funkcje, dzięki którym ich wartość była wyższa niż po opracowaniu zmiany dokumentu, istnieje duże prawdopodobieństwo, że właściciel będzie starał się o wyrównanie strat, skieruje sprawę do sądu administracyjnego. Pomijając kwestie rozstrzygnięć sądowych, wystarczy stwierdzić, iż zmiana myśli urbanistycznej może być również kosztowna dla miasta.

Z pewnością jest wiele sytuacji, kiedy myśl urbanistyczna nie może być kontynuowana. Zmienia się miasto, jego mieszkańcy i ich potrzeby zatem nie zawsze jest zasadne kontynuowanie raz przyjętych kierunków rozwoju. Tym bardziej trudno jest kontynuować wszystkie przyjęte założenia – najczęściej jest to zwyczajnie niemożliwe. Dlatego weryfikacja powinna mieć zawsze miejsce i obejmować

przede wszystkim elementy zagospodarowania już zrealizowane. Poza tym każdorazowo należy ocenić uwarunkowania przyrodnicze, kulturowe, społeczne, ekonomiczne, prawne itp. Można powiedzieć, że przeprowadzenie inwentaryzacji urbanistycznej zawsze ma miejsce przed opracowaniem jakiegokolwiek projektu, ale nie zawsze jest ona przeprowadzana rzetelnie. Należy zwrócić uwagę, iż przegląd archiwalnych opracowań również powinien być obowiązkowym etapem tejże inwentaryzacji. Wówczas powinno się stwierdzić, czy są istotne przesłanki uniemożliwiające kontynuację myśli urbanistycznej.

Najbardziej znanym przykładem rewolucyjnych przemian przestrzennych miasta jest przebudowa Paryża w XIX wieku. Działalność G–E. Haussmana miała na celu poprawę warunków komunikacyjnych miasta, ale wiązała się z wyburzeniami połowy istniejących budynków, likwidacją wielu wąskich dróg i budową nowych szerokich, utworzeniem terenów zielonych. Dzisiaj reformy z tego okresu są oceniane zarówno pozytywnie jak i negatywnie. Z pewnością plan miasta stał się bardziej czytelny, ale zmiany te były bardzo kosztowne (Wróbel 1971). Dlatego też powinny zaistnieć ważne powody, szczególnie sytuacja, która zmusza do odejścia od przyjętych założeń. Warto wspomnieć przy okazji, że brak możliwości technicznych, czy ekonomicznych nie powinien stanowić przesłanki, dla której odchodzi się od myśli urbanistycznej. Postęp techniczny, rozwój nauki niesie za sobą coraz to większe możliwości, więc ten aspekt nie powinien przesądzać o słuszności rozwiązań, może ewentualnie odsunąć realizację w czasie.

Współcześnie niepokojącym zjawiskiem, które zdecydowanie burzy wszelką myśl urbanistyczną są jednostkowe decyzje o warunkach zabudowy wydawane na obszarach pozbawionych planu miejscowego. O tym, jak negatywne skutki przynoszą wspomniane decyzje dla przestrzeni polskich miast w środowisku specjalistów mówi się bardzo dużo. Warto jednak i w tym przypadku zauważyć, że wydawane przypadkowo warunki, na jakichkolwiek obszarach, często bez żadnego kontekstu urbanistycznego, za nic mające politykę przestrzenną miasta przyczyniają się do chaosu urbanistycznego. W efekcie nowe inwestycje zajmują tereny, które były np. rezerwami pod realizację układu komunikacyjnego, przestrzeniami publicznymi, terenami otwartymi itd. Decyzje takie nie mają żadnego nawiązania do myśli urbanistycznej i często są jedyną przyczyną braku kontynuacji myśli w nowych dokumentach.

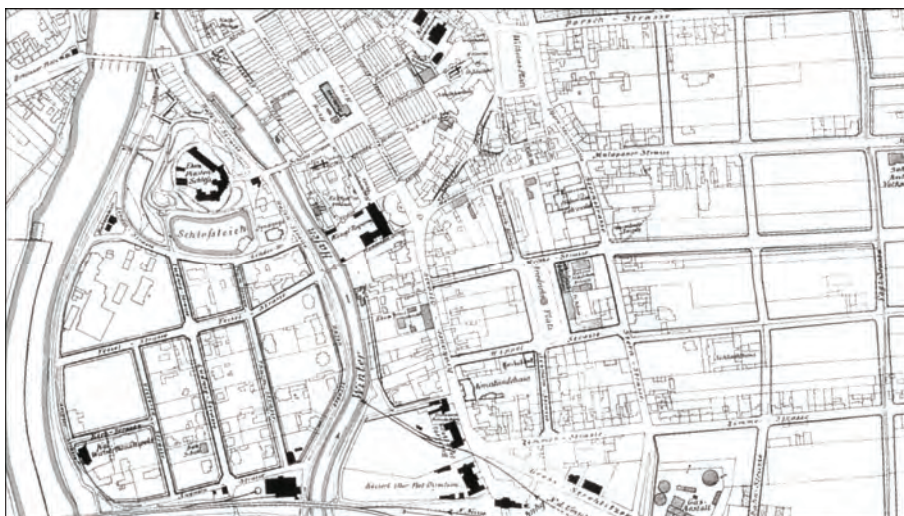
4. Przykłady kontynuacji lub braku kontynuacji myśli urbanistycznej w Opolu

Wiele przykładów kontynuacji myśli urbanistycznej odnaleziono w Opolu. Szczególnie zauważane jest to w projektach i realizacji układu komunikacyjnego, ale nie tylko. Obszarem zainteresowania Autora jest śródmieście, w którym dzięki

kontynuacji myśli urbanistycznej udało się zachować układ przestrzenny ukształtowany przez wieki.

Jednym z ciekawszych opracowań jest plan z 1912 roku (ryc. 1), przedstawiający sieć dróg w śródmieściu wzdłuż których powstawała stopniowo zabudowa. Konsekwentny, regularny układ urbanistyczny w kolejnych latach rozwijał się z poszanowaniem dla jednej myśli urbanistycznej. Plany miasta z następnych lat, np. 1927 (ryc. 2), 1938 (ryc. 3) ukazują poszczególne etapy zabudowy. W kolejnych opracowaniach nie wprowadzano radykalnych zmian, lecz starano się dopasowywać poszczególne fragmenty zabudowy, poprzez dogęszczanie budynków na zasadzie kontynuacji przyjętych założeń.

Jak już wspomniano wcześniej pierwsze lata po wojnie (1950–1955) to odbudowa zniszczonego miasta. Nie wprowadzano żadnych zmian, lecz starano się z poszanowaniem dla tradycji przywrócić założenia urbanistyczne.



Ryc. 1. Fragment *Plan der Stadt Oppeln* z 1912 roku.

Źródło: K. Heffner, W. Kreft (2011).

Plan z 1948 roku (ryc. 4) to pewnego rodzaju inwentaryzacja stanu sprzed wojny, na którym przedstawiono obszar zainwestowania (Heffner, Kreft 2011). Jednakże już w latach pięćdziesiątych nastąpił zwrot, zerwano z tradycjami, nie szanowano już przedwojennych założeń urbanistycznych. Luki w zabudowie uzupełniano nową zabudową, cenną XIX-wieczną zabudowę wymieniano na nowe zespoły mieszkalno-usługowe. Według E. Małachowicza „większość realizacji tego rodzaju ma charakter ‘razowy’, przeciętny lub wręcz niewłaściwy” (Małachowicz 1982, s. 251).

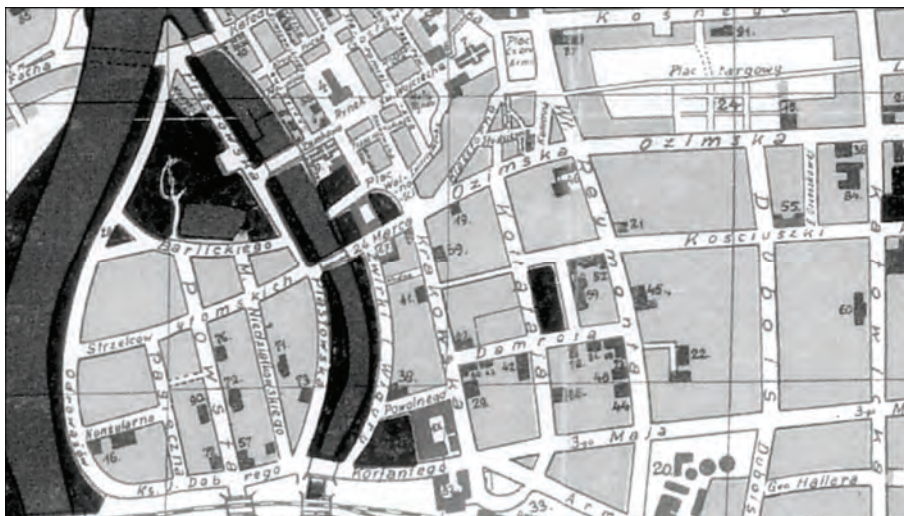


Ryc. 2. Fragment *Übersichtsplan der Stadt Oppeln* z 1927 roku.
Źródło: K. Heffner, W. Kreft (2011).



Ryc. 3. Fragment *Pharus-Stadtplan von Oppeln, der grünen Brückenstadt an der Oder* z 1927 roku.
Źródło: K. Heffner, W. Kreft (2011).

W latach siedemdziesiątych centrum miasta, nazywane wówczas w opracowaniach planistycznych jako „centralny ośrodek dyspozycyjno-usługowy” charakteryzowane było jako obszar o powolnym rozwoju i strukturze nieodpowiadającej ani funkcjonalnie, ani rangą współczesnym wówczas potrzebom. O zabudowie stwierdzano, iż była przestarzała i niefunkcjonalna, a sieć dróg wąska, nie przystosowana do ruchu samochodowego. Zauważono konieczność radykalnej przebudowy układu



Obecnie zauważalne są negatywne skutki tych decyzji. Tam gdzie obrzeżną, niską zabudowę wymieniono na nową, intensywną najczęściej brakuje miejsc do parkowania, przestrzeni rekreacyjno-wypoczynkowej, swobody przejścia, przejazdu, a nawet doświetlenia. Przestrzeń ta jest często „obca” – niepasująca do otoczenia. Ulice, które znacznie poszerzono stały się barierami rozcinającymi strukturę śródmieścia odcinającymi poszczególne jego fragmenty.

227

rzano i określano je jako drogi zbiorcze (np. Oleska, Ozimska, 1 Maja, Kołłątaja, Reymonta, Katowicka). Wprowadzono również dużo terenów przeznaczonych na parkingi (wielopoziomowe, podziemne, naziemne). Ustalenia dotyczące zagadnień komunikacyjnych takie jak zaproponowano w planie z 1994 roku obecnie postrzegane są negatywnie.



Ryc. 5. Fragment wyróżnionej pracy konkursowej z 1971 roku.
Źródło: E. Małachowicz (1982).

Obecnie zwraca się uwagę na to, iż tworzenie szerokich arterii dla samochodów wcale nie przyczynia się do poprawy funkcjonowania komunikacji, wręcz ją pogarsza. Również zbyt duża liczba miejsc do parkowania w obrębie śródmieścia nie jest pożądana, gdyż przyczynia się do większego natężenia ruchu kołowego, znacznego pogorszenia przez to warunków higieniczno-sanitarnych. W zamian za to promuje się rozwój komunikacji pieszo-rowerowej i zbiorowej. Dlatego też plan z 2010 roku nie uwzględnia wszystkich ustaleń z poprzednio obowiązującego dokumentu (ryc. 7 i ryc. 8), ale w dużej mierze jest jego kontynuacją. Przede wszystkim zmieniono klasyfikację dróg i zrezygnowano z poszerzania ich, co pozwoliło utrzymać historycznie wykształconą linię zabudowy. Pozostałe ustalenia przeważnie były kontynuowane, jednakże zapisano je zgodnie z nowymi przepisami prawa.



Ryc. 6. Fragment Planu zagospodarowania przestrzennego Śródmieścia z1994 roku.
Źródło: Dziennik Ustaw Województwa Opolskiego nr 15..., 1994).



Ryc. 7. Fragment Planu zagospodarowania przestrzennego Śródmieścia z1994 roku.
Źródło: Dziennik Ustaw Województwa Opolskiego nr 15..., 1994).



Ryc. 8. Fragment Planu zagospodarowania przestrzennego z 2010 roku.
Źródło: Dziennik Ustaw Województwa Opolskiego nr 15..., 2010).

5. Wnioski

Przeprowadzona analiza dowodzi, iż powinno się kontynuować myśl urbanistyczną, ponieważ z przyjęcia tej zasady wynika wiele korzyści. Prowadzona polityka przestrzenna miasta ukazuje się wówczas jako konsekwentna, bardziej stabilna, przyjazna dla mieszkańców czy inwestorów. Jednocześnie miasto może sukcesywnie realizować swoje cele np. rozbudowę układu komunikacyjnego. Dzięki projektom, których zadaniem było utrzymanie istniejących funkcji, ochrona wartości kulturowych, porządkowanie przestrzeni, udało się zachować wiele cennych układów urbanistycznych i zabytków. Z kolei przeglądając niektóre odważne i rewolucyjne koncepcje z lat siedemdziesiątych dostrzega się zupełny brak uwzględnienia warunkowań historyczno-kulturowych. Autorzy planów z lat siedemdziesiątych, choć mieli ciekawe wizje nowego śródmieścia, popełnili jednak błędy – odeszli od myśli urbanistycznej, a to nie było korzystne dla miasta. Zlokalizowana zabudowa w śródmieściach jest źródłem konfliktów, a obecnie miasta nie mają możliwości finansowych, aby poprawić tę sytuację.

Istotnym wnioskiem aplikacyjnym jest to, że wymogi formalno–prawne dotyczące opracowania dokumentów urbanistycznych powinny być nieco inaczej skonstruowane, tak żeby projektanci nie tylko mogli (jeśli uważają to za stosowne), ale wręcz musieli analizować zapisy archiwalnych opracowań. Uwzględnianie warunków historyczno–kulturowych w planowaniu przestrzennym miasta powinno obejmować również analizę myśli urbanistycznej na przestrzeni wieków. I nie chodzi tylko o dokumenty bardzo stare (przedwojenne), ale również o wszelkiego rodzaju plany powstające współcześnie. Dopiero tak dogłębne analizy pozwolą na uchwycenie unikalnego charakteru miasta, poznanie genezy jego rozwoju, a w efekcie zrozumienie jego specyfiki. Wykazano, że akceptacja powszechnych w latach siedemdziesiątych tendencji rozwojowych i wprowadzanie ich do planów rozwoju nie była dobrym rozwiązaniem. Na szczęście wiele z tych pomysłów nie doczekało się realizacji, ale są też takie, które pozostały. Oczywiście każda epoka odciska swoje piętno i pozostawia trwałe ślady w postaci założeń urbanistycznych, rozwiązań komunikacyjnych czy architektury. Rozwój miasta musi być owszem dostosowany do potrzeb mieszkańców, ale też szanować myśl urbanistyczną z minionych czasów. Zerwanie z myślą urbanistyczną w wielu przypadkach skutkuje dzisiaj podjęciem programów naprawczych, rewitalizacji.

Dlatego też warto zastanowić się nad obecnie powstającymi opracowaniami urbanistycznymi i nad tym, czy wykonywane w pośpiechu dość dużo uwagi poświęcają zagadnieniom kontynuacji myśli urbanistycznej, czy też opracowywane są tylko po to, by za wszelką cenę umożliwić realizację kolejnych inwestycji.

Literatura

- Heffner K., Kreft W., 2011. Opole. Historyczno–topograficzny atlas miast śląskich. Herder–Institut, Marburg.
- Kopaliński W., 1994. Słownik wyrazów obcych i zwrotów obcojęzycznych. Wiedza Powszechna, Warszawa.
- Małachowicz E., 1982. Ochrona środowiska kulturowego. Politechnika Wrocławska, Wrocław.
- Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego „Śródmieście III” w Opolu przyjęty Uchwałą Rady Miasta Opola Nr LXII/641/10 z dnia 28 stycznia 2010 r. w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego „Śródmieście III” w Opolu (Dz. U. Województwa Opolskiego nr 26, poz. 393, z dnia 4 marca 2010 roku).
- Miejscowy plan szczegółowy zagospodarowania przestrzennego zatwierdzony Uchwałą Rady Miasta Opola Nr LX/373/94 z dnia 21 kwietnia 1994 r. w sprawie zatwierdzenia miejscowego planu szczegółowego zagospodarowania przestrzennego śródmieścia miasta Opola (Dz. U. Województwa Opolskiego nr 15, poz. 145, z dnia 30 maja 1994 roku).
- Pawłowski K. K., Witwicki M., 1973. Wartość zabytkowa zespołów miejskich a zakres ich ochrony. W: E. Goldzamt (red.), *Miasto a oblicze czasu*. Arkady, Warszawa, Strojizdat, Moskwa.
- Szymczak M., 1979. Słownik Języka Polskiego. PWN, Warszawa.
- Ustawa z 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz. U. nr 80, poz. 717, z późniejszymi zmianami).
- Wróbel T., 1971. Zarys historii budowy miast. Ossolineum, Wrocław.

Ziarko S. (red.), 1977. Koncepcja rozwoju Opola. Komitet Miejski Polskiej Partii Robotniczej, Biuro Planowania Przestrzennego, Wojewódzki Ośrodek Informacji Naukowej Technicznej i Ekonomicznej, Opole.

Zwolanowska B. (red.), 1970. Mały słownik urbanistyczny. Instytut Urbanistyki i Architektury, Warszawa.

A continuation of brief for design in planning and spatial development of the city

Summary: The need for a redefinition of the very concept of urban planning thought is postulated, as a notion commonly used in preparation of urban planning documents, such as zoning plans. Clarification of the concept is presented, with emphasis put on continuity. Once decided, the adopted trends of urban development should be carried on, to the benefit of the city as a structure and to its inhabitants. Continuity allows to stabilize the urban planning policy and make it consistent in public reception. As such, it helps the city authorities reach their zoning objectives. Negative consequences of departure from the established urban planning thought are presented, on the example of Opole city, to corroborate the main thesis.

Keywords: urban planning thought, zoning plan, planning policy

dr inż. Magdalena Śliwa

Uniwersytet Opolski

Wydział Ekonomiczny

Katedra Geografii Ekonomicznej i Gospodarki Przestrzennej

ul. Ozimska 46a

45–058 Opole

mśliwa@uni.opole.pl

Barbara Prus

Karolina Bernat

Uniwersytet Rolniczy w Krakowie

Analiza procesów urbanizacyjnych w aspekcie przestrzennym na przykładzie miejscowości Gołęb w województwie lubelskim

Streszczenie: Współcześnie na terenach wiejskich obserwuje się nasilanie procesów urbanizacyjnych. Wieś nie jest już utożsamiana z rolnictwem, lecz uwidacznia się wielofunkcyjność tych obszarów. Urbanizację wsi należy rozpatrywać w różnych aspektach, m.in. demograficznym, ekonomicznym, przestrzennym i społeczno-kulturowym. Praca prezentuje przestrzenny aspekt procesów urbanizacyjnych na przykładzie miejscowości Gołęb. Zbadano wpływ pobliskiego miasta Puław na rozwój wsi. Analizę materiałów kartograficznych wykonano w programie Quantum GIS.

Słowa kluczowe: proces urbanizacji, obszary wiejskie, dynamika zmian

1. Wprowadzenie

Przestrzeń otaczająca każdego człowieka stanowi istotny element w jego życiu. Przemiany, które dokonują się w tej przestrzeni warunkują sposób funkcjonowania i jakość życia, zarówno na wsi jak i na terenach miejskich. Obecnie tereny wiejskie cieszą się dużym zainteresowaniem naukowców, inwestorów oraz ludności miejskiej. Wieś staje się zapleczem sypialnym dużych miast, jest miejscem powrotu „do korzeni”, a także ostoją tradycji. Tereny wiejskie nie są utożsamiane już tylko z rolnictwem, lecz uwidacznia się wielofunkcyjność tych obszarów. Wieś ulega ciągłemu rozwojowi i przeobrażeniom w sferze gospodarczej, społecznej, kulturowej oraz architektonicznej. Pod wpływem tych przemian obszary wiejskie zaczynają upodobać się do miast. Następuje przejmowanie miejskiego stylu życia przez społeczność wiejską. Wobec czego można mówić o urbanizacji wsi i kreowaniu się nowych pozarolniczych funkcji obszaru.

Urbanizacja obszarów wiejskich jest procesem trudnym do oceny. Pomimo, iż stanowi przedmiot badań wielu dyscyplin naukowych, nie została jednoznacznie

zdefiniowana. Znanych jest wiele metod badania procesów urbanizacyjnych, które opierają się szczególnie na analizie statystyczno-porównawczej oraz analizie materiałów kartograficznych. Nie jest jednak możliwym przedstawienie jednej uniwersalnej metody, która pozwoliłaby kompleksowo określić stopień zurbanizowania obszaru wiejskiego. Badając procesy urbanizacyjne brane są bowiem pod uwagę czynniki, których nie można określić taką samą miarą.

Urbanizacja wsi jest procesem, który należy rozpatrywać w wielu aspektach i dziedzinach życia ludzkiego. Symptomy tego procesu ujawniają się głównie w sferze demograficznej (struktura demograficzna miast i wsi zbliżona do siebie), ekonomicznej (przejawiającej się wzrostem zatrudnienia pozarolniczego), przestrzennej (wzrost gęstości zabudowy) oraz społeczno-kulturowej (miejski styl życia na wsi) (Ziółkowski 1965). Urbanizacja przestrzenna pociąga za sobą kształtowanie coraz większej przestrzeni wzorem miejskich terenów zainwestowanych. Na wsiach wzrasta nasycenie elementami infrastruktury technicznej oraz społecznej (Sokołowski 1999). Mówiąc o urbanizacji wsi w aspekcie przestrzennym można wyróżnić cechy opisujące jej strukturę przestrzenną tj. strukturę użytkowania ziemi, strukturę użytków rolnych, osadnictwa wiejskiego czy warunki środowiska naturalnego. Opracowanie zawiera analizę wymiaru przestrzennego urbanizacji wsi na przykładzie miejscowości Gołąb w województwie lubelskim.

2. Cel, zakres i metoda badań

Celem pracy jest analiza urbanizacyjnych zmian przestrzennych w latach 1988–2002 na terenie miejscowości Gołąb. W ramach realizowanego celu podjęto próbę określenia zmian w przestrzennym rozmieszczeniu zabudowy mieszkalnej, dynamiki zmian powierzchni użytków gruntowych, ustalenia poziomu urbanizacji w aspekcie przestrzennym, a szczególnie określenia zmian w architektonicznym przekształceniu zabudowy.

Analizując zagadnienie urbanizacji wsi Gołąb w wymiarze przestrzennym, zastosowano metodę monograficzną, która dotyczyła szczegółowego badania miejscowości poprzez określenie jej rozwoju społeczno-gospodarczego, metodę szczegółowej analizy dokumentów kartograficznych, jak również metodę analizy opisowo-porównawczej, która dotyczyła charakterystyki zmian przestrzennego zróżnicowania terenów zabudowanych w badanych okresach oraz określenia przeobrażeń w stylu i zagospodarowaniu przestrzeni obiektów mieszkalnych. Do obróbki i analizy zgromadzonego materiału kartograficznego został zastosowany program Quantum GIS.

3. Obszar badań

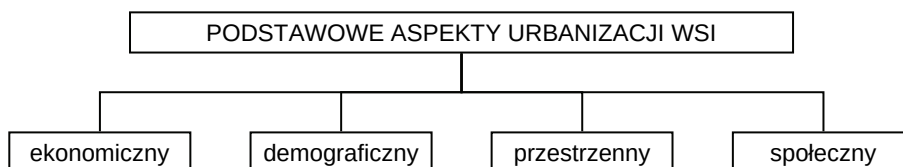
Przedmiot badań w zakresie przestrzennych procesów urbanizacyjnych stanowi miejscowość Gołąb, położona w północno-zachodniej części województwa lubelskiego, w powiecie puławskim, na prawym brzegu Wisły. Gołąb jest największą miejscowością pod względem zasobów ludnościowych w gminie. Spośród 2 222 mieszkańców miejscowości, 1 139 to kobiety, natomiast 1 083 to mężczyźni. Analizując dane ogółu liczby ludności na przestrzeni kilkunastu lat można stwierdzić, że liczba ludności w miejscowości Gołąb stale rośnie. Jednak przyrost naturalny w ostatnich latach jest tu ujemny. Sytuacja ta jest niewątpliwie wynikiem dodatniego salda migracji (Bernat 2012, *Materiały dotyczące demografii...* 2012).

Miejscowość Gołąb zlokalizowana jest w pobliżu dobrze rozwiniętego ośrodka przemysłowo-gospodarczego – miasta Puław. Obszar wsi staje się zapleczem mieszkaniowo-rekreacyjnym Puław. Osiedlanie się ludności miasta Puław na terenach wiejskich, powoduje wprowadzanie na te obszary, miejskich wzorców zachowań, a także miejskiego stylu życia. Zacierają się więc różnice pomiędzy mieszkańcami wsi i miasta. Zmiana miejsca zamieszkania ludności miejskiej nie wiąże się jednak ze zmianą zatrudnienia. Puławy są miastem prężnie się rozwijającym, zarówno w sferze przemysłu jak i usług, co ma związek z powstawaniem nowych miejsc pracy. Ludność wiejska rezygnuje z pracy w rolnictwie na rzecz pozarolniczych źródeł utrzymania. Zmienia się więc struktura społeczno-zawodowa mieszkańców wsi (Sokołowski 1999).

4. Urbanizacja wsi – definicja i jej aspekty

Współczesna wieś przybiera postać zurbanizowanej osady, która pełni różnorodne funkcje pozarolnicze, między innymi rekreacyjne, usługowo-przemysłowe, czy mieszkaniowe, co powoduje, że wieś upodabnia się pod względem fizjonomicznym do miasta. Zmiany te dopełnia zabudowa jedno i wielorodzinna, która jest coraz bardziej odmienna od rolniczej. Urbanizacja wsi determinuje upodabnianie się wsi do miast, prowadzące w rezultacie do zatarcia się różnic między miastami a wsiami (Czarnecki 2009). Deruralizacja prowadzi do zaniku i stopniowego przekształcania się cech charakterystycznych dla wsi zarówno na płaszczyźnie demograficzno-zawodowej, jak i w strukturze zainwestowania, czy w morfologii osadniczo-agrarnej (Prochownikowa 1975). Urbanizacja jest pojmowana jako proces przemian prowadzący do utworzenia jednolitej kultury społeczeństwa (Czarnecki 2007).

Urbanizacja obszarów wiejskich wymaga od badaczy podejścia interdyscyplinarnego. Podstawowe jej wymiary zostały przedstawione na rycinie 1.



Ryc. 1. Podstawowe aspekty urbanizacji wsi.
Źródło: opracowanie własne na podstawie (Ziółkowski 1969).

Aspekt ekonomiczny przejawia się zmianą zatrudnienia ludności wiejskiej, co może prowadzić do zróżnicowania się struktury zawodowej ludności wiejskiej. Powstają nowe pozarolnicze miejsca pracy na obszarach wiejskich. Przeobrażeniom podlega struktura zatrudnienia, a tym samym formuje się wielofunkcyjne oblicze wsi (Szymańska 2009). Jednocześnie zmieniają się proporcje zatrudnienia w tradycyjnych zawodach rolniczych na rzecz pozarolniczych – rozwija się handel, usługi rekreacyjno–turystyczne, zmienia się struktura produkcji i konsumpcji dóbr oraz usług.

Wymiar demograficzny przedstawia się jako zmianę struktury demograficznej mieszkańców wsi w tym głównie struktury wieku, struktury zawodowej mieszkańców, struktury dochodów ludności. Zmianie ulega wielkość rodziny i jej status społeczno–zawodowy. Wśród społeczności wiejskiej upowszechnia się miejski styl życia. Pojawiają się zmiany przyrostu demograficznego na obszarach wiejskich oraz wzrost procesów migracyjnych odpowiadających za odpływ ludności z miast na wieś. Wiejska sieć osadnicza ulega przekształceniom. Zmienia się wielkość gospodarstw domowych. Jednostki wiejskie otrzymują prawa miejskie.

Aspekt przestrzenny charakteryzuje się przeobrażeniami wiejskiej przestrzeni osadniczej. Wzrasta liczba ludności w wiejskich osiedlach. Przeobrażeniom ulegają system zabudowy oraz struktura i kierunki użytkowania ziemi na rzecz miejskiego sposobu zainwestowania.

Przy zmniejszonej powierzchni terenów użytkowanych rolniczo na rzecz form turystycznych, rekreacyjnych, usługowych, przy zwiększonym udziale miejskiego typu zabudowy w przestrzeni wiejskiej. Rozbudowie podlegają sieci infrastruktury społecznej i technicznej. Wzrasta stopień wyposażenia mieszkań i obszarów wiejskich w podstawowe urządzenia techniczne i komunalne.

Wymiar społeczny opisuje kształtowanie i przenoszenie miejskiego stylu życia na wieś. Prowadzi do zacierania się różnic lokalnych między wsią i miastem, w tym zwiększa się korzystanie z usług wyższego rzędu na wsiach (to jest ośrodków zdrowia, bibliotek, szkolnictwa podstawowego), czy form spędzania wolnego czasu. Tworzy się segregacja społeczno–przestrzenna. Ludność wiejska coraz chętniej uczestniczy w życiu społecznym i kulturalnym.

Analizując łącznie opisane aspekty urbanizacji wsi można określić tempo oraz kierunek zmian. Poszczególne wymiary urbanizacji wsi należy określać stosując odpowiednie metody badawcze, które dostosowane są do poszczególnych cech.

5. Analiza urbanizacji wsi Gołąb w aspekcie przestrzennym

5.1. Charakterystyka zgromadzonych materiałów kartograficznych

Przeprowadzając analizę zmian procesów urbanizacyjnych w miejscowości Gołąb, szczególnie w aspekcie przestrzennym dokonano analizy przemian na przestrzeni 14 lat oraz odniesiono się do stanu obecnego. Zgromadzone materiały wymagały obróbki kartograficznej, aby można było otrzymać spójne obrazy kartograficzne. Do opracowania przyjęto układ współrzędnych geodezyjnych „1992”. Opracowywanie poszczególnych danych kartograficznych wykonano w nielicencjonowanym, geoinformacyjnym programie Quantum GIS w wersji 1.6.0. Na podstawie mapy ewidencyjnej określono zasięg opracowania i układ sieci drogowej oraz cieków wodnych na terenie Gołębia. Sieć dróg na obszarze analizowanej miejscowości jest w znacznym stopniu rozwinięta w centrum wsi, na terenie objętym zabudową. Na pozostałym obszarze tj. w części zachodniej i wschodniej istnieją drogi gruntowe obsługujące tereny rolniczo użytkowane i obszary lasów. Drogi publiczne znajdujące się na analizowanym obszarze zajmują powietrzną 36,33 ha, która stanowi 2,28% całego terenu. Powierzchnia zajmowana przez Wisłę wraz ze starorzeczem wynosi 209,20 ha wyznaczonego terenu (13,15% ogólnej powierzchni). Posiłkując się obrazami *Miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego* (1988, 2002) dla miejscowości Gołąb wykonano numeryczne, zgeneralizowane mapy tych planów dla obszaru objętego badaniami. Wyszczególniono tereny przeznaczone pod mieszkalnictwo, tereny rolne, tereny urządzeń infrastruktury technicznej i lasy.

Na podstawie analizy mapy glebowo-rolniczej badanej miejscowości można stwierdzić, iż miejscowość Gołąb posiada dogodne warunki do rozwoju rolnictwa, głównie w części zachodniej i centralnej, co jest uwarunkowane występowaniem żyznych gleb o dobrej przydatności do uprawy roślin (kompleks pszenney bardzo dobry, pszenney dobry i żytni bardzo dobry). Na podstawie skanów map topograficznych wyznaczono obszar zabudowany budynkami mieszkalnymi oraz gospodarczymi w latach 80. XX wieku. Na tej podstawie można stwierdzić, iż mieszkalnictwo skoncentrowane było wzdłuż głównych ulic Gołębia w pobliżu starorzecza Wiśły. Powierzchnia zajęta pod budynki i domy mieszkalne wynosiła wówczas około 77 ha. Natomiast zabudowa w omawianym okresie była znacznie rozproszona. Tereny usług zlokalizowane były tylko w części centralnej wsi i stanowiły ponad 3 ha. Zdjęcia lotnicze w postaci ortofotomapy wykonanej po 2000 roku posłużyły do wyznaczenia stref z zabudową Gołębia w latach 2000–2002. Tereny zabudowane sta-

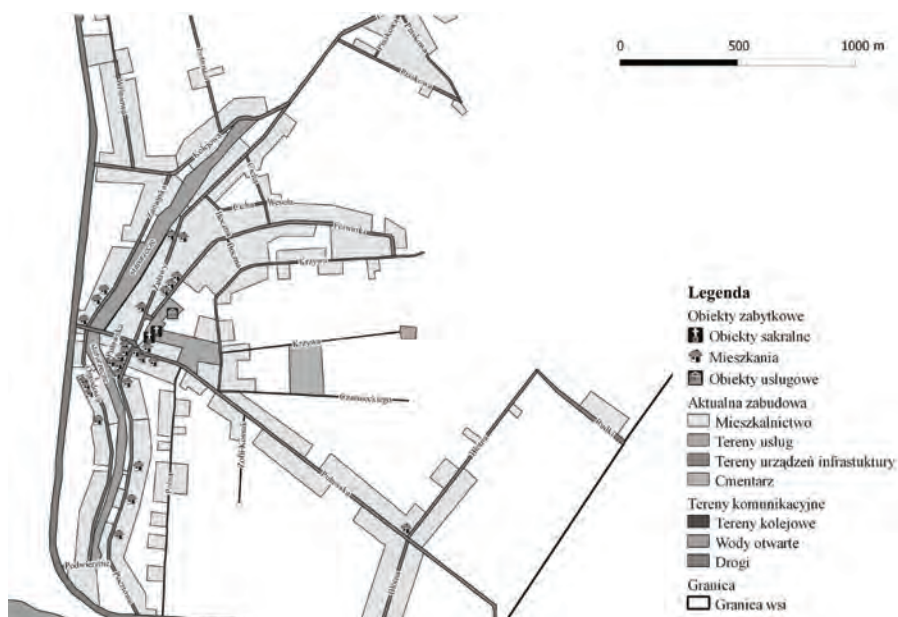
nowią zwarty obszar o powierzchni ponad 114 ha. Budynki mieszkalne i inne obiekty skoncentrowane są wzdłuż istniejących ciągów komunikacyjnych. Obszary niezabudowane zlokalizowane są w rejonie cmentarza (znajduje się tam strefa ochronna ponadto lokalizacja ta jest niekorzystna), a także w północnej części wsi (kompleks leśny).

5.2. Przeobrażenia architektoniczne zabudowy Gołębia

Analizując aspekt przestrzenno-osadniczy urbanizacji wsi, oprócz przedstawienia koncentracji zabudowy dawnej i obecnej, przeanalizowano rozmieszczenie najstarszych obiektów mieszkalnych i usługowych w rejonie Gołębia zachowanych do dnia dzisiejszego. Domy te, to przykłady tradycyjnej zabudowy, wpisanej do rejestru zabytków architektury i budownictwa województwa lubelskiego prowadzonego przez Ośrodek Dokumentacji Zabytków. Budynki te zostały wzniesione w końcu XIX i na początku XX wieku. Najstarsze obiekty mieszkalne położone są głównie w zachodniej części Gołębia, w pobliżu starorzecza (ryc. 2). Usytuowane są wzdłuż ulic: Żuławy, Folwarki, Puławska, Pocztowa, Ogrodowa i Zamojska. Największa koncentracja domów znajduje się w sąsiedztwie obiektów sakralnych kościoła i Domku Loretańskiego. Można przypuszczać, iż dawniej w tym rejonie znajdowały się domy mieszkalne i zagrody, zaś poza tą strefą obszar był użytkowany rolniczo. Z czasem strefa zabudowań zaczęła się rozrastać ku obrzeżom miejscowości wzdłuż powstających ciągów komunikacyjnych.

Architektura wiejska w znacznym stopniu uzależniona jest od postępu technicznego i technologicznego oraz od rozwoju warunków społeczno-ekonomicznych (Staszewska 2005).

Charakter typowej, dawnej wsi ulega więc zacieraniu. Podobnie jest w przypadku miejscowości Gołąb. Z uwagi na bliskie położenie w stosunku do miasta Puław, rosnącą liczbę ludności na obszarze wiejskim oraz zmniejszający się areal powierzchni użytków rolnych, a powiększający się obszar terenów zabudowanych, zmienia się architektura wsi i rolniczy obraz tego rejonu. Sołectwo to, staje się stopniowo wsią wielofunkcyjną, gdzie nieznaczna część mieszkańców zajmuje się rolnictwem. Wraz ze zmianą wsi zanika również zabudowa zagrodowa i inwentarska. Ponadto pojawiają się obiekty typowo miejskie, zwiększa się kubatura nowopowstających budynków, ich wygląd, czy liczba kondygnacji. Można więc mówić o dzielnicach willowych na terenach wiejskich.



Ryc. 2. Aktualny stan zabudowy z rozmieszczeniem obiektów zabytkowych.
Źródło: K. Bernat (2012).

W wyniku analizy danych zawartych w tabeli 1 można stwierdzić, iż najwięcej budynków mieszkalnych na terenie wsi pochodzi z okresu powojennego, to jest z lat 1945–1970, ich liczba wynosi 262 oraz z lat 1971–1978 (166 domów). Znaczna liczba domów została wybudowana po roku 2000, bo aż 164. Dane te pokazują więc intensywny rozwój mieszkalnictwa w ostatnich latach.

Tab. 1. Struktura zamieszkałych obecnie domów według okresu ich budowy.
Źródło: Bank Danych Lokalnych oraz na podstawie liczby punktów adresowych udostępnionych w Urzędzie Gminy Puławy.

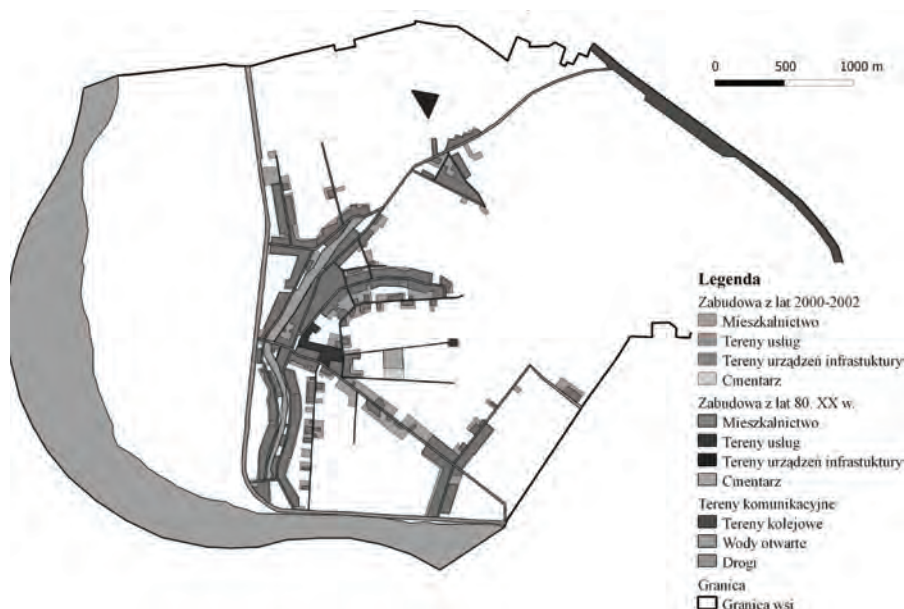
okres	przed 1918	1918–1944	1945–1970	1971–1978	1979–1988	1989–2000	2001–2002	2003–2010
ilość lat	–	26	25	7	9	11	1	7
liczba domów	9	28	262	166	92	60	22	142*
ilość domów przypadająca średnio na jeden rok w danym okresie	–	1,07	10,5	23,7	10,2	5,5	22	20,3

– domy zamieszkałe obecnie, jak również będące w budowie.

Charakteryzując liczbę powstających budynków przypadających na jeden rok w przedziałach czasowych, można zauważyć, że najprężniejszy rozwój budownictwa mieszkalnego przypada na lata 1971–1978 oraz 2001–2010, gdzie średnio przez okres jednego roku wznoszono powyżej 20 obiektów mieszkalnych. Tak dynamiczny rozwój mieszkalnictwa w ostatnich latach uwarunkowany jest między innymi poprawą warunków materialnych ludności, znacznym napływem ludności miast na wieś, wpływem miejskich ośrodków, rozwojem gospodarczym terenów wiejskich, dogodnymi warunkami środowiska przyrodniczego, rozwojem technologicznym i technicznym, etc. Dane te świadczą więc o postępujących procesach urbanizacyjnych na terenie Gołębia i rosnącym znaczeniu funkcji mieszkaniowej.

5.3. Analiza zmian przestrzennego zróżnicowania zabudowy mieszkaniowej

W celu określenia kierunku i tempa przebiegających procesów urbanizacyjnych porównano aktualny stan z sytuacją z minionych lat. Przeanalizowano rozmieszczenie przestrzenne zabudowań w odniesieniu do planowanych w aktach prawa miejscowego stref zabudowy mieszkaniowej. Rycina 3 przedstawia przyrost powierzchni zabudowanej oraz przestrzenną lokalizację tych terenów.

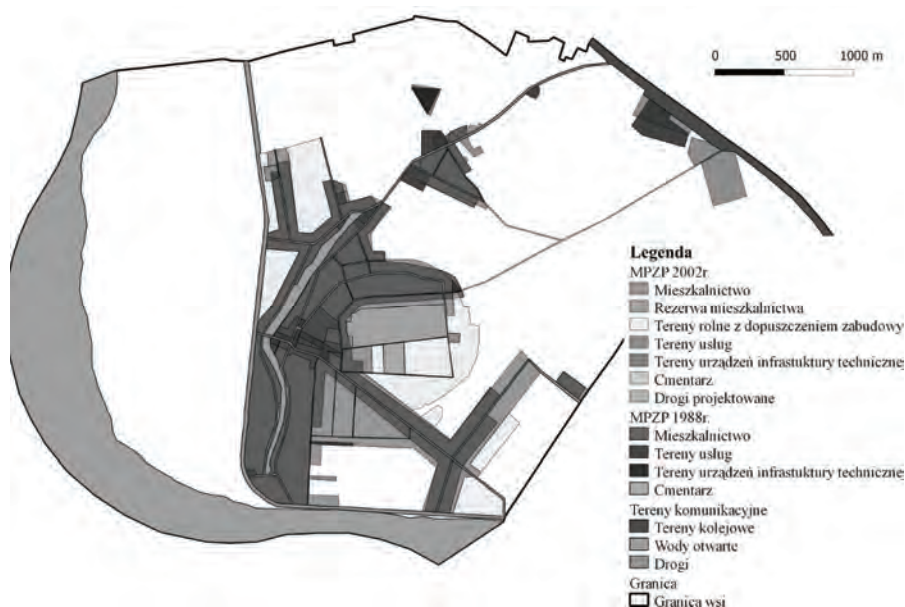


Ryc. 3. Przestrzenne zróżnicowanie zabudowy mieszkaniowej z lat 80. XX wieku oraz 2000–2002 na terenie wsi Gołąb.

Źródło: K. Bernat (2012).

Analizując rycinę 3 można stwierdzić, iż w ciągu 14-letniego okresu obszar zabudowany budynkami mieszkalnymi znacznie się zwiększył. Nowe działki zabudowane znajdują się w centralnej części Gołębia, wzdłuż ulic Folwarki, Puławska, Polna oraz Błotna. Zabudowano wolne obszary w strefie istniejącej zwartej zabudowy mieszkalnej. Znaczny teren zabudowy mieszkaniowej znajduje się również na krańcach północnych. Zabudowa skoncentrowana jest wzdłuż głównych ulic i stanowi bardziej skupiony obszar w porównaniu z rokiem 1988. Zabudowa mieszkalna „rozsztapa się” od centrum miejscowości w kierunku południowo-wschodnim, ku obrzeżom wsi. Ponadto istotne znaczenie odgrywa funkcja mieszkaniowa, zaś funkcja usługowa nie rozwija się.

Rycina 4. przedstawia przestrzenne zróżnicowanie zabudowy ujętej w *Miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego* z lat 1988 i 2002.



Ryc. 4. Przestrzenne zróżnicowanie zabudowy ujętej w planie miejscowym z lat 1988 i 2002.

Źródło: *Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego* (1988, 2002).

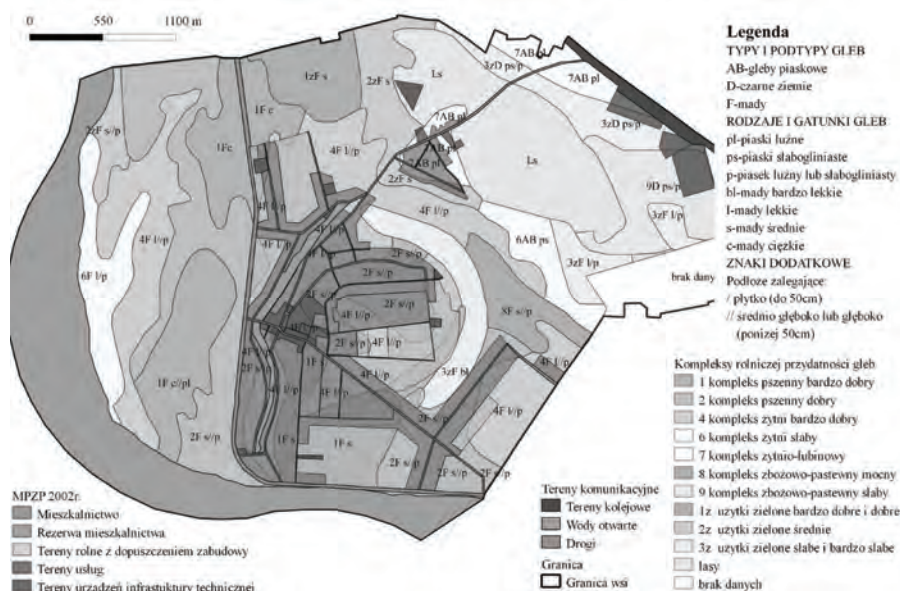
W *Miejscowym planie...* z 1988 roku zostały wyszczególnione obszary mieszkalnictwa, tereny usług i infrastruktury technicznej. Natomiast w *Miejscowym planie...* z 2002 obszary związane z zabudową są znacznie dokładniej wyszczególnione i zróżnicowane. Wyznaczona została rezerwa mieszkalności zlokalizowana w centralnej części Gołębia o powierzchni ponad 17 ha oraz tereny rolne z dopuszczeniem zabudowy, które zajmują 68 ha. Grunty te położone są w części północno-zachodniej, centralnej i południowo-wschodniej. Taka lokalizacja tych terenów pozwala uzyskać skoncentrowany i zwarty rejon dla przyszłej zabudowy.

Natomiast w przypadku obszarów przeznaczonych pod mieszkalnictwo, można mówić o znacznym powiększeniu tej strefy w części południowej wsi o około 36 ha w porównaniu do planu poprzedniego. Ponadto w rejonie tym zostały dodatkowo zaprojektowane nowe drogi gminne, których powierzchnia wynosi 2,9 ha. Działki zlokalizowane w pobliżu cmentarza zostały oznaczone jako budowlane. Granica strefy ochronnej została więc zmniejszona.

Ważną kwestią jest również powierzchnia oraz rozmieszczenie terenów usługowych. Pozytywnym faktem jest zwiększenie tych terenów o około połowę w stosunku do stanu końca lat osiemdziesiątych. Sytuacja ta może być spowodowana dwoma czynnikami. Po pierwsze w części północno-wschodniej wyznaczono nowy obszar terenów usług – teren przemysłu wytwórczego, baz i składów i obszar ich rezerw. Zaś po drugie – w centralnej części znaczny teren przeklasyfikowano na tereny usługowe, m.in. oświaty i wychowania, zdrowia, kultury, rekreacji i obszary koncentracji administracji.

Charakteryzując rozmieszczenie obszarów przeznaczanych pod zabudowę należy również dokonać analizy obszarów przeznaczonych pod mieszkalnictwo (ryc. 5). Zwiększanie obszaru zabudowy mieszkaniowej oraz terenów przeznaczonych pod przyszłe budownictwo wpływa na zmniejszenie obszaru innych użytków – w przypadku Gołębia, zmniejsza się powierzchnia terenów rolnych.

Ważne jest określenie jakie grunty zostają wyznaczane jako tereny mieszkalnictwa. W miejscowości Gołąb znaczny obszar gruntów stanowią gleby dobre i bardzo dobre (kompleks przydatności rolniczej 1, 2 oraz 4, żyzne gleby – mady).



Ryc. 5. Zabudowa z planu miejscowego z 2002 roku na tle mapy glebowo-rolniczej.

Źródło: Mapa glebowo-rolnicza...

W części północnej, na terenie zabudowanym, przeważają mady lekkie, które zakwalifikowane są do kompleksu żytniego bardzo dobrego. W rejonie centralnym domy mieszkalne zlokalizowano na glebach kompleksu pszennego dobrego (mady średnie), zaś rezerwa mieszkalnictwa i tereny rolne z dopuszczeniem zabudowy wyznaczono na glebach kompleksu czwartego. Natomiast teren przeznaczony pod mieszkalnictwo na południu wsi charakteryzuje się bardzo dobrymi glebami (mady lekkie i średnie), które zakwalifikowano do kompleksu pszennego bardzo dobrego i dobrego. Jedynie obszar ulicy Piaskowej, to jest działki budowlane w północno-wschodniej części, charakteryzują się glebami piaskowymi o różnych typach genetycznych, które należą do kompleksu żytnio-lubinowego, czyli glebach o znacznie słabszej przydatności rolniczej. W wyniku takiego zróżnicowania przestrzennego użytków gruntowych, można stwierdzić, iż terenem najlepszymi dla rozwoju rolnictwa pozostaje obszar w zachodniej części sołectwa oraz część północna wsi.

6. Wnioski

W wyniku przeprowadzenia analiz kartograficznych, dokonania charakterystyki zabudowy mieszkalnej i przeanalizowaniu danych demograficznych można stwierdzić, iż na przestrzeni badanego okresu (1988–2002) w miejscowości Gołąb zachodzą procesy urbanizacyjne, szczególnie w wymiarze przestrzennym, które determinują przechodzenie od dominacji funkcji rolniczej do funkcji mieszkaniowej. Można tu także zaobserwować zjawisko deruralizacji. W wyniku charakterystyki zgromadzonych materiałów, a także ich przetworzeniu w programie Quantum GIS i dokonaniu szczegółowych analiz można sformułować następujące wnioski:

- bliskość ośrodka miejskiego – Puław znacząco wpływa na rozwój i nasilanie się procesów urbanizacyjnych,
- sieć dróg na obszarze Gołębia jest dobrze rozwinięta, szczególnie w części centralnej, z uwagi na koncentrację zabudowy,
- w wyniku porównania powierzchni terenu faktycznie zabudowanego w latach 80. XX wieku i na początku XXI, można zauważyć przyrost powierzchni o około 45%, wobec czego tempo przyrostu terenów przeznaczonych pod zabudowę jest duże – około 37 ha w ciągu 14 lat,
- przez ostatnie dziesięciolecie można zaobserwować znaczny wzrost liczby powstających budynków mieszkalnych (około 20 domów rocznie), można więc stwierdzić, że procesy urbanizacyjne nasilają się oraz funkcja mieszkalna odgrywa znaczącą rolę,
- w wyniku wyznaczenia lokalizacji najstarszych istniejących obiektów mieszkalnych można określić kierunek rozprzestrzeniania się zabudowy. W XIX wieku

domy mieszkalne i zagrody znajdowały się w ścisłym centrum, w pobliżu kościoła i starorzecza, a na pozostałym obszarze znajdowały się pola uprawne. Następnie stopniowo ku obrzeżom miejscowości zabudowa zaczęła się rozrastać kosztem gruntów uprawnych w rejonie centralnym,

- efektem wpływu przestrzennego wymiaru urbanizacji jest zmiana charakteru zabudowy – z typowo wiejskiego na miejski. Przykładem są aktualnie wznoszone domy o dużych gabarytach, oryginalnym wyglądzie, które można określić jako wiejskie wille,
- zacierają się różnice pomiędzy architekturą wiejską i miejską,
- zabudowa istniejąca jak i planowana skoncentrowana jest wzdłuż ciągów komunikacyjnych i stanowi zwarty obszar,
- zwiększanie powierzchni obszaru pod zabudowę odbywa się kosztem zmniejszania terenów rolniczych,
- tereny przeznaczone pod mieszkalnictwo, wyznaczone są na glebach o dobrej jakości i przydatności rolniczej. Jest to strata dla rolniczej przestrzeni produkcyjnej,
- w okresie lat 80. XX wieku dominującym typem gospodarki w Gołębiu było rolnictwo. Z biegiem czasu funkcja ta słabnie a dominujące znaczenie odgrywa funkcja mieszkalna.

W rejonie Gołębia zachodzą procesy urbanizacyjne szczególnie w aspekcie przestrzenno–architektonicznym, które zmieniają wiejską przestrzeń rolniczą i charakter zabudowy mieszkalnej. Ponadto wpływają na jakość życia społeczności wiejskiej i zacierają różnice pomiędzy miastem a wsią.

Literatura

- Bank Danych Lokalnych dotyczących miejscowości Gołąb, URL:
www.stat.gov.pl/bdl/app/miejsc_w.display?p_id=26138&p_token=0.36131903875076765
(data dostępu 2012–08–15).
- Bernat K., 2012. Analiza i ocena procesów urbanizacyjnych na przykładzie miejscowości Gołąb i ich wpływ na funkcję rolniczą. Uniwersytet Rolniczy im. H. Kołłątaja, Kraków, praca magisterska.
- Czarnecki A., 2007. Urbanizacja wsi w obrębie aglomeracji miejskich w Polsce. W: M. Błąd, D. Klepacka–Kołodziejska (red.), Społeczno–ekonomiczne aspekty rozwoju polskiej wsi. Instytut Rozwoju Wsi i Rolnictwa PAN, Warszawa, 99–109.
- Czarnecki A., 2009. Rola urbanizacji w wielofunkcyjnym rozwoju obszarów wiejskich. Instytut Rozwoju Wsi i Rolnictwa PAN, Warszawa.
- Mapa glebowo–rolnicza obrębu Gołębia w skali 1:50 000. Instytut Uprawy Nawożenia Gleboznawstwa w Puławach, Puławy.
- Materiały dotyczące demografii miejscowości Gołąb. Stan na 31.12.2011 rok, 2012. Urząd Gminy Puławy URL:
<http://www.pulawy.gmina.pl/index.php?op=17&idx=16>
(data dostępu: 2012–08–15).
- Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego z roku 1988, 1988. Urząd Gminy Puławy, Puławy.
- Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego – Projekt I etapu zmiany planu uchwalony uchwałą nr XLIV/285/2002 z dnia 13 września 2002; Projekt II etapu zmiany planu uchwalony uchwałą

- nr IV/22/03 z dnia 21 lutego 2003 r. z późniejszymi zmianami, 2012. Urząd Gminy Puławy, Puławy.
- Prochownikowa A. 1975. Urbanizacja wsi czy deruralizacja? *Czasopismo Geograficzne* 46, 399–405.
- Sokołowski D., 1999. Zróżnicowanie zbioru małych miast i większych osiedli wiejskich w Polsce w ujęciu koncepcji kontinuum wiejsko-miejskiego. Wydawnictwo Uniwersytetu Mikołaja Kopernika, Toruń.
- Staszewska S., 2005. Architektoniczne przekształcenia zabudowy polskiej wsi. W: B. Głębocki, U. Kaczmarek (red.), *Obszary sukcesu na polskiej wsi*. Polskie Towarzystwo Geograficzne, Warszawa, 183–199.
- Szymańska D., 2009. *Geografia osadnictwa*. PWN, Warszawa.
- Ziółkowski J., 1965. *Urbanizacja, miasto, osiedle*. PWN. Warszawa.

Analysis of rural urbanization of the village Gołęb in the Lublin province

Summary: Today, in rural areas is observed intensification of urbanization. The village is no longer equated with agriculture, but versatility is evident in these areas. Urbanization of rural areas should be considered in various aspects, including demographic, economic, spatial and socio – cultural. Urbanization spatially characterized on the basis village Gołęb. The influence of the nearby city of Puławy on rural development. The analysis of cartographic materials in Quantum GIS.

Keywords: urban process, rural areas, dynamics

dr Barbara Prus
mgr Karolina Bernat
Uniwersytet Rolniczy w Krakowie
ul. Balicka 253c
30–149 Kraków
b.prus@ur.krakow.pl
karolinabernat@hotmail.com

Tomasz Salata

Karol Król

Uniwersytet Rolniczy w Krakowie

Zastosowanie języków skryptowych JavaScript w przetwarzaniu i wizualizacji danych przestrzennych na przykładzie planu miejscowego Gminy Tomice

Streszczenie: Publikowanie informacji przestrzennej jest z reguły końcowym etapem pracy nad projektem z dziedziny planowania przestrzennego. W interesie wykonawcy projektu jest możliwość szybkiego dotarcia do odbiorcy wykorzystując dostępne środki przekazu. Zatem opracowanie prostego i efektywnego narzędzia pozwalającego rozpowszechnić projekt rysunku miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego MPZP jest czynnikiem niejednokrotnie kluczowym. Zaprezentowana w poniższej publikacji metoda generowania aktywnej mapy wyświetlanej w przeglądarce internetowej odbiorcy bez użycia zaawansowanych serwerów geodanych wychodzi naprzeciw redukcji kosztów obsługi serwisu i dostępu do treści projektu.

Słowa kluczowe: dane przestrzenne, miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego, programowanie JavaScript

1. Wstęp

Ustawa o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (2003) kładzie nacisk na upublicznianie w środkach masowego przekazu działań władarzy gmin w zakresie miejscowego planowania przestrzennego. Wójt, burmistrz albo prezydent miasta, po podjęciu przez radę gminy uchwały o przystąpieniu do sporządzania studium (planu miejscowego) ogłasza w prasie miejscowej oraz przez obwieszczenie, a także w sposób zwyczajowo przyjęty w danej miejscowości, o podjęciu uchwał o przystąpieniu do sporządzania studium lub planu. Ponadto, każdy ma prawo wglądu do studium lub planu miejscowego oraz otrzymania z nich wypisów i wyrysów.

Gminy są zobowiązane do upubliczniania tekstu jednolitego oraz opracowań kartograficznych dokumentów typu Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego oraz Miejsowych Planów Przestrzennych.

Pośród wielu form reprezentacji środowiska przyrodniczego szczególne miejsce zajmuje reprezentacja cyfrowa. Technika cyfrowa jest stosowana obecnie w wielu dziedzinach. Cechą charakterystyczną technologii cyfrowej jest fakt, że reprezentacja w niej stosowana jest niewidoczna dla użytkownika, a tylko eksperci techniczni znają jej pojedyncze elementy. Jediną postacią reprezentacji dostępną użytkownikowi jest tylko specjalnie przygotowany widok, zawierający istotne informacje (Longley i in. 2006).

Internet jako kanał przepływu informacji jest predysponowany do upubliczniania wszelkich treści szerokiemu gronu odbiorców. Według danych Głównego Urzędu Statystycznego w 2010 roku, 63% polskich gospodarstw domowych korzystało z Internetu. Jest to wzrost o blisko 5% w porównaniu z rokiem 2009 i aż o 16%. więcej w stosunku do roku 2008. Z kolei z prowadzonego od 2001 roku badania NetTrack wynika, że już ponad połowa Polaków (a dokładnie 52%) w wieku 15 lat i więcej korzystała w 2010 roku z Internetu. W przeliczeniu na populację daje to 15,8 mln osób. Polscy internauci cechują się długim stażem i dużą intensywnością w korzystaniu z Internetu. 89% korzysta z internetu od co najmniej roku, 72% jest zaś *on-line* codziennie lub prawie codziennie (*Raport Strategiczny IAB Polska* 2011).

Wszystko to przemawia za przygotowywaniem multimedialnych, interaktywnych aplikacji w postaci serwisów mapowych lub portali geoinformacyjnych opartych na systemach informacji geograficznej GIS oraz na językach skryptowych wpisanych w dokumenty hipertekstowe, publikowane w Internecie po stronie serwera i przedstawiające plany miejscowe.

W ciągu ostatnich 40 lat obszar zastosowań systemów informacji geograficznej znacznie się rozszerzył. Od wielu lat GIS jest nie tylko ideą, ale standardowym narzędziem informatycznym, wspomagającym działalność firm, instytucji oraz osób indywidualnych. Na technologii GIS oparte są portale geoinformacyjne, systemy nawigacji samochodowej, lotniczej i morskiej, a także tak rozpowszechnione aplikacje jak Google Earth (Gotlib i in. 2007).

2. Cel pracy

W pracy podjęto próbę wykorzystania biblioteki skryptów JQuery z rodziny JavaScript do przygotowania multimedialnego, interaktywnego serwisu mapowego Gminy Tomice bez udziału rozbudowanych platform typu *open source*, takich jak np. MapServer lub Geoserwer. Głównym założeniem było stworzenie aplikacji prostej w obsłudze oraz uniwersalnej, tak aby była ona dostępna z poziomu przeglądar-

ki internetowej z dowolnego komputera na świecie z dostępem do Internetu – *on-line* lub z dowolnego nośnika danych cyfrowych całkowicie *off-line*, bez dostępu do Internetu.

Mapy rastrowe MPZP Gminy Tomice przygotowano w formie wektorowej za pomocą programu Quantum GIS (1.7.4) dostępnego na licencji GNU General Public License wolnego i otwartego oprogramowania. Istotą licencji GNU jest przekazanie użytkownikom wolności uruchamiania programu w dowolnym celu, wolności analizowania, jak program działa i dostosowywania go do swoich potrzeb, wolności rozpowszechniania niezmodyfikowanej kopii programu oraz wolności udoskonalania programu i publicznego rozpowszechniania własnych ulepszeń, dzięki czemu może z nich skorzystać cała społeczność. Elementom wektorowym przypisano tabelę atrybutów wraz z wartościami opisującymi przeznaczenie terenu. Tereny o różnym przeznaczeniu podstawowym i dopuszczalnym oraz różnych warunkach zabudowy i zagospodarowania oznaczone zostały symbolami identyfikacyjnymi. Symbole te umieszczono w legendzie.

3. Przetwarzanie danych przestrzennych

Koncepcja opiera się na podłączeniu do projektu trzech warstw tematycznych: działek ewidencyjnych, budynków i miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. Zanim jednak kompozycja została przygotowana do wydania w Internecie, należało dane przestrzenne odpowiednio przygotować.

Problemem podstawowym było to, aby oprócz mapy użytkownik otrzymał również informację tekstową o tym, że dana działka ewidencyjna jest przeznaczona w MPZP na konkretne cele. Zastosowanie dużego stopnia generalizacji, polegającego na tym, że wybierano dominujący typ przeznaczenia w planie na działce – był nie do przyjęcia ze względu na znaczną mozaikę obiektów. Warstwa budynków nie wymagała przetworzenia i nie była przygotowywana pod kątem *geoprocessingu* – tylko symbolika mapy.

W miejscowym planie gminy Tomice zastosowano urozmaiconą mozaikę obszarów o różnym przeznaczeniu. Dość duży odsetek kompleksów planistycznych stanowią tam drogi i wody, które z uwagi na swój wydłużony charakter geometryczny przecinają i częściowo nachodzą na wiele działek ewidencyjnych. Skutkiem takiego rozwiązania jest to, że właściciel nie może w pełni skorzystać ze swojej nieruchomości. Rzetelna informacja publiczna powinna ten stan zaprezentować.

Graficzny sposób prezentacji jest oczywiście niezastąpiony, lecz w ujęciu dość dużej skali opracowania MPZP (dla Tomic to 1:2 000), niejednokrotnie może zdarzyć się sytuacja, że blisko położone obrysy działki i MPZP nie będą w wyraźny sposób czytelne – pociąga to za sobą konieczność opracowania informacji tekstowej – która w wielu przypadkach będzie niezastąpiona.

Warstwy zostały zaimportowane do przestrzennej bazy danych PostgreSQL z rozszerzeniami PostGIS, gdzie zostały poddane przetwarzaniu względem wzajemnego położenia. Sprawdzeniu podlegały warstwy działki i MPZP. W trakcie pracy wykonano szereg czynności przygotowawczych i kontrolnych:

- nadano każdej działce identyfikator obrębu,
- nadano każdej działce unikalny identyfikator działki,
- nadano każdemu kompleksowi projektowemu Unikalny Identyfikator,
- sprawdzono wzajemne położenie kompleksów projektowych MPZP i granic obrębów pod kątem zgodności segmentów obrysu,
- sprawdzono wzajemne położenie kompleksów projektowych terenów komunikacyjnych pod kątem zachowania względnej współosiowości.

Kolejnym etapem było sprawdzenie zawierania się obszaru każdej działki w kompleksach projektowych MPZP. Wykonano to zadanie tworząc dwuetapowe zapytanie SQL przypominające swoim działaniem funkcję *concat* znaną z bazy MySQL. Niestety taka funkcja nie jest dostępna wprost dla bazy PostgreSQL, a jej działanie sprowadza się do tego że iloczyn kartezjański dwóch porównywanych ze sobą tabel – nie zawiera powtórzonych wierszy tabeli źródłowej i jest transponowany do wiersza.

Treść zapytania należało rozbić na dwa etapy: utworzenie widoku w którym działki będą przecinały się z MPZP:

```
CREATE OR REPLACE VIEW plan AS
SELECT d.nd_dz, p.up
FROM dzialki d, mpzp_tom p
WHERE st_intersects(d.the_geom, p.the_geom) AND d.numer::text ~~ '3-%'::text
ORDER BY d.nd_dz;
```

Widok ten oczywiście jest iloczynem każdej działki przeciętej przez każdy obszar projektowy MPZP. Ostatni człon warunku WHERE „AND d.numer::text ~~ '3-%'::text” dotyczy w podanym przykładzie obrębu geodezyjnego oznaczonego numerem 3, jeśli zlikwidować ten zapis – zapytanie zostanie wykonane dla wszystkich działek i obszarów projektowych w gminie. Każdy wiersz w widoku reprezentuje działkę, która jest przecięta przez kolejny obszar MPZP, czyli jeśli działka jest zawarta w wielu kompleksach projektowych MPZP to będzie posiadała wiele wystąpień w bazie. Ten efekt należy zlikwidować poprzez zgrupowanie i transpozycję oznaczeń MPZP do jednego wiersza oznaczającego działkę ewidencyjną. Jest to realizowane przez poniższe zapytanie:

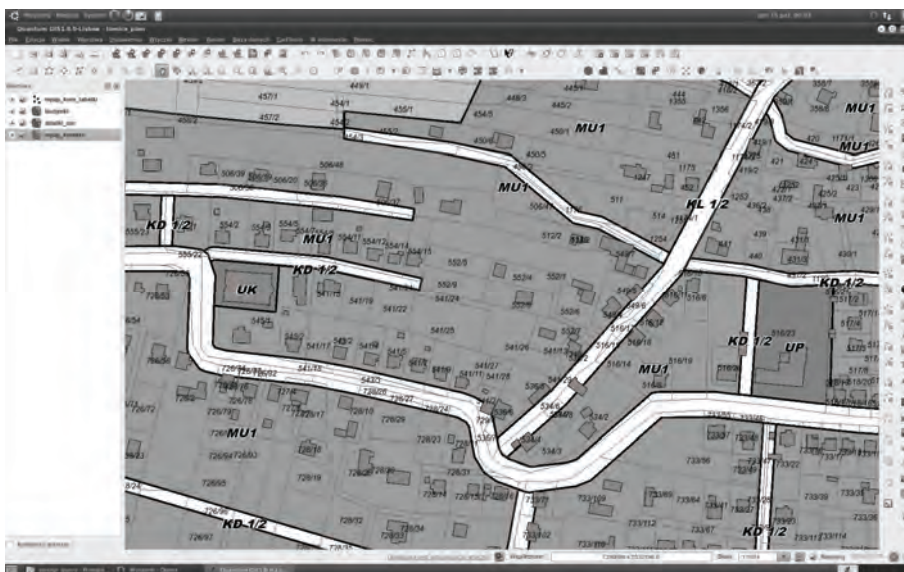
```
SELECT nd_dz, array_to_string(ARRAY(
    SELECT DISTINCT up
    FROM plan gi
    WHERE gi.nd_dz = gd.nd_dz
    ORDER BY up),',')
AS group_concat
```

```
FROM(
    SELECT nd_dz
    FROM plan
    GROUP BY nd_dz) gd
ORDER BY nd_dz;
```

Następnie dodanie i aktualizacja dodatkowego atrybutu wyświetlanego w formie tekstu na ekranie komputera jako obszary, w zasięgu których jest położona konkretna działka:

```
update dzialki SET mpzp =(
SELECT zdp1.zas_plan
FROM zdp1
WHERE (zdp1.nrdz = dzialki.nd_dz AND dzialki.numer like '3-%' ));
```

Końcowym etapem było przygotowanie kompozycji mapy w oprogramowaniu Desktop GIS, gdzie dobrane zostały kolejności warstw, kolorystyka i przezroczystości, co prezentuje rycina 1.



Ryc. 1. Przygotowanie mapy do publikacji.
Źródło: opracowanie własne.

Do tego celu wykorzystano oprogramowanie *Open Source Quantum GIS* działające w tym wypadku w środowisku LINUX w dystrybucjach UBUNTU 11.4 i OpenSUSE 12.1. Oprogramowanie Quantum GIS jest również przygotowane dla środowiska Windows, lecz głównym powodem była możliwość zastosowania technologii rozszerzenia obszaru pulpitu roboczego, zwanego *panningiem*. Dzięki wyko-

rzystaniu tej technologii został zwielokrotniony obszar pulpitu roboczego do około 5000×4000 pikseli obszar roboczy konwersji obrazu wektorowego na obraz rastrowy. Każdy piksel otrzymał w trakcie konwersji współrzędne obrazu i na tej podstawie stworzony został plik z obiektami „AREA”, które jako narożniki otrzymały współrzędne zwielokrotnionego obrazu rastrowego gotowej kompozycji mapy.

Użytkownik na przeglądarce internetowej wczytuje zatem obraz mapy, a nad obrazem niewidoczny obiekt „AREA”, który można wyróżnić i wzmocnić używając JavaScript.

4. Wykorzystanie skryptów JavaScript w przygotowaniu projektu

Do przygotowania MPZP w formie interaktywnej, multimedialnej aplikacji wykorzystano metodę opartą na ogólnodostępnych skryptach JQuery w wersji 1.7.x, wydanej 3 listopada 2011 roku (jquery–1.7.js). JQuery to lekka biblioteka programistyczna dla języka JavaScript. Za wykorzystaniem biblioteki przemawia wydanie jej i udostępnienie na licencji GNU General Public License oraz MIT Licencja X11¹, co przedstawia tabela 1.

Tab. 1. Podstawy zastosowania biblioteki JQuery w ramach dokumentu HTML.
Źródło: opracowanie własne.

```
<!doctype html>
<html>
  <head>
    <meta charset="utf-8">
    <title>Demo</title>
  </head>
  <body>
    <a href="http://jquery.com/">jQuery</a>
    <script src="jquery.js"></script>
  </script>
</body>
</html>
```

Multimedialną oprawę MPZP Gminy Tomice przygotowano w oparciu o ściśle wytyczne specyfikacji XHTML 1.0 (ang. *HyperText Markup Language* – hipertekstowy język znaczników) oraz CSS 2.0 (ang. *Cascading Style Sheets*, kaskadowe arkusze stylów) co przekłada się na pełną, trójstopniową (krzyżową) walidację poprawności wykonania oprawy od strony programistycznej. Walidację wy-

¹ Licencja X11 umożliwia nieograniczone prawo do używania, kopiowania, modyfikowania i rozpowszechniania (w tym sprzedaży) oryginalnego lub zmodyfikowanego programu w postaci binarnej lub źródłowej. Wymaga jednak by we wszystkich wersjach zachowano warunki licencyjne i informacje o autorze.

konano w oparciu o walidator W3C (*The W3C Markup Validation Service*), aplikację HTML Validator oraz aplikację Total Validator.

Zasadniczą częścią aplikacji są mapy rastrowe powstałe w wyniku eksportu map wektorowych do plików z rozszerzeniem *.png. Ze względów praktycznych oraz z uwagi na ergonomię korzystania z aplikacji obszar gminy został podzielony na sektory – tabela 2.

Tab. 2. Specyfikacja języka XHTML 1.0 w wersji przejściowej – *Transitional*.
Źródło: W3C... (2004).

```
<!DOCTYPE html PUBLIC "-//W3C//DTD XHTML 1.0 Transitional//EN"
"http://www.w3.org/TR/xhtml1/DTD/xhtml1-transitional.dtd">
```

Każda mapa rastrowa została pokryta warstwą interaktywną, opartą na skrypcie jQuery Maplight. jQuery Maplight bazuje na koordynatach poligonów, które zostały wcześniej stworzone w programie QGIS oraz wyeksportowane do plików typu *.html za pomocą wtyczki *HTML Image Map Plugin*. Skrypt działa w ramach języka XHTML w oparciu o atrybut *usemap*, który definiuje adres mapy dla danego elementu, informując przeglądarkę internetową, że dana grafika (raster) jest mapowana. Całość opiera się na mapowaniu odsyłaczy co jest swoistym tworzeniem odnośników z wybranego obszaru grafiki. Mapowana grafika wyświetlana jest w oknie typu *iframe*, potocznie nazywanym „pływającą ramką” – tabela 4, które umożliwia wzajemne zawieranie się dokumentów typu HTML, co prezentuje tabela 3.

Tab. 3. Fragment kodu HTML odpowiedzialna za mapowanie obszaru grafiki.
Źródło: opracowanie własne.

```

<map name="mapmap">
<area shape="polygon" onMouseOver="mapOnMouseOver('Nr Działki:
<b>1179/35</b><br /><br />Obszary Planu Miejscowego: <br /><b>R/ZL</b>)"
coords="2276,2408,2241,2442,2225,2428,2253,2410,2266,2399,2308,2364,2276,2408">
<area shape="polygon" onMouseOver="mapOnMouseOver('Nr Działki: <b>112/3</b><br /><br />Obszary Planu
Miejscowego: <br /><b>KZ 1/2, MR</b>)" coords="10,1545,-43,1581,-54,1517,10,1507,10,1545">
<area shape="polygon" onMouseOver="mapOnMouseOver('Nr Działki: <b>1002/1</b><br /><br />Obszary
Planu Miejscowego: <br /><b>KD 1/2, R/ZL</b>)" co-
ords="1793,2757,1787,2758,1798,2745,1803,2747,1793,2757">
<area shape="polygon" onMouseOver="mapOnMouseOver('Nr Działki: <b>1048</b><br /><br />Obszary Planu
Miejscowego: <br /><b>R/ZL, WS</b>)" coords="1889,1450,1885,1437,1909,1436,1889,1450">
</map>
```

Istotą aplikacji jest publikacja przystępnej formy MPZP w Internecie i możliwość dotarcia z MPZP do szerokiego grona odbiorców. Aplikacja umożliwia wyszukanie działki i sprawdzenie w jakim leży terenie. Symbole identyfikacyjne danego terenu zostały ujęte w ramach wartości atrybutu *onMouseOver* każdego znacznika *area* w dokumentach HTML.

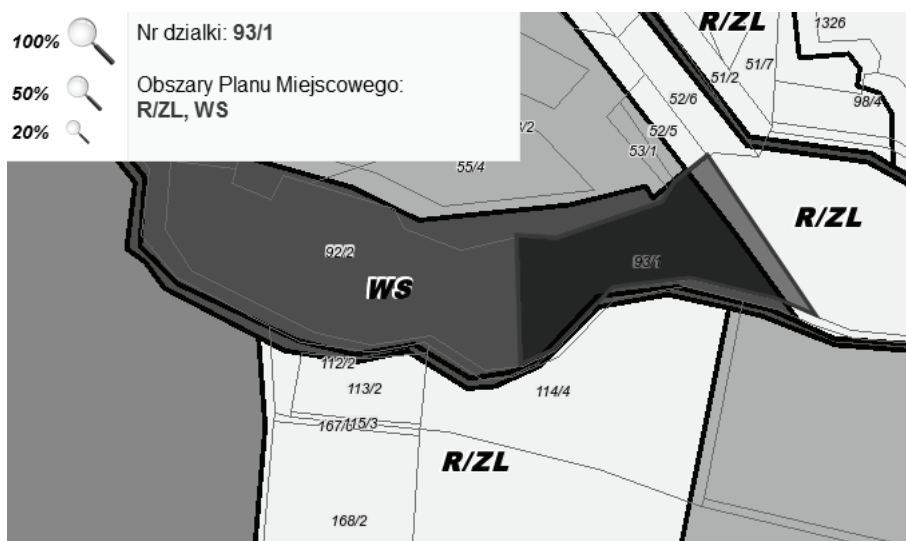
Należy podkreślić, że MPZP w formie multimedialnej ma charakter wyłącznie poglądowy i nie może być traktowany jako dokument formalny. Nie może też stanowić podstawy do jakichkolwiek czynności administracyjnych czy urzędowych.

Tab. 4. Pływająca ramka *iframe* umożliwiająca wzajemne zawieranie się dokumentów typu HTML. Źródło: opracowanie własne.

```
<iframe src="mapy/gmina-tomice.html" name="obszar" width="816" height="592" frameborder="0" scrolling="auto">
Twoja przeglądarka nie akceptuje pływających ramek!</iframe>
```

Alternatywą do skryptu jQuery Maplight jest skrypt jQuery ImageMapster, który umożliwia dodatkowo uchwycenie danego poligonu na mapie i ujęcie go w interaktywne zaznaczenie. Skrypt ten jest jednak powolniejszy i nie sprawdza się przy tak dużych obiektach jakimi są fragmenty MPZP gminy Tomice, przy ponad tysiącu różnorodnych kształtem poligonów składających się na każdy sektor.

Aplikację rozszerzono o możliwość interaktywnego przybliżania i oddalania widoku mapy mające na celu usprawnienie nawigacji. Do przygotowania funkcjonalności typu „Zoom” posłużono się skryptem jQuery ImageMapster, który pozwala osiągnąć pasywny efekt typu „Zoom” (ryc. 2).



Ryc. 2. Efekt typu „Zoom” generowany za pomocą jQuery ImageMapster.
Źródło: opracowanie własne.

Działanie skryptu polega na generowaniu zmniejszenia lub powiększenia widoku mapy rastrowej, bez zmiany skali mapy, według zdefiniowanych koordynat.

Ostatecznie, w wyniku istotnego spowolnienia działania aplikacji po stronie serwera, w finalnej wersji nie udostępniono tego rozwiązania.

5. Podsumowanie i wnioski

Biblioteka JQuery wpisana w ramy dokumentu HTML okazuje się być doskonałym narzędziem do przygotowania reprezentacji cyfrowych map składających się na plany miejscowe lub studia przestrzenne. Multimedialna, interaktywna aplikacja przedstawiająca mapy, przygotowana w oparciu o wybrane skrypty JQuery jest prosta w obsłudze i działaniu. Nie wymaga od twórcy oraz od użytkownika specjalistycznego, wyszukanego oprogramowania. Do jej przygotowania oraz wykorzystania wystarczają aplikacje udostępniane na licencjach typu *Open Source* przez co, koszty stworzenia, wdrożenia i utrzymania aplikacji są relatywnie małe.

Uniwersalność i prostota języka HTML oraz towarzyszących mu skryptów JQuery czynią aplikację jednakowo dostępną oraz jednakowo wyświetlaną, odczytywaną i interpretowaną przez aktualne oprogramowanie służące do przeglądania stron internetowych. Odpowiednio skrojona szata graficzna czyni aplikację atrakcyjną wizualnie, zachęca do jej przeglądania. Uniwersalność i prostota języka HTML pozwala również na korzystanie z aplikacji z absolutnie dowolnego nośnika danych, z jednym tylko ograniczeniem w postaci jego objętości.

Aplikacje te mają jednak swoje wady. Prostocie tworzenia oraz ich obsługi towarzyszą poważne ograniczenia natury technicznej. Prezentowane skrypty JQuery nie pozwalają na przygotowanie interaktywnej zmiany skali mapy. JQuery Maplight umożliwia przygotowanie biernej formy nawigacji tj. przemieszczania się po mapie jedynie za pomocą suwaków okna przeglądarki lub suwaków pływającej ramki. Za pomocą omawianych skryptów nie przygotowujemy również interaktywnych warstw tematycznych, włączanych lub wyłączanych na życzenie użytkownika.

Ze względu na liczne ograniczenia techniczne, skrypty JQuery nie pozwalają na stworzenie serwisu mapowego z wszystkimi funkcjonalnościami typowymi dla takich serwisów. Są jednak na tyle rozbudowane, proste w użyciu i uniwersalne, że mogą stanowić podstawę do tworzenia prostych serwisów bazowych lub serwisów przejściowych, publikowanych w Internecie.

Literatura

- Gotlib D., Iwaniak A., Olszewski R. 2007. GIS. Obszary zastosowań. Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa.
- Lolgley P., Goodchild M., Maguire D., Rhind D., 2006. GIS. Teoria i praktyka. Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa.
- Raport Strategiczny IAB Polska Internet 2010 Polska – Europa – Świat, 2011. VFP Communications, Warszawa.
- The W3C Markup Validation Service, URL:

<http://validator.w3.org>

(data dostępu: 2012.04.22).

Ustawa z dnia 27 marca 2003 roku o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz. U. nr. 80, poz. 717 z późniejszymi zmianami).

W3C Working Draft 2004. Modularization of XHTML™ 1.0 – Second Edition, W3C Recommendation, URL:

<http://www.w3.org>

(data dostępu: 2012.04.22).

JavaScript application in processing and visualization of spatial data on the example of local development plan of Tomice municipality

Summary: Publishing of spatial information is usually the final stage of work on the project in the spatial planning. In the interest of the project contractor is the possibility to quickly reach out to customers using the available communication resources. Thus, the development of a simple and effective tool to disseminate the project Development Local Plan drawing is often a key factor. The method presented in the following publications of generating an active map displayed in a customer web browser without the use of advanced geodata server, meets the service operating cost reduction and access to project content.

Keywords: spatial data, local development plan, JavaScript coding

dr inż. Tomasz Salata

mgr inż. Karol Król

Uniwersytet Rolniczy w Krakowie

Katedra Gospodarki Przestrzennej i Architektury Krajobrazu

ul. Balicka 253c

30–149 Kraków

tomasz.salata@ur.krakow.pl

karol.krol@ur.krakow.pl

Dariusz Dziubiński
Politechnika Wrocławska

Życie w sieci. Digitalizacji przestrzeni publicznej

Streszczenie: Informatyczna rewolucja technologiczno–organizacyjna oparta na digitalizacji zmienia zachowania użytkowników przestrzeni publicznej. Digitalizacja przynosi szereg korzyści ułatwiających nasze codzienne życie, ale jednocześnie zagrożenia. W zdigitalizowanym świecie, kluczowym staraniem musi być właściwe zapewnienie anonimowości. Myśląc o przyszłości musimy przygotować się do konsekwencji wynikających z pojawienia się równoległego świata wirtualnego, a w tym mogą pomóc pytania postawione w tekście.

Słowa kluczowe: społeczeństwo sieci, przestrzeń publiczna, digitalizacja

1. Wprowadzenie

M. Castells (2000) określił współczesne społeczeństwo mianem „społeczeństwa sieci”. Jego podstawową charakterystyką jest zmiana dominujących wcześniej silnych relacji hierarchicznych na horyzontalne, które łatwiej dopasowują się do mechanizmów wymiany panujących w zglobalizowanym świecie. W ślad za tymi zmianami podąża żywiołowy rozwój technologii, która jeszcze bardziej ten sieciowy charakter rozbudowuje.

W pierwszej dekadzie XXI wieku decydujące znaczenie zyskały procesy oparte na digitalizacji¹. Digitalizacja obejmuje niemal wszystkie dziedziny naszego życia i to w tempie niewyobrażalnym jeszcze parę lat wcześniej. Do niedawna sposób, w jaki używaliśmy Internetu określaliśmy mianem „surfowania w sieci” (ang. *on the net*), dzisiaj dosłownie żyjemy w sieci (ang. *in the net*) (van't Hof i in. 2011). Implikacje tego stanu są przeróżne, niekiedy tak drastyczne dla naszego świata, że przestajemy go rozumieć. Miasta, w których żyje dzisiaj ponad połowa populacji ludzi na ziemi, muszą odpowiedzieć na wynikające z tych zmian wyzwania.

¹ Dla potrzeb tego artykułu, terminem „digitalizacji” (pol. cyfryzacja) określa się proces, w którym analogowe formy komunikacji zamieniane są na język cyfrowy.

2. Tło rozważań

Nasze zachowania w przestrzeni miejskiej ukształtowały tysiącletnie doświadczenia życia w zamkniętej strukturze miasta (jako opozycji do warunków zewnętrznych). Scenograficzna obudowa przestrzeni ulicy, placu była tłem dla aktywności mieszkańców miasta. Ta relacja pomiędzy scenografią a akcją była ścisła².

Modernistyczne zasady budowy miast tę relację zerwały, stawiając czystość formy i funkcji ponad psychologiczne potrzeby człowieka (Le Corbusier 1973). W latach pięćdziesiątych XX wieku J. Jacobs (1989) w swojej krytyce miast budowanych według tych zasad ponownie zwróciła uwagę na zapomniane i wyrugowane z przestrzeni miejskiej elementy życia.

W latach sześćdziesiątych działalność zebranych pod przewodnictwem G. Debord'a francuskich sytuacionistów ukazała nadrzędną rolę zdarzenia w przestrzeni, którego najlepszą reprezentacją jest *happening*. Scenografia miejska, jako konieczny warunek życia społeczności miasta, straciła swoje dominujące znaczenie (Debord 2006, Tschumi 1994).

W latach siedemdziesiątych szwajcarski architekt B. Tschumi (1984, 1994), idąc śladem sytuacionistów, w swoich pracach teoretycznych i projektach, podejmował liczne próby zapisania przestrzeni w formie zdarzeń, które mają w niej się zadziać. Począwszy od lat siedemdziesiątych XX wieku, duński urbanista J. Gehl (1980) w badaniach aspektów funkcjonowania człowieka w przestrzeni publicznej, sformułował praktyczne wskazania, które znalazły liczne zastosowania w tworzeniu przyjaznej przestrzeni miejskiej na całym świecie³. Ich podstawą jest zrozumienie potrzeb człowieka, który spotyka się w przestrzeni z innymi ludźmi.

W latach osiemdziesiątych w ramach prądu postmodernistycznego nastąpił renesans miasta modelu historycznego. Architekci tacy, jak C. Rowe (1981), A. Rossi (1982), czy L. Krier (1978) przywoływali wzorce przestrzeni miejskich opartych na scenografii. Odtworzenie przestrzeni historycznych miało być wystarczającym warunkiem zaistnienia życia miejskiego.

Początek XXI wieku przyniósł wiele przykładów architektury o charakterze społecznym, którą można przyrównać do urzędnictwa służącego różnym zdarzeniom⁴. Głównym prekursorem tych projektów, obok wspomnianego B. Tschumiego, jest holender R. Koolhaas, który zanim został architektem był scenarzystą filmowym. Porównanie pracy współczesnego architekta i filmowca prowa-

² A. Loos (1983) wprowadził termin scenografii miasta w analogi do tak zwanych wsi potomkinowskich budowanych ze ścian frontowych na przejazd carycy Katarzyny, co posłużyło mu do krytyki zasad budowy przestrzeni miasta dziewiętnastowiecznego.

³ Przykładem takich działań mogą być projekty PPS (Project for Public Space) – organizacji non profit z siedzibą w Nowym Jorku, która od 1975 roku propaguje dobre rozwiązania przestrzeni publicznej; URL: <http://www.pps.org>.

⁴ Przykładami takiej architektury mogą być projekty biura Foreign Office Architects np. Yokohama International Port Terminal, 2002; URL: http://www.arcspace.com/architects/foreign_office/yokohama/yokohama_index.html, lub duńskiego biura PLOT np. Maritime Youth House w Kopenhadze, 2005; URL: <http://www.big.dk/#projects>.

dzi często do konkluzji, że ten pierwszy skupia się przede wszystkim na strukturze fizycznej (forma, kompozycja, estetyka, detal), drugi natomiast przede wszystkim buduje sytuację opartą na tym, co robi człowiek (czynności, dialog, gesty, spojrzenia), a obudowa sceny, rekwizyty są wtórne (Lamster 2000).

Wydaje się, że takie „filmowe” podejście zaczyna być dominującą tendencją w myśleniu o kreowaniu przestrzeni w mieście.

Współczesne miasto jest palimpsestem, w którym nawarstwiają się struktury stare i nowe, różne style i podejścia wykorzystujące przeróżne scenariusze (Shane 2000). W takim kontekście nowe technologie, digitalizujące różne dziedziny życia, zmieniają nasze zachowania, zmieniają nasze otoczenie. Struktury miejskie, przestrzeń miejska, siłą rzeczy, w porównaniu do szybko zachodzącego rozwoju technologicznego, są mniej podatne na zmiany. Jednak ulegają przekształceniom i będą musiały dostosowywać się do nowych warunków.

Jak zatem digitalizacja wpływa na miasto i jego przestrzeń? Jak odmieni życie mieszkańców i całych społeczności miast? Jakie będą konsekwencje dla przestrzeni publicznej?

3. Aplikacje – konsekwencje

3.1. Informacja

Współczesne osobiste urządzenia, takie jak smartfony i tablety, mają moc obliczeniową zbliżoną do tej jaką posiadają komputery, przy czym ich funkcjonalność wynikająca z opartej na aplikacjach intuicyjnej obsłudze zaczyna przewyższać komputery stacjonarne⁵. Z kolei bezprzewodowa łączność umożliwia podłączenie do sieci w każdym miejscu i czasie. Konsekwencją tego stanu rzeczy jest błyskawiczny, potężny, niekontrolowany przepływ informacji i możliwość jej wykorzystania w różnych sytuacjach. Informacja dostępna w sieci (Internet) jest osiągalna wszędzie: od prostych, całodobowych przekazów serwisów informacyjnych, poprzez portale oferujące wiedzę w określonym zakresie, do wyspecjalizowanych baz danych, dostępnych dla specjalistów. Dla użytkownika przestrzeni publicznej miasta oznacza to rozszerzanie tej przestrzeni o funkcje, których tam wcześniej nie było. W uproszczeniu pomocnym do wyobrażenia sobie tej sytuacji można ten stan przyrównać do ciągłego przebywania w bibliotece, czy w innym miejscu gromadzenia informacji (punkt informacyjny, szkoła, biuro, muzeum). Nie musimy zatem specjalnie udawać się do tych miejsc, ponieważ są one dostępne wszędzie. Nawet, jeśli dzisiaj nie dotyczy to większości społeczeństwa, to przestrzeń publiczna może się

⁵ Aplikacja (apps.) to dedykowany program rozszerzający funkcjonalność urządzeń z systemem operacyjnym; URL: http://www.mowimyljak.pl/technologie-i-auto/foto-i-telefony/przewodnik-po-smartfonach,99_30087.html.

stać i staje się miejscem pracy, nauki lub na przykład wizyty w muzeum na innym kontynencie.

3.2. Mapowanie

Najbardziej powszechnym zastosowaniem dostępu do informacji są mapy (mapowanie przestrzeni), czyli inaczej mówiąc wydobywanie informacji o określonych elementach przestrzeni. W mieście tradycyjnym przestrzeń w odbiorze wizualnym zamykała się w ramach tego, co było widoczne (zasięg wzrokowy) i poznane (mapy mentalne). Inna ulica, dzielnica, a na pewno inne miasto, były dla użytkownika przestrzeni publicznej niedostępne.

Dzisiaj różnego rodzaju aplikacje pozwalają odnaleźć konkretne miejsce na planie miasta (ulica, budynek i inne elementy struktury miasta), zorientować się w dostępności usług lub utrudnieniach (dostępność towaru, bilety, informacja o korkach, rozkład jazdy transportu publicznego, informacja o aktualnych wydarzeniach, tp..) (van't Hof i in. 2011), czy „zobaczyć” bardziej abstrakcyjne parametry miasta (skupiska rozmów telefonicznych, zanieczyszczenie miasta spalinami) (Fusero 2008).

Nieustanne przebywanie w sieci zmienia radykalnie dostępność do tego, co nieznane – widzimy to, czego nie ma w widzianej przez nas przestrzeni. Widok miasta na ekranie smartphona może zostać wzbogacony o informacje ukazujące jego niewidoczne wymiary.

W penetrowaniu zasobów miasta przy pomocy aplikacji dostępnych za pośrednictwem sieci orientacja przestrzenna uwalnia się od fizycznej obudowy przestrzeni miejskiej (ulica, plac) i stopniowo opiera się na wirtualnym przekazie informacji (Fusero 2008).

Mapowanie obejmuje stopniowo coraz większe obszary życia miasta. Miasto we wszystkich wymiarach zostaje przełożone na bity informacji. Konsekwencją jest poszerzenie przestrzeni i zanik granic / barier, a użytkownik przestrzeni publicznej ma, mówiąc w uproszczeniu, dostęp do każdego miejsca na ziemi.

3.3. Logistyka

Możliwość połączenia głosowego (telefon), lub w formie wiadomości tekstowej (sms) z innymi osobami wnosi ogromną swobodę w organizowaniu wspólnych aktywności przez ludzi.

Spotkanie bez tej formy komunikacji wymuszało sztywne ustalenie miejsca i czasu, które pozostawały niezmiennie do momentu spotkania.

Dzisiaj w zależności od sytuacji te parametry mogą się zmieniać aż do momentu spotkania (van't Hof i in. 2011). Podstawowe funkcje telefonu komórkowego uzupełnione zostają o nowe możliwości. Aplikacje takie, jak *mobile phone tracking*,

pozwalają na śledzenie położenia telefonu (tym samym jego użytkownika) i sprawdzenie w czasie rzeczywistym miejsca pobytu osoby zaprzyjaźnionej. *Chat* na żywo wprowadza elastyczność w życiu towarzyskim. Portale społecznościowe (Facebook, Twitter) dają możliwość błyskawicznego przesyłania informacji do dużej grupy przyjaciół i znajomych, co daje dużą szybkość i swobodę organizowania zgromadzeń. Dostępność w jednym czasie i równoważność zdarzeń, nawet bardzo odległych od siebie, stała się faktem ⁶.

3.4. Społeczność

Łatwy i stały dostęp do portali społecznościowych ułatwia powstawanie nowych relacji społecznych. W rozległej, powszechnej strukturze portali możemy mieć grono przyjaciół / znajomych znacznie większe niż w świecie rzeczywistym. Relacje mają może charakter mało stabilny, jednak dzięki multiplikującej się w tempie wykładniczym sieci powiązań towarzyskich, informacja o interesujących miejscach, ludziach lub wydarzeniach dociera do większej ilości ludzi. Portale takie, jak Groupon i *Social living*, kojarząc sprzedawców i usługodawców z potencjalnymi klientami przyczyniają się również do zwiększenia interakcji w skali lokalnej miasta, dzielnicy lub najbliższego sąsiedztwa. Głosy użytkowników decydują o popularności miejsc spotykania się ludzi, tym samym miejskie życie towarzyskie może bujniej rozkwitać ⁷.

3.5. Aktywność

Budowana w oparciu o szybką komunikację aktywność towarzyska może być anonimowa i chwilowa, ale jednocześnie daje możliwość kreowania zachowań, trendów i wzorców, które będą oddziaływały bezpośrednio, lub pośrednio na przestrzeń miejską. Takie oddziaływanie ma, z natury rzeczy, charakter przypadkowy i niekontrolowalny. Jednak dzisiaj wzrasta skala i dynamika tych oddziaływań, co w efekcie przekłada się na pobudzenie życia miejskiego.

Większe możliwości uświadomionego wpływu własnego wnoszą, obiecują różnego rodzaju próby artystyczne i / lub eksperymentalne, w których fragmenty przestrzeni stają się interaktywne. Nasze działanie przy pomocy własnego ciała (ręce, stopy, głos) ⁸ lub urządzeń (telefon, tablet) ⁹ powodują zauważalne zmiany

⁶ Przykładem mogą być wydarzenia w Wielkiej Brytanii w 2011 roku, kiedy duże młodzi ludzie organizowały się w duże grupy na platformie Twittera. Również ochotnicy sprzątający po zamieszkach używali tej samej metody.

⁷ Na przykład portal społecznościowy Foursquare proponuje swoim użytkownikom grę miejską. Osoba odwiedzająca najczęściej otrzymują tytuł „mayor”, który ma swój pierwowzór w „samozwańczych osób publicznych” opisanych w 1961 roku przez Jane Jacobs w książce „*Death and life in american cities*”; URL: <http://support.foursquare.com/entries/188303-what-is-a-foursquare-mayor>.

⁸ Przykładem mogą być projekty grupy Electroland, np. projekt CT–South Park Electroland EnterActive, 2006 URL: <http://electroland.net>.

⁹ Przykładem może być D–tower w Doetinchem w Holandii, projektu biura NOX; URL: <http://www.nox-art-architecture.com>; lub instalacja na wieży telekomunikacyjnej w Sztokholmie: Colour by Numbers, projektu Erika

(ruch, światło, dźwięk) otoczenia. Tym samym, użytkownik przestrzeni publicznej może poczuć swój wpływ na otoczenie. W tego rodzaju inicjatywach leży duży potencjał ożywiania przestrzeni, ale również podnoszenia poczucia odpowiedzialności za wspólne dobro.

3.6. Anonimowość

Wspólne przebywanie w przestrzeni publicznej pozwalało mieszkańcom miasta wyzwolić się spod kontroli społecznej. Zatapiając się w tłumie jednostka zapewniała sobie bezpieczną anonimowość, a to otwierało przestrzeń do swobody zachowań. Współczesne miasta organizują wiele atrakcji, które taką potrzebę realizują, przy okazji przyciągając turystów¹⁰. Jednak, z uwagi na wszechobecność urządzeń rejestrujących (aparaty cyfrowe, telefony i tablety z funkcją aparatu), nasze prawo do anonimowości w przestrzeni publicznej staje się iluzoryczne. Przesłanie zdjęcia lub pliku video *mms-em* lub zamieszczenie na tablicy portalu społecznościowego odbywa się błyskawicznie. W jednej chwili to, co robimy może być widoczne dosłownie dla całego świata, a my tracimy swoją prywatność / anonimowość. Takie doświadczenia mogą skutkować i skutkują dwoma rodzajami zachowań. Ludzie poddają swoje zachowania w przestrzeni publicznej stałej autocenzurze, (co nie jest może czymś zupełnie nowym), bądź pilnując swojej prywatności w ogóle się w niej nie pojawiają. Mało prawdopodobną konsekwencją może być ograniczenie swobody zachowań i utrata atrakcyjności przestrzeni publicznej jako miejsca spotkań.

3.7. Kontrola

Zagadnienia bezpieczeństwa w miastach, szczególnie w dzisiejszym pełnym konfliktów świecie, mają priorytetowe znaczenie. Systemy bezpieczeństwa oparte na ciągłym monitoringu, pokrywającym duże obszary miasta są zdolne analizować, wyszukiwać zagrożenie, a dzięki temu w przestrzeni objętej monitoringiem bezpieczeństwo rośnie.

Niestety, miejskie systemy bezpieczeństwa mogą stać się zagrożeniem dla samych mieszkańców miasta. Politycznie słabe miasta w poszukiwaniu oszczędności, wyzbywają się wielu swoich zadań, coraz częściej oddają nadzór nad przestrzenią miasta w ręce firm prywatnych. Nawet tam, gdzie kontrola działalności takich firm jest prawidłowa budzi obawy. W miejscach, w których jak w Polsce brakuje regulacji i procedur tego nadzoru nie wiadomo, kto ma dostęp do materiałów z mo-

Krikortza, Milo Lavéna and i Loove Bromsa , 2006; URL: <http://www.interactivearchitecture.org/colour-by-numbers.html>.

¹⁰ Przykładem słynne święto La Tomatina obchodzone w miejscowości Buñol w Walencji; URL: <http://www.latomatina.org>, czy gonitwy byków San Fermin w Pampelunie URL: <http://www.sanfermin.com/index.php/es/sf12/portada>.

monitoringu i jak są one wykorzystywane. Taka sytuacja stanowi zagrożenie. Statystycznie przeciętny użytkownik przestrzeni publicznej w dużym mieście jest rejestrowany przez kamery (i nagrywany) wiele razy w ciągu jednego dnia. To kto dysponuje tak zdobytą informacją decyduje o naszym bezpieczeństwie, o zachowaniu lub utracie naszej prywatności.

Innym zagrożeniem dla naszej prywatności (i wolności wyboru) są wszelkie działania firm próbujących pozyskać jak najwięcej informacji o nas, jako potencjalnych klientach. Nasza obecność w sieci jest obserwowana w celu personalizacji oferty / produktu. O ile funkcje śledzenia przez przyjaciół (tym samym przez operatora) mogą być wyłączone przez zainteresowanego, to w wypadku takich działań, jak *geofencing*, które pozwalają reklamodawcą zlokalizować nasz położenie i wysyłać reklamę powiązana z konkretnym miejscem, jesteśmy bardziej ubezwłasnowolnieni.

3.8. Miejsce

Obecność w przestrzeni wiąże się z konkretnym miejscem fizycznym, cielesną obecnością i kontaktem z innymi.

Osiągnięcia technologii pozwalają na tę zależność spojrzeć inaczej. Dzisiaj możemy obcować ze sobą na odległość. W przekazie za pomocą takich komunikatorów, jak Skype słyszymy i widzimy osobę, z którą rozmawiamy na żywo. Odpowiednie oprzyrządowanie (okulary 3D, okulary i hełmy wirtualne) pozwala na widzenie trójwymiarowe, dające złudzenie przebywania w tej samej przestrzeni. Istnieją już też eksperymentalne urządzenia pozwalające na przełożenie molekuł zapachu na język cyfrowy¹¹. Tworzenie i kontrolowanie określonego mikroklimatu we wnętrzu (temperatura, wilgotność, ruch powietrza, promieniowanie cieplne, ciśnienie atmosferyczne) jest już, jak to pokazują liczne przykłady, stosunkowo łatwo osiągalne (Clement i in. 2007). Największą trudnością jest przekładanie prymarnego w relacjach z innymi zmysłu dotyku. Liczne zadowalające eksperymenty, próby pokazują niebywały postęp, pozwalają nam przypuszczać, że jest to tylko kwestia czasu, kiedy będziemy mogli dotknąć drugiej osoby „na odległość”.

Współczesne interfejsy służące komunikowaniu się w świecie wirtualnym wyglądają być może śmiesznie, jednak już teraz pozwalają naszym zmysłom na wyjście poza realny świat¹². Tym samym możemy oczekiwać takiego rozwoju technologii, który umożliwi „fizyczne” spotkanie z innymi bez fizycznej obecności.

¹¹ Najbardziej zaawansowane są rozwiązania Forda: 12 sensorów *e-nose* potrafi zmieniać zapachy na elektryczne napięcie, zależne od oporności zmieniającej się pod wpływem kontaktu z zapachowymi molekułami określonych substancji; URL: http://www.computer-world.pl/artykuly/280022_2/Cyfrowy.nos.html.

¹² Przykładem może być mózgowy interfejs komputerowy (ang. *computer brain interface*); URL: <http://www.braincomputerinterface.com>.

4. Jaka przyszłość ?

Korzystanie z różnych ofert dostępnych w mieście współczesnym ułatwiają różnego rodzaju aplikacje, upraszczające procedury dostępu do różnych usług. Wiele z tych zastosowań (o ile nie większość) były jeszcze niedawno niewyobrażalne. Przekładanie różnych aspektów życia na aplikacje jest znakiem czasu i staje się umiejętnością decydującą o sukcesie zawodowym i życiowym. Patrząc na rozwój zastosowań aplikacyjnych i ogólnie na rozwój technologii ten proces leży poza naszym wyborem i nawet, jeżeli nie jest jeszcze powszechny, to nie ma już od niego ucieczki.

Dla pokoleń wychowanych na grach obecność w sieci jest stanem, który moglibyśmy nazwać „naturalnym”. Umiejętności zdobyte w świecie wirtualnym wykorzystywane są w realnym świecie i na odwrót. Trudno powiedzieć jednoznacznie, czy rzeczywistość dominuje, czy te dwa światy funkcjonują obok siebie w równoprawny sposób, czy też może następuje stopniowe przejście w inny wymiar.

W scenariuszach dla przyszłości jest duża ilość niewiadomych, które nie pozwalają precyzyjnie określić jak będzie wyglądało miasto i jego przestrzeń. Ten stan niepewności budzi lęk. Nasza prywatność, nasza tożsamość może być zagrożona. Wymaga to otwartej dyskusji jak budować świat funkcjonujący na stałe w sieci. Doświadczenia pokazują, że najważniejszym zadaniem jest nie dopuszczenie do sytuacji, w której jedna grupa w przestrzeni publicznej jest zdominowana przez inną (van't Hof i in. 2011).

Zastanawiamy się dzisiaj, jak informatyczna rewolucja technologiczno-organizacyjna oparta na digitalizacji zmieni nasze zachowania i przyzwyczajenia; jak będzie musiał zmienić się nasz sposób myślenia ?

Czy sensualność, ulotność i piękno sceny święta kwitnienia wiśni, jaką w opisie do jednego ze swoich projektów przywołał japoński architekt Toyo Ito (Levin, Cecilia 1994), będzie możliwa poza realnym światem i fizycznym doświadczeniem ? Czy jej zdigitalizowana forma w wirtualnym świecie pozwoli na te same doznania i będzie pełnoprawna ? Wszystko wskazuje, że będzie musiała być, skoro będziemy przebywać na stałe w sieci. Tak dramatyczna przemiana percepcji wydaje się dzisiaj dla wielu ludzi niemożliwa.

Literatura

- Castells M., 2000. The Rise of the Network Society. The Information Age: Economy, Society and Culture. Blackwell Publishers Ltd. Oxford.
- Clement G., Rahm P., Borasi B., 2007. Environ(ne)ment: Approaches for Tomorrow. Skira,. Milan.
- Debord G. 2006, Społeczeństwo spektaklu. Państwowy Instytut Wydawniczy, Warszawa.
- Levin R.,C., Cecilia F. M., 1994. Toyo Ito 1986–1995. El Croquis 71, Madrid.
- Fusero P., 2008. E–City. Digital Networks and Cities of the Future. LISt Laboratorio, Barcelona.
- Gehl J.,1980. Life Between Buildings, Kobenhaven.

- <http://electroland.net>
(data dostępu: 2012–10–30).
- <http://support.foursquare.com/entries/188303-what-is-a-foursquare-mayor>
(data dostępu: 2012–10–30).
- http://www.arcspace.com/architects/foreign_office/yokohama/yokohama_index.html
(data dostępu: 2012–10–30).
- <http://www.big.dk/#projects>
(data dostępu: 2012–10–30).
- <http://www.braincomputerinterface.com>
(data dostępu: 2012–10–30).
- http://www.computerworld.pl/artykuly/280022_2/Cyfrowy.nos.htm
(data dostępu: 2012–10–30).
- <http://www.interactivearchitecture.org/colour-by-numbers.html>
(data dostępu: 2012–10–30).
- <http://www.latomatina.org>
(data dostępu: 2012–10–30).
- http://www.mowimylak.pl/technologie-i-auto/foto-i-telefony/przewodnik-po-smartfonach,99_30087.html
(data dostępu: 2012–10–30).
- <http://www.nox-art-architecture.com>
(data dostępu: 2012–10–30).
- <http://www.pps.org>
(data dostępu: 2012–10–30).
- <http://www.sanfermin.com/index.php/es/sf12/portada>
(data dostępu: 2012–10–30).
- Jacobs J., 1989. *The death and life of great American cities*. Vintage Books Edition.
- Krier L., 1978. *The Reconstruction of the European City*. Archives of Modern Architecture Editions, Brussels.
- Lamster M., 2000. *Architecture and film*. Princeton Architectural Press, New York.
- Le Corbusier, 1973. *The Athens Charter*. Grossman, New York.
- Loos A., 1983. *Die Potemkin'sche Stadt: Verschollene Schriften, 1897–1933*. Prachner, Vienna.
- Rossi A., 1982. *The Architecture of the City*. MIT Press, Cambridge.
- Rowe C., 1981. *The Present Urban Predicament*. Cornell Journal of Architecture, Ithaca.
- Shane D. G., 2005. *Recombinant Urbanism. Conceptual Modeling in Architecture. Urban Design, and City Theory*, Wiley Academy, Chichester.
- Tschumi B., 1984. *The Manhattan Transcripts*. John Wiley & Sons. London.
- Tschumi B., 1994. *Event Cities*. MIT Press, Cambridge.
- van't Hof Ch., van Est R., Daemen F., 2011. *Check in / Check out. The Public Space as an Internet of Things*. Nai Publishers, Rotterdam.

Life in net. Digitalization of public space

Summary: Informatics of technological and organizational revolution based on the digitization changes behavior of users of public space. Digitization brings a number of benefits to facilitate our daily lives, but also risks. In the digitized world, the key efforts must be appropriate to protect anonymity. Thinking about the future, we must prepare for the consequences of the emergence of a parallel virtual world, and this may help to questions posed in the text.

Keywords: network society, public space, digitalization

dr inż. arch. Dariusz Dziubiński
Politechnika Wrocławska
Wydział Architektury i Urbanistyki
Katedra Urbanistyki
ul. Prusa 53/55
50-317 Wrocław
dariusz.dziubinski@pwr.wroc.pl