

MIASTO

w badaniach geografów



TOM 2

pod redakcją

Marii Soji

i Andrzeja Zborowskiego

Miasto w badaniach geografów

Tom 2

MIASTO

w badaniach geografów

TOM 2

pod redakcją

Marii Soji

i Andrzeja Zborowskiego



Uniwersytet Jagielloński

Instytut Geografii i Gospodarki Przestrzennej

Kraków 2015

Publikacja wydana ze środków Instytutu Geografii i Gospodarki Przestrzennej UJ

Redakcja tomu: Maria Soja, Andrzej Zborowski

Recenzenci: prof. dr hab. Iwona Jażewicz, dr hab. Anna Runge, dr hab. Franciszek Kłosowski, prof. dr hab. Dariusz Sokołowski, dr hab. Krzysztof Gwosdz

Projekt okładki i typograficzny projekt książki: Małgorzata Ciemborowicz
Komputerowy skład tekstu i przygotowanie do druku: Małgorzata Ciemborowicz
Adiustacja: Zofia Smęda

© Instytut Geografii i Gospodarki Przestrzennej Uniwersytetu Jagiellońskiego
w Krakowie

Wydanie I, Kraków 2015

ISBN 978-83-640089-14-5

Wydawca:

Instytut Geografii i Gospodarki Przestrzennej Uniwersytetu Jagiellońskiego
w Krakowie

ul. Gronostajowa 7, 30-387 Kraków, Polska

tel. +48 12 664 52 50, fax +48 12 664 53 85

www.geo.uj.edu.pl

Druk:

Poligrafia Salezjańska

ul. Bałuckiego 8, 30-306 Kraków, Polska

tel. +48 12 266 40 00

<http://poligrafia.salezjanie.net>

SPIS TREŚCI

Wprowadzenie	7
<i>Zbigniew Długosz, Szymon Biały</i>	
Przemiany demograficzne w dużych miastach Polski na początku XXI w.	13
Demographic changes in large cities in Poland at the beginning of the 21 st century	27
<i>Jadwiga Gałka, Sławomir Kurek, Mirosław Wójtowicz</i>	
Zmiany zaludnienia oraz struktur demograficznych mieszkańców Krakowa na tle Krakowskiego Obszaru Metropolitalnego w okresie transformacji	29
Population and demographic changes in Krakow on the background of the Krakow Metropolitan Area in the transformation period	41
<i>Paweł Godzina</i>	
Współczesne planowanie przestrzenne Krakowa – krótki zarys polityki miasta a model rozwoju miasta zwarteo	43
Spatial planning in Krakow. Outline of planning policy referenced to smart growth	55
<i>Krzysztof Gwosdz, Bolesław Domański</i>	
Czynniki sukcesu kreatywnej destrukcji gospodarki Bielska-Białej	57
The mechanisms and factors behind the success of creative destruction of the economy of Bielsko-Biała	75
<i>Anna Hulicka</i>	
Zielone dachy – chwilowy trend, realna przyszłość czy utopia?	77
Green roofs – passing trend, real future or utopia?	89

Jolanta Jakóbczyk-Gryszkiewicz

Łódź – miasto malejące. Porównanie z największymi miastami Polski	91
Łódź – diminishing city. Comparison with the biggest Polish cities	104

Łukasz Kowalski

Inteligentne miasta – przegląd rozwiązań	105
Intelligent cities – solutions’ overview	121

Agnieszka Kwiatek-Sołtys, Hélène Maine

<i>Cittaslow</i> , a qualitative approach to small towns’ local development	123
<i>Cittaslow</i> , jakościowe podejście do rozwoju lokalnego małych miast	135

Lidia Luchter

Przemiany struktury rodzajowo-przestrzennej elektrowni w Polsce opartych na odnawialnych zasobach energii	137
Transformation of type-based and spatial structure of Polish power plants using renewable energy sources	149

Agata Łyszczarz

Wpływ sytuacji materialnej mieszkańców na postrzeganie wizerunku miasta (na przykładzie Rzeszowa)	151
The impact of financial situation of the inhabitants on their perception of the image of the city (the case of Rzeszów)	163

Monika Panecka-Niepsuj

Przestrzenne zróżnicowanie sytuacji ekonomicznej miast średniej wielkości w Polsce	165
Spatial differentiation medium-sized cities in Poland in terms of the economic situation	174

Halina Pawlak

Wpływ Krakowa na ekonomiczne i społeczne aspekty życia w opinii mieszkańców wsi terenów podmiejskich	175
The influence of the Cracow on economic and social aspects of life in the opinions of suburban dwellers	186

<i>Piotr Raźniak, Anna Winiarczyk-Raźniak, Zbigniew Długosz</i>	
Miasta Ameryki Łacińskiej w warunkach kryzysu gospodarczego	189
The Latin America cities under conditions of global financial crisis	205
 <i>Anna Runge, Jerzy Runge</i>	
Modele przestrzeni społecznej złożonych układów osadniczych (wybrane aspekty teoretyczno-empiryczne).	207
Social space models of complex settlement systems – selected theoretical and empirical aspects	225
 <i>Grzegorz Węclawowicz</i>	
O nowe miejsce strategii rozwoju w polityce miejskiej, z perspektywy badań porównawczych miast Europy Środkowej	227
New places of urban strategies, from the comparative perspectives of research on Central European cities	239

Wprowadzenie do tomu 2

Tom II dedykowany Profesorowi dr hab. Zygmuntowi Górcze obejmuje prace z zakresu geografii miasta – dyscypliny z zakresu nauk geograficznych, bliskiej sferze zainteresowań Jubilata. Wśród opracowań poświęconych miastu znajdujemy artykuły o tematyce miejskiej poruszającej szereg szczegółowych pól badawczych geografii miasta. Pola te obejmują miejskie badania ludnościowe, społeczne, analizy podstaw rozwoju ekonomicznego miast, planowanie przestrzenne miast, a także współczesne nurty badawcze osadzone w koncepcji miasta zrównoważonego.

Wśród prac z zakresu miejskich badań ludnościowych znajdujemy trzy opracowania. Pierwsze z nich autorstwa Z. Długosza i Sz. Białego zawiera refleksje na temat przemian demograficznych w dużych miastach Polski u progu XXI wieku. Na uwagę zasługuje tu analiza zjawiska starzenia się ludności tych miast odniesiona do całej populacji miejskiej Polski oraz ludności wiejskiej. Problematyka demograficzna jest przedmiotem zainteresowania J. Gałki, S. Kurka i M. Wójtowicza, autorów kolejnego opracowania z zakresu miejskich badań ludnościowych. Wymienieni autorzy prowadzą dogłębną analizę zmian koncentracji przestrzennej ludności Krakowa w kontekście przemian dynamiki ludnościowej Krakowskiego Obszaru Metropolitalnego. W szczególności został rozwinięty wątek zmian struktury demograficznej ludności, analizie poddano także procesy starzenia się ludności Krakowa i strefy zewnętrznej Krakowskiego Obszaru Metropolitalnego. Wątki demograficznego kurczenia się miasta zostały podniesione w artykule J. Jakóbczyk-Gryszkiewicz, która wskazuje na niekorzystne tendencje depopulacyjne, które ujawniły się w Łodzi. Do dużej depopulacji przyczyniły się, zdaniem Autorki, wysoki ubytek naturalny, ujemne saldo migracji, szybkie procesy starzenia się ludności, silne procesy feminizacji i zmiany modelu rodziny.

Procesy społeczne w mieści są przedmiotem zainteresowania A. Kwiatek-Sołtys i H. Mainet które badają jakość życia w małych miastach Francji i Polski należących do światowej sieci Cittaslow. Autorki starają się skonfrontować ze sobą wymienione małe miasta z innymi niedużymi ośrodkami w danym regionie w zakresie poziomu i jakości życia. W perspektywie społecznej odczytujemy także artykuł A. Łyszczarz, która próbuje określić wpływ sytuacji materialnej mieszkańców Rzeszowa oraz miejsca zamieszkania na postrzeganie przez nich wizerunku miasta. Wizerunek ten był badany z perspektywy mieszkańca strefy starośródmiejskiej, suburbium oraz podmiejskiej. Społeczne aspekty oddziaływań miasta stara się prześledzić w artykule przedstawiającym wpływ Krakowa na jego strefę podmiejską H. Pawlak. Autorka analizie poddała opinie wyrażane przez mieszkańców podmiejskich wsi na temat wybranych ekonomicznych i społecznych wymiarów ich życia w kontekście oddziaływań wielkiego miasta. Teoretyczne podejście do problematyki społecznej miasta prezentuje opracowanie Anny i Jerzego Runge. Autorzy zwracają uwagę na problemy powstające przy badaniu przestrzeni społecznej w odniesieniu do złożonych układów osadniczych. Złożonym układem osadniczym jest konurbacja katowicka w obrębie której zostały zidentyfikowane odmienne od klasycznych modeli, typy relacji zachodzących między strukturą osadniczą a odpowiadającą jej strukturą społeczną.

Niezmiernie zróżnicowane tematycznie i metodycznie są artykuły z zakresu geografii miasta sięgające do ich podstaw rozwoju ekonomicznego. O czynnikach sukcesu kreatywnej destrukcji gospodarki Bielska-Białej piszą K. Gwosdz i B. Domański. Autorzy próbują ustalić czynniki i mechanizmy wpływające na zdolność miasta przemysłowego do zachowania swojej dynamiki rozwojowej oraz odporność na kryzysy zewnętrzne. Rozwój gospodarczy Bielska-Białej Autorzy interpretują także w kategoriach zlokalizowanych zdolności. Komponent ekonomiczny rozwoju społeczno-ekonomicznego miasta jest przedmiotem uwagi M. Paneckiej-Niepsój. W tym kontekście Autorka analizuje przestrzenne zróżnicowania miast średniej wielkości w Polsce. Bada ona różnorodne wskaźniki ekonomiczne, które są podstawą do konstrukcji rankingu miast według syntetycznego wskaźnika opisującego ich sytuację ekonomiczną. Artykuł autorstwa P. Raźniaka, A.

Winiarczyk-Rażniak i Z. Długosza zwraca uwagę na rozwój miast Ameryki Łacińskiej w warunkach kryzysu gospodarczego. Wpływ tego kryzysu jest badany pod kątem zmian wyników finansowych korporacji umieszczonych na liście Forbes Global 2000 działających w dużych metropoliach tego kontynentu. Autorzy tworzą ranking dużych miast przy wykorzystaniu podstawowych danych finansowych dotyczących zlokalizowanych w nich korporacji. Tematykę gospodarczą podejmuje L. Luchter, która omawia przemiany struktury rodzajowo-przestrzennej elektrowni w Polsce opartych na odnawialnych zasobach energii (OZE). Rozwój energetyki odnawialnej jest celem polityki energetyczno-klimatycznej UE, a także Polski. Autorka wskazuje, iż lokomotywą rozwoju energetyki odnawialnej będzie energetyka wiatrowa.

Ideę miasta zrównoważonego podejmują w swych artykułach dwaj autorzy. A. Hulicka ideę tą wpisuje w koncepcję „miasta zielonego”. Autorka dokonuje charakterystyki i oceny działań pro-środowiskowych samorządów z zakresu tworzenia zielonych dachów. Koncepcja ta jest ilustrowana przykładami z miast Ameryki Północnej. Idea miasta zrównoważonego znajduje także swój wyraz w koncepcji miasta inteligentnego o którym pisze Ł. Kowalski. Celem artykułu jest przegląd rozwiązań nawiązujących do koncepcji inteligentnego miasta, które mają służyć władzom samorządowym do skutecznego planowania rozwoju swoich miast.

Planowanie miejskie oraz polityka miejska są przedmiotem uwagi dwóch kolejnych autorów. Pierwszy z nich P. Godzina omawia problematykę planowania przestrzennego Krakowa. Autor prezentuje dwa dokumenty planistyczne tj. studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego i miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego. Polityka zagospodarowania przestrzennego oceniana jest według koncepcji *smart growth*. Autor proponuje zgodnie z koncepcją modelu miasta zwartej sieci ośrodków wielofunkcyjnych rozmieszczonych na obszarze Krakowa. Przedmiotem drugiego z artykułów traktujących o szeroko pojętym planowaniu przestrzennym, autorstwa G. Węclawowicza, jest propozycja zmiany strategii rozwoju miasta w zarządzaniu jego przestrzenią. Propozycja ta dotyczy zwiększenia udziału mieszkańców miast w zarządzaniu, zgodnie z koncepcją współzarządzania.

W tomie II, podobnie jak i w I, zamieszczone zostały artykuły dedykowane Jubilatowi przez współpracowników, przyjaciół i uczniów. Gratulując Panu Profesorowi wspianego Jubileuszu, życzymy zdrowia i dalszych osiągnięć naukowych i dydaktycznych.

Kraków, 8 października 2015 r.

Maria Soja i Andrzej Zborowski

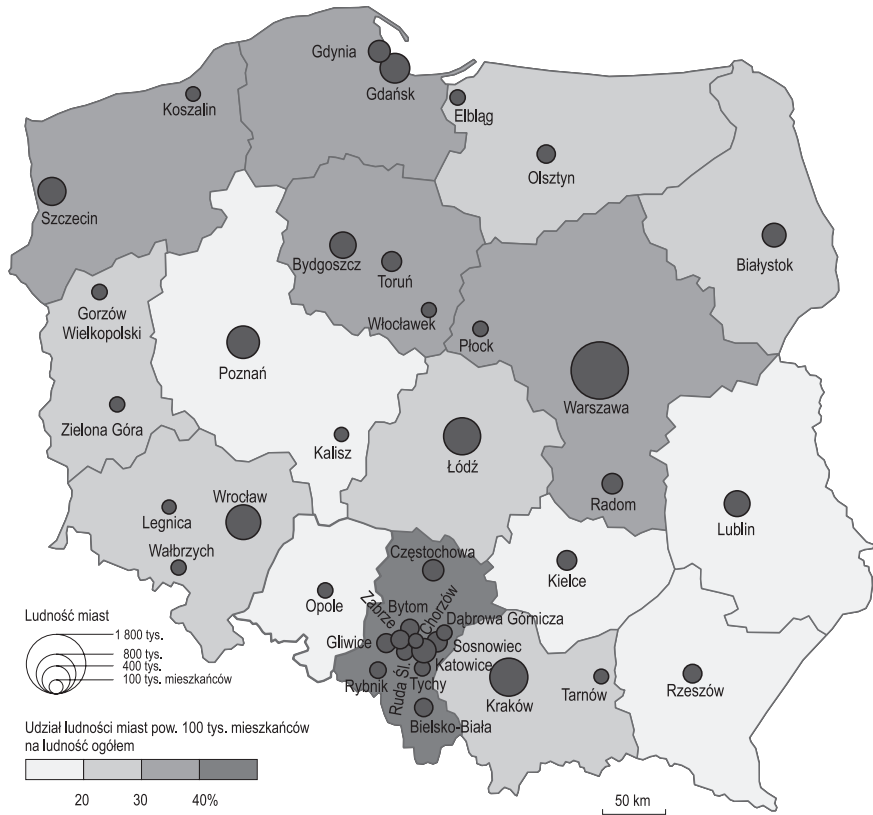
ZBIGNIEW DŁUGOSZ, SZYMON BIAŁY

Przemiany demograficzne w dużych miastach Polski na początku XXI w.

Zarys treści: Celem niniejszego opracowania jest przybliżenie wymiernych parametrów ruchu ludności i struktur demograficznych w 39 największych miastach Polski na początku XXI w., konkretnie w latach 2001–2012, oraz ich tendencji. Jako wstępny materiał empiryczny wykorzystano dane z Roczników Demograficznych GUS z lat 1993–2012. W przypadku stanu ludności i jej struktur analizie poddano dane z pierwszego i ostatniego roku badanego okresu. Średnie trzyletnie zastosowano w przypadku ruchu ludności, ponieważ wielkości liczbowe charakteryzujące te zmiany często ulegają losowym rocznym odchyleniom. Opracowanie pokazuje obraz demograficzny polskiego społeczeństwa w miastach liczących ponad 100 tys. mieszkańców. Na szczególną uwagę zasługuje zjawisko starzenia się ludności na tle wszystkich miast i terenów wiejskich. Kierunek zmian będzie miał istotny wpływ na stymulowanie dynamiki składowych ruchu ludności w dalszych latach.

Słowa kluczowe: procesy demograficzne, geografia miast, starzenie się ludności

Według danych GUS na koniec grudnia 2012 r. w Polsce było 908 miast (913 – wg stanu z 1 stycznia 2014 r.), z czego 39 to ośrodki duże, liczące ponad 100 tys. mieszkańców (ryc. 1). Pod koniec XX w. liczba największych miast była stała (42), jednak od 2001 r. zaczęła się zmniejszać, a po 2004 r. ponownie się ustabilizowała. Miało to swoje odzwierciedlenie w rozwoju zaludnienia kraju. W skali globalnej od 1993 r. w dynamice zaludnienia zaznaczyły się trzy fazy: słabego wzrostu zaludnienia (do 1997 r.), niewielkiego spadku w latach 1997–2007 i ponownego minimalnego wzrostu (do 2012 r.), co pokrywało się z ogólnymi tendencjami w przypadku wszystkich miast (spadek zaludnienia



Ryc. 1. Miasta powyżej 100 tys. mieszkańców w Polsce w 2012 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie Rocznika Demograficznego GUS 2012.

odnotowano dopiero w 2012 r.). W przypadku miast dużych od 1994 r. zaznacza się stała tendencja rzeczywistego ubytku ludności. Ten stan rzeczy podyktowany był ogólnymi trendami stymulowanymi czynnikami społeczno-ekonomicznymi. Miały one wpływ na wiele zjawisk związanych z szeroko pojętym ruchem ludności (naturalnym i migracyjnym), a także z uwarunkowaniami struktury demograficznej, które dotknęły ludność całego kraju, w tym także społeczeństwa dużych miast (Długosz 1998, 2005, 2006). W ostatnich latach XX w. odsetek ludności miejskiej w Polsce utrzymywał się na stałym poziomie 61,9%, dlatego analizę sytuacji demograficznej w dużych miastach podjęto dla początku XXI w.

Od 2001 r. udział ludności miejskiej w kraju zaczął spadać i w 2012 r. osiągnął poziom 60,6%, co spowodowane było przede wszystkim procesami suburbanizacji (Zborowski, Raźniak 2013). W ostatnich 20 latach odnotowano spadek odsetka ludności w dużych miastach zarówno względem ogółu mieszkańców kraju, jak i ludności ogółu miast (tab. 1), chociaż w przypadku ostatniego wskaźnika w analizowanych trzech ostatnich latach jego wartość utrzymuje się na niezmiennym poziomie.

Tab. 1. Udział ludności dużych miast Polski w latach 1993–2012 (w %)

Rok	Odsetek ludności w dużych miastach względem ogółu mieszkańców		Rok	Odsetek ludności w dużych miastach względem ogółu mieszkańców	
	kraju	miast		kraju	miast
1993	30,5	49,1	2003	29,4	47,8
1994	30,3	49,0	2004	29,1	47,3
1995	30,2	48,9	2005	28,9	47,2
1996	30,2	48,8	2006	28,9	47,2
1997	30,2	48,8	2007	28,8	47,2
1998	30,0	48,6	2008	28,7	47,1
1999	30,0	48,5	2009	28,6	47,0
2000	29,9	48,3	2010	28,3	46,6
2001	29,8	48,3	2011	28,2	46,6
2002	29,6	47,8	2012	28,2	46,6

Źródło: opracowanie własne na podstawie Roczników Demograficznych GUS 1993–2012.

Celem niniejszego opracowania jest przybliżenie wymiernych parametrów ruchu ludności i struktur demograficznych w 39 największych miastach Polski w ostatnim dwunastolecu oraz ich tendencji. Jako materiał empiryczny wykorzystano dane z Roczników Demograficznych GUS za lata 1993–2012 ze szczególnym uwzględnieniem danych statystycznych dla miast liczących powyżej 100 tys. mieszkańców. Do analizy stanu i struktur ludności wykorzystano dane z pierwszego i ostatniego roku analizowanego okresu. Wielkości liczbowe charakteryzujące ruch ludności ulegają często rocznym losowym odchyleniom, dlatego w tym przypadku do analizy zastosowano średnie trzyletnie z lat 2001–2003 oraz 2010–2012.

Wskaźnik dynamiki zaludnienia dla Polski w latach 2001–2012 wyniósł 101. Niewielki wzrost liczby mieszkańców kraju podyktowany był głównie

zwiększeniem się zaludnienia na terenach wiejskich (wskaźnik 104). W przypadku miast odnotowano spadek (wskaźnik 98), który był przede wszystkim konsekwencją wyludniania się dużych ośrodków (wskaźnik 95). Spośród nich największe straty w liczbie ludności poniosły miasta Górnego Śląska, tj. Bytom, Gliwice i Sosnowiec, a także Wałbrzych (tab. 2). Stabilnym poziomem zaludnienia w tym okresie charakteryzował się Olsztyn (minimalny wzrost ludności) i Zielona Góra (nieznaczny spadek zaludnienia). Jedynie w Rzeszowie, Warszawie, Białymstoku, Krakowie i Gdańsku odnotowano w analizowanym okresie wzrost liczby mieszkańców (tab. 2).

Tab. 2. Wskaźnik dynamiki zaludnienia (W_{DZ}) w dużych miastach Polski w latach 2001–2012

Miasto	W_{DZ}	Miasto	W_{DZ}	Miasto	W_{DZ}
Warszawa	107	Kalisz	97	Ruda Śląska	93
Białystok	103	Katowice	91	Rybnik	97
Bielsko-Biała	97	Kielce	96	Rzeszów	112
Bydgoszcz	94	Koszalin	98	Sosnowiec	89
Bytom	87	Kraków	102	Szczecin	98
Chorzów	93	Legnica	94	Tarnów	93
Częstochowa	92	Lublin	98	Toruń	99
Dąbrowa Górna	96	Łódź	91	Tychy	99
Elbląg	95	Olsztyn	100	Wałbrzych	89
Gdańsk	101	Opole	94	Włocławek	94
Gdynia	97	Płock	95	Wrocław	99
Gliwice	89	Poznań	94	Zabrze	91
Gorzów Wlkp.	99	Radom	95	Zielona Góra	100

Źródło: opracowanie własne na podstawie Roczników Demograficznych GUS 2001–2012.

Na taki stan rzeczy w dużych miastach miały wpływ składowe ruchu naturalnego i migracji ludności, zarówno wewnętrznych jak i zagranicznych. Stwierdzono, że w dużych ośrodkach w analizowanym okresie poziom urodzeń wzrósł średnio z 8,1‰ do 9,6‰ (w miastach ogółem zanotowano wzrost z 8,7‰ do 9,6‰), podczas gdy na terenach wiejskich wielkość ta spadła z 10,9‰ do 9,9‰. Zarówno na początku, jak i na końcu analizowanego okresu różnice w poziomie urodzeń pomiędzy poszczególnymi miastami oscyływały w granicach 2–3‰ (tab. 3). Średnia w latach 2001–2003 w tym zakresie wahała się od ok. 7‰ (Sosnowiec, Łódź, Wrocław) do ponad 9‰

Tab. 3. Zmiany w poziomie średniego współczynnika urodzeń w dużych miastach Polski w latach 2001–2012 (w ‰)

Miasto	2001/03	2010/12	Miasto	2001/03	2010/12	Miasto	2001/03	2010/12
Warszawa	7,3	11,2	Kalisz	8,7	9,1	Ruda Śląska	8,8	10,5
Białystok	8,3	9,9	Katowice	7,3	9,0	Rybnik	9,0	10,9
Bielsko-Biała	8,3	10,1	Kielce	7,9	9,3	Rzeszów	8,4	10,7
Bydgoszcz	8,3	9,2	Koszalin	7,6	9,0	Sosnowiec	7,0	8,5
Bytom	8,0	9,3	Kraków	8,0	10,1	Szczecin	7,8	8,8
Chorzów	8,2	9,8	Legnica	8,2	9,4	Tarnów	8,5	8,6
Częstochowa	7,9	8,8	Lublin	8,7	10,0	Toruń	8,9	9,9
Dąbrowa Górń.	7,5	9,3	Łódź	7,1	8,6	Tychy	8,5	10,7
Elbląg	8,8	8,8	Olsztyn	8,5	9,9	Wałbrzych	7,7	8,2
Gdańsk	8,6	10,0	Opole	7,3	8,8	Wrocław	8,9	8,6
Gdynia	8,4	9,3	Płock	8,8	10,2	Zabrze	7,9	9,2
Gliwice	7,3	9,4	Poznań	8,2	10,7	Zielona Góra	7,8	9,9
Gorzów Wlkp.	8,3	9,9	Radom	9,4	9,8			

Źródło: opracowanie własne na podstawie Roczników Demograficznych GUS 2001–2012.

(Rybnik, Radom), natomiast w latach 2010–2012 osiągnęła wartości od 8,2‰ (Wałbrzych) do ponad 11‰ (Warszawa). Jak wynika ze szczegółowej analizy danych, tylko we Wrocławku współczynnik urodzeń uległ zmniejszeniu, w pozostałych dużych ośrodkach wzrósł, przy czym w najwyższym stopniu w Warszawie (o 3,9 pkt.‰), Wrocławiu (2,9 pkt.‰) i Poznaniu (2,5 pkt.‰).

Na powyższy stan rzeczy miała niewątpliwie wpływ tendencja spadkowa zgonów niemowląt i napływ do dużych ośrodków młodych ludzi w wieku prokreacyjnym. Biorąc pod uwagę śmiertelność niemowląt, warto zauważyć, że w latach 2001–2003 przy średniej dla kraju 7,7‰ współczynnik ten był najwyższy w dużych ośrodkach miejskich i wynosił 8,5‰ (na terenach wiejskich 7,7‰), natomiast w latach 2010–2012 jego poziom zbliżył się do średniej krajowej (4,7‰) i wynosił podobnie jak na obszarach wiejskich 4,8‰. Ze szczegółowej analizy poziomu śmiertelności niemowląt (tab. 4) wynika, że na początku XXI w. najwyższymi wartościami tego współczynnika charakteryzowały się takie miasta, jak Gdańsk (18,6‰), Katowice (12,0‰), Zabrze (11,8‰), Ruda Śląska, Chorzów i Bytom (po 11,2‰), natomiast najniższymi (poniżej 4‰) – Olsztyn, Gdynia i Tychy. W latach 2010–2012 rozpiętość wartości ekstremalnych tego wskaźnika w grupie dużych miast wyraźnie się zmniejszyła i wahała się od 2,1‰ (Tarnów) do 6,9‰ (Katowice).

Tab. 4. Zmiany w poziomie średniego współczynnika zgonów niemowląt w dużych miastach Polski w latach 2001–2012 (w ‰)

Miasto	2001/03	2010/12	Miasto	2001/03	2010/12	Miasto	2001/03	2010/12
Warszawa	6,6	3,9	Kalisz	8,5	4,8	Ruda Śląska	11,2	6,6
Białystok	6,3	4,1	Katowice	12,0	6,9	Rybnik	10,3	5,7
Bielsko-Biała	7,9	6,0	Kielce	6,4	3,5	Rzeszów	8,2	5,2
Bydgoszcz	7,4	5,5	Koszalin	8,1	5,1	Sosnowiec	10,1	5,1
Bytom	11,2	5,4	Kraków	6,9	3,6	Szczecin	7,6	6,5
Chorzów	11,2	4,9	Legnica	7,5	6,8	Tarnów	6,7	2,1
Częstochowa	7,7	4,5	Lublin	9,6	4,2	Toruń	8,0	5,4
Dąbrowa Górna	7,8	5,7	Łódź	8,9	3,5	Tychy	3,8	4,1
Elbląg	5,6	4,5	Olsztyn	3,5	4,0	Wałbrzych	9,9	6,4
Gdańsk	18,6	4,2	Opole	7,2	6,2	Wrocław	8,5	5,5
Gdynia	3,8	4,1	Płock	10,7	5,5	Zabrze	11,8	6,8
Głiwice	7,6	5,8	Poznań	6,1	3,9	Zielona Góra	7,1	6,6
Gorzów Wlkp.	7,9	4,6	Radom	8,9	4,8			

Źródło: opracowanie własne na podstawie Roczników Demograficznych GUS 2001–2012.

W analizowanym okresie niewielki wzrost śmiertelności niemowląt (0,2–0,5 pkt. ‰) odnotowano tylko w Tychach, Gdyni i Olsztynie. W pozostałych miastach zaznaczył się istotny spadek współczynnika, przy czym największy był on w Gdańsku, Chorzowie i Bytomiu.

Na tym tle mniej korzystnie kształtuje się poziom współczynnika zgonów ogółem. O ile w latach 2001–2003 przy średniej krajowej 9,5‰ śmiertelność ogółem w miastach Polski wynosiła 8,7‰ (w dużych ośrodkach 8,1‰), a na wsiach 10,9‰, o tyle w latach 2010–12 przy średniej dla Polski 10,1‰, współczynnik zgonów ogółem dla miast wzrósł do 9,6‰ (analogicznie jak w dużych miastach), natomiast na terenach wiejskich minimalnie się obniżył (do 10,8‰). Na początku analizowanego okresu w grupie dużych miast współczynnik zgonów wahał się od niewiele ponad 7‰ (Olsztyn, Rzeszów) do ponad 11‰ (Wałbrzych, Chorzów, Łódź), natomiast dwanaście lat później od ponad 7‰ (Rzeszów, Białystok) do ponad 13‰ (w tych samych ośrodkach: Wałbrzych, Chorzów, Łódź) (tab. 5). Analiza dynamiki tego parametru wykazała, że w badanym okresie tylko wartość współczynnika zgonów nieznacznie zmalała w Warszawie – do 10,5‰ (o pkt. 0,1‰), natomiast w pozostałych dużych miastach miernik ten wzrósł, przy czym najbardziej w Wałbrzychu (o ponad 2 pkt. ‰).

Tab. 5. Zmiany w poziomie średniego współczynnika zgonów ogółem w dużych miastach Polski w latach 2001–2012 (w ‰)

Miasto	2001/03	2010/12	Miasto	2001/03	2010/12	Miasto	2001/03	2010/12
Warszawa	10,6	10,5	Kalisz	10,4	10,7	Ruda Śląska	10,3	11,1
Białystok	7,5	7,8	Katowice	10,7	11,7	Rybnik	7,9	8,7
Bielsko-Biała	8,9	9,8	Kielce	7,9	9,2	Rzeszów	7,3	7,5
Bydgoszcz	9,3	10,2	Koszalin	7,6	8,8	Sosnowiec	10,2	11,9
Bytom	9,8	11,5	Kraków	9,4	9,5	Szczecin	9,7	10,3
Chorzów	12,8	13,0	Legnica	9,1	10,4	Tarnów	8,4	8,9
Częstochowa	10,5	11,5	Lublin	8,6	9,3	Toruń	8,3	9,1
Dąbrowa Górna	9,9	11,1	Łódź	13,4	14,1	Tychy	7,4	8,9
Elbląg	8,5	9,9	Olsztyn	7,2	8,2	Wałbrzych	11,2	13,4
Gdańsk	9,3	9,7	Opole	7,9	9,0	Włocławek	8,6	10,5
Gdynia	8,5	9,6	Płock	7,8	9,6	Wrocław	9,4	10,2
Gliwice	9,0	10,4	Poznań	10,0	10,1	Zabrze	8,6	9,5
Gorzów Wlkp.	7,7	8,8	Radom	8,7	10,1	Zielona Góra	8,2	9,5

Źródło: opracowanie własne na podstawie Roczników Demograficznych GUS 2001–2012.

Na sytuację demograficzną znaczący wpływ mają migracje. Ich saldo, zarówno w przepływach krajowych jak i zagranicznych, stanowi nie tylko o bilansie ludności, ale także o jej strukturze społeczno-ekonomicznej (Gałka, Dorocki 2013; Długosz, Biały 2014). Rozpatrując saldo obu tych rodzajów migracji, należy stwierdzić (tab. 6), że zarówno na początku, jak i na końcu badanego okresu tylko kilka spośród dużych miast charakteryzowało się dodatnim bilansem. W pierwszym przedziale czasowym (2001–2003) przyrost migracyjny odnotowywały Warszawa i Kraków, wokół których dzięki korzystnemu bilansowi migracji krajowych i zagranicznych, rozwija się szeroka strefa podmiejska cechująca się wysokim dodatnim saldem migracji (Raźniak, Winiarczyk-Raźniak 2014). Olsztyn, Białystok, Zielona Góra, Wrocław, Gdynia i Szczecin dodatkowo saldo zawdzięczały głównie przepływowi wewnętrznym. W drugim przedziale (2010–2012) w grupie miast z dodatnim bilansem znalazł się Rzeszów (wskutek korzystnego bilansu przepływów wewnętrznych), natomiast nie znalazły się w tej klasie Olsztyn oraz Białystok, Gdynia, a także takie miasta, jak: Gdańsk, Bielsko-Biała, Gorzów Wlkp., Kalisz, Płock i Włocławek, mimo dodatniego salda migracji zagranicznych. Według średniej trzyletniej z lat 2001–2003 największe straty demograficzne wskutek migracji poniosły Ruda Śląska (–6,8‰) i Bytom (–6,2‰). Pod koniec

Tab. 6. Zmiany w poziomie średniego współczynnika salda migracji ludności w dużych miastach Polski w latach 2001–2012 (w ‰)

Miasto	2001/03	2010/12	Miasto	2001/03	2010/12	Miasto	2001/03	2010/12
Warszawa	3,7	3,5	Kalisz	-2,1	-2,5	Ruda Śląska	-6,8	-3,2
Białystok	2,0	-0,6	Katowice	-3,6	-3,5	Rybnik	-2,9	-2,8
Bielsko-Biała	-1,2	-2,0	Kielce	-4,2	-4,1	Rzeszów	-2,5	2,1
Bydgoszcz	-2,5	-3,2	Koszalin	-1,6	-0,9	Sosnowiec	-3,0	-4,2
Bytom	-6,2	-4,7	Kraków	2,3	1,0	Szczecin	0,5	0,0
Chorzów	-4,2	0,3	Legnica	-1,8	-3,1	Tarnów	-4,3	-4,9
Częstochowa	-1,9	-3,0	Lublin	-1,1	-3,2	Toruń	-2,7	-2,4
Dąbrowa Gór.	-0,6	-2,5	Łódź	-1,1	-2,2	Tychy	-4,3	-3,1
Ełbląg	-1,2	-3,3	Olsztyn	3,4	-1,4	Wałbrzych	-4,1	-4,2
Gdańsk	-1,1	-0,1	Opole	-3,1	-1,7	Włocławek	-2,8	-3,6
Gdynia	1,3	-1,8	Płock	-1,4	-4,3	Wrocław	1,3	1,2
Gliwice	-3,0	-3,4	Poznań	-1,6	-4,7	Zabrze	-5,0	-4,7
Gorzów Wlkp.	-0,1	-1,2	Radom	-3,3	-4,2	Zielona Góra	1,4	0,7

Źródło: opracowanie własne na podstawie Roczników Demograficznych GUS 2001–2012.

analizowanego okresu (2010–12) najmniej korzystny wskaźnik salda migracji odnotowano w Tarnowie (-4,9‰). Z analizy dynamiki bilansu przepływów ludności w badanym okresie wynika, że w większości dużych miast straty te uległy zmniejszeniu, jednak w 14 ośrodkach pogłębiały się, najbardziej w Olsztynie, Poznaniu i Gdyni (powyżej 3 pkt.‰).

Zmiany w poziomie urodzeń i zgonów odbiły się na przyroście naturalnym ludności zarówno w skali globalnej, jak i w poszczególnych jednostkach osadniczych kraju (tab. 7) i wraz z migracjami wpłynęły na kształtowanie się struktur demograficznych. Zmiany te w mniejszym stopniu zarysowały się w strukturze płci, znacznie bardziej natomiast uwidoczniły się w strukturze wieku ludności. Współczynnik feminizacji dla Polski w 2001 r. wynosił 106, przy czym dla dużych ośrodków – 112 (ogółem dla miast – 110). Dla terenów wiejskich zarysowała się równowaga w ilości kobiet i mężczyzn. Analizując szczegółowo sytuację w miastach powyżej 100 tys. mieszkańców (tab. 8), zauważamy że najwyższymi współczynnikami feminizacji charakteryzowały się wówczas na ogół największe miasta Polski, tj. Łódź (119), Warszawa (117), Olsztyn (116), Poznań i Lublin (115) i Wrocław, Kraków, Toruń i Kalisz (po 114). Najniższe wartości wskaźnika odnotowano w miastach Górnego Śląska: Gliwicach, Rybniku, Rudzie Śląskiej, Bytomiu, Tychach i Zabrzu (105–107).

Tab. 7. Zmiany w poziomie średniego współczynnika przyrostu naturalnego (W_{PN}) ludności w dużych miastach Polski w latach 2001–2012 (w ‰)

Miasto	W_{PN} (‰)		Miasto	W_{PN} (‰)		Miasto	W_{PN} (‰)	
	2001/03	2010/12		2001/03	2010/12		2001/03	2010/12
Warszawa	-3,3	0,7	Kalisz	-1,7	-1,5	Ruda Śląska	-1,5	-0,6
Białystok	0,7	2,0	Katowice	-3,4	-2,7	Rybnik	1,0	2,2
Bielsko-Biała	-0,6	0,4	Kielce	0,1	0,1	Rzeszów	1,1	3,3
Bydgoszcz	-1,0	-1,0	Koszalin	0,0	0,2	Sosnowiec	-3,1	-3,4
Bytom	-1,8	-2,3	Kraków	-1,4	0,5	Szczecin	-1,9	-1,5
Chorzów	-4,7	-3,2	Legnica	-0,9	-1,0	Tarnów	0,1	-0,3
Częstochowa	-2,6	-2,7	Lublin	0,2	0,7	Toruń	0,6	0,8
Dąbrowa Górna	-2,4	-1,8	Łódź	-6,4	-5,4	Tychy	1,2	1,8
Elbląg	0,2	-1,1	Olsztyn	1,4	1,7	Wałbrzych	-3,5	-5,2
Gdańsk	-0,8	0,4	Opole	-0,6	-0,2	Wrocław	0,4	-1,9
Gdynia	-0,1	-0,3	Płock	1,0	0,6	Zabrze	-2,3	-0,1
Gliwice	-1,7	-0,9	Poznań	-1,8	0,6	Zielona Góra	-0,7	-0,3
Gorzów Wlkp.	0,6	1,1	Radom	0,7	-0,3			

Źródło: opracowanie własne na podstawie Roczników Demograficznych GUS 2001–2012.

Tab. 8. Współczynnik feminizacji (liczba kobiet na 100 mężczyzn) w dużych miastach Polski w latach 2001–2012

Miasto	2001	2012	Miasto	2001	2012	Miasto	2001	2012
Warszawa	117	118	Kalisz	114	115	Ruda Śląska	106	106
Białystok	112	113	Katowice	111	110	Rybnik	105	105
Bielsko-Biała	111	112	Kielce	110	112	Rzeszów	113	112
Bydgoszcz	113	112	Koszalin	109	111	Sosnowiec	111	111
Bytom	107	109	Kraków	114	115	Szczecin	110	110
Chorzów	110	110	Legnica	111	111	Tarnów	110	111
Częstochowa	111	113	Lublin	115	117	Toruń	114	115
Dąbrowa Górna	110	108	Łódź	119	120	Tychy	107	107
Elbląg	109	109	Olsztyn	116	114	Wałbrzych	112	112
Gdańsk	112	111	Opole	113	114	Wrocław	111	112
Gdynia	109	111	Płock	109	111	Zabrze	107	107
Gliwice	105	107	Poznań	115	115	Zielona Góra	112	112
Gorzów Wlkp.	109	110	Radom	109	110			

Źródło: opracowanie własne na podstawie Roczników Demograficznych GUS 2001–2012.

W 2012 r. współczynnik feminizacji nieznacznie wzrósł we wszystkich kategoriach jednostek. Dla całego obszaru Polski wyniósł 117, w dużych miastach wzrósł do 114 (dla wszystkich ośrodków miejskich do 111), a na obszarach

wiejskich do 101. Biorąc pod uwagę sytuację w dużych miastach, należy stwierdzić, że w większości z nich nastąpił wzrost przewagi kobiet nad mężczyznami, w nielicznych przypadkach sytuacja kształtowała się na niezmiennym poziomie. Największy wzrost (o 2) odnotowano w Gliwicach, Bytomiu, Gdyni, Koszalinie, Płocku, Kielcach, Częstochowie i Lublinie, natomiast spadek współczynnika feminizacji zaznaczył się najbardziej w Dąbrowie Górniczej i Olsztynie (również o 2). Trudno w tych przypadkach doszukać się prawidłowości regionalnych czy też odnosić je do wielkości miast. Należy założyć, że o wzroście decydowały lokalne względy ekonomiczne (rynek pracy w przypadku migracji) i demograficzne (struktura urodzeń i zgonów w poszczególnych grupach płci).

Jak wspomniano, przemiany spowodowane ruchem ludności wyraźniej odbiły się na strukturze wieku społeczeństwa. Udział ludności w wieku 0–14 lat w 2001 r. kształtował się w Polsce na poziomie 18,2%, przy czym w dużych ośrodkach wyniósł 14,7% (we wszystkich miastach – 16,3), a na terenach wiejskich – 21,1%. W 2012 r. odsetek ten wyraźnie się obniżył: ogółem dla kraju do poziomu 15%, w dużych miastach do 13,2% (ogółem w miastach – 13,9%), a na wsiach do 16,8%. Oznacza to, że w największych ośrodkach, jakimi są miasta powyżej 100 tys. mieszkańców, spadek ten był relatywnie najmniejszy. Szczegółowa analiza udziału dzieci w wieku 0–14 lat w dużych miastach wykazała (tab. 9), że w 2001 r. najwyższym odsetkiem tej kategorii społeczeństwa charakteryzowały się: Radom (18,2%), Rybnik (18,1%), Tarnów (17,3%) i Elbląg (17,2%), a najniższymi na ogół większe ośrodki, m.in. Warszawa (12,3%) i Łódź (12,6%).

W 2012 r. do grona miast o najwyższym udziale dzieci dołączyły takie miasta, jak: Ruda Śląska, Rzeszów, Płock i Bielsko-Biała (powyżej 14%), natomiast najniższym współczynnikiem (poniżej 12%) charakteryzowały się Łódź, Sosnowiec i Katowice. Analizując wielkość zmian w latach 2001 i 2012, można stwierdzić, że tylko w Warszawie udział ludności w wieku 0–14 uległ zwiększeniu (o 1,3%). W pozostałych miastach obniżył się, przy czym w najwyższym stopniu w Tarnowie (o 4,1%) oraz Radomiu, Zabrze, Włocławku, Elblągu i Rybniku (ponad 3 pkt.%).

Wzrost udziału ludności w wieku powyżej 65 lat był porównywalny do odsetka grupy najmłodszej. Udział tej populacji w Polsce w 2001 r. wynosił

Tab. 9. Udział ludności w wieku 0–14 lat w dużych miastach Polski w latach 2001–2012 (w %)

Miasto	2001	2012	Miasto	2001	2012	Miasto	2001	2012
Warszawa	12,3	13,6	Kalisz	16,7	14,0	Ruda Śląska	16,9	14,5
Białystok	16,8	13,9	Katowice	14,7	11,8	Rybnik	18,1	14,9
Bielsko-Biała	15,9	14,0	Kielce	15,3	13,0	Rzeszów	16,2	14,3
Bydgoszcz	15,4	13,0	Koszalin	14,7	12,8	Sosnowiec	13,4	11,7
Bytom	16,1	13,2	Kraków	14,3	13,0	Szczecin	14,4	12,8
Chorzów	15,6	13,9	Legnica	16,3	13,5	Tarnów	17,3	13,2
Częstochowa	15,3	12,5	Lublin	15,5	13,5	Toruń	15,8	13,6
Dąbrowa Górna	14,4	12,8	Łódź	12,6	11,7	Tychy	16,6	13,9
Elbląg	17,2	13,9	Olsztyn	15,4	13,6	Wałbrzych	14,6	12,1
Gdańsk	15,1	13,4	Opole	14,4	12,2	Włocławek	16,8	13,4
Gdynia	15,0	13,4	Płock	16,7	14,1	Wrocław	13,2	12,5
Gliwice	14,4	12,9	Poznań	14,1	13,0	Zabrze	16,5	13,1
Gorzów Wlkp.	16,3	14,2	Radom	18,2	14,4	Zielona Góra	14,8	13,4

Źródło: opracowanie własne na podstawie Roczników Demograficznych GUS 2001–2012.

ogółem 12,5%, przy czym w dużych miastach stanowił 13,3% (we wszystkich miastach – 12%), a na wsiach 13,4%. W 2012 r. w skali kraju odnotowano jego wzrost do 14,2%, przy czym w dużych ośrodkach miejskich wynosił on 16,3% (ogółem w miastach – 15%), a na terenach wiejskich – 13,7%. Rozpatrując szczegółowo sytuację w grupie analizowanych 39 dużych miast (tab. 10), stwierdzono, że w 2001 r. rozpiętość udziału ludzi starszych wahała się od poniżej 10% (Płock, Tychy) do powyżej 16% (Łódź, Warszawa), natomiast w 2012 r. odsetek ten oscylował od ponad 13% (Tychy, Rybnik, Elbląg, Olsztyn, Rzeszów) do ponad 17% (Chorzów, Gdynia, Katowice, Warszawa, Łódź).

Biorąc pod uwagę dynamikę zmian udziału ludzi starszych w poszczególnych dużych miastach, należy stwierdzić, że wzrost tej grupy ludności zaznaczył się najsilniej w Płocku, Bytomiu i Kielcach (4,8 pkt.%), natomiast najslabiej w Warszawie i Wrocławiu (poniżej 2 pkt.%). Należy wnosić, że sytuacja w tej grupie mieszkańców była w znacznym stopniu efektem m.in. stopniowo wydłużającej się przeciętnej długości trwania życia. O ile w 2001 r. średnia długość życia w Polsce wynosiła dla kobiet 78 lat, a dla mężczyzn 70 lat, o tyle w ciągu dwunastu lat wydłużyła się odpowiednio do 81 i 73 lat (wg danych GUS). Zwiększanie się udziału ludzi starszych wynikało też częściowo ze stopniowego wchodzenia do tej kategorii ludności z liczniejszych

Tab. 10. Udział ludności w wieku powyżej 65 lat w dużych miastach Polski w latach 2001–2012 (w %)

Miasto	2001	2012	Miasto	2001	2012	Miasto	2001	2012
Warszawa	17,0	18,0	Kalisz	12,6	16,5	Ruda Śląska	10,5	14,2
Białystok	11,2	14,1	Katowice	13,2	17,8	Rybnik	10,0	13,4
Bielsko-Biała	12,2	16,1	Kielce	11,4	16,3	Rzeszów	10,7	13,7
Bydgoszcz	12,8	16,5	Koszalin	11,5	15,8	Sosnowiec	12,1	16,1
Bytom	11,4	16,2	Kraków	14,0	16,6	Szczecin	13,3	16,0
Chorzów	13,6	17,0	Legnica	11,5	14,2	Tarnów	11,6	16,3
Częstochowa	13,4	16,6	Lublin	11,9	15,4	Toruń	11,0	14,4
Dąbrowa Górń.	11,7	14,3	Łódź	16,5	18,6	Tychy	9,8	13,1
Elbląg	11,2	13,6	Olsztyn	10,7	13,7	Wałbrzych	14,3	16,6
Gdańsk	13,6	16,5	Opole	11,5	16,0	Włocławek	10,7	14,9
Gdynia	13,2	17,1	Płock	9,6	14,4	Wrocław	14,7	16,6
Głiwice	11,1	15,8	Poznań	13,8	16,4	Zabrze	11,4	15,4
Gorzów Wlkp.	10,6	14,0	Radom	11,5	14,8	Zielona Góra	11,6	15,1

Źródło: opracowanie własne na podstawie Roczników Demograficznych GUS 2001–2012.

roczników początkowego okresu powojennej kompensacji urodzeń (Długosz, Biały 2013).

Spadek udziału dzieci w wieku 0–14 lat i wzrost odsetka ludności w wieku powyżej 65 lat sprawił, że relacje między poszczególnymi grupami wiekowymi naszego społeczeństwa uległy zaburzeniu, co spowodowało relatywnie szybsze niż wcześniej tempo starzenia się ludności kraju. Proces ten, zapoczątkowany pod koniec lat 80. XX w., nabiera coraz większych rozmiarów, o czym świadczą wskaźniki starości demograficznej wyrażone jako indeks starości (I_{SD}), tj. liczba osób starszych przypadających na grupę w wieku 0–14 lat, oraz tempo tego procesu wyrażane współczynnikiem starzenia się demograficznego (W_{SD}) jako różnica zbilansowanych zmian zachodzących w obu grupach wieku (Długosz 1999). W 2001 r. globalny indeks starości w Polsce kształtował się na poziomie 69, przy wartości dla dużych miast – 90 (dla wszystkich ośrodków miejskich – 74), a dla terenów wiejskich 64. Wg danych z 2012 r. wskaźnik ten dla kraju wzrósł do 95, jego wartość dla dużych miast osiągnęła 123 (dla wszystkich miast – 108), a dla terenów wiejskich 82. Stan w poszczególnych dużych ośrodkach, gdzie zmiany zachodziły bardzo dynamicznie, prezentuje tab. 11. Wynika z niej, że w 2001 r. do najstarszych demograficznie dużych miast w Polsce należało 5 największych ośrodków kraju

Tab. 11. Indeks starości demograficznej (I_{SD}) i dynamika starzenia się ludności (W_{SD}) w dużych miastach Polski w latach 2000–2012

Miasto	I_{SD}		W_{SD} 2001–2012	Miasto	I_{SD}		W_{SD} 2001–2012
	2001	2012			2001	2012	
Warszawa	1,4	1,3	-0,1	Łódź	1,3	1,6	0,3
Białystok	0,7	1,0	0,3	Olsztyn	0,7	1,0	0,3
Bielsko-Biała	0,8	1,1	0,4	Opole	0,8	1,3	0,5
Bydgoszcz	0,8	1,3	0,4	Płock	0,6	1,0	0,4
Bytom	0,7	1,2	0,5	Poznań	1,0	1,3	0,3
Chorzów	0,9	1,2	0,4	Radom	0,6	1,0	0,4
Częstochowa	0,9	1,3	0,5	Ruda Śląska	0,6	1,0	0,4
Dąbrowa Górń.	0,8	1,1	0,3	Rybnik	0,6	0,9	0,3
Elbląg	0,7	1,0	0,3	Rzeszów	0,7	1,0	0,3
Gdańsk	0,9	1,2	0,3	Sosnowiec	0,9	1,4	0,5
Gdynia	0,9	1,3	0,4	Szczecin	0,9	1,2	0,3
Gliwice	0,8	1,2	0,4	Tarnów	0,7	1,2	0,6
Gorzów Wlkp.	0,6	1,0	0,3	Toruń	0,7	1,1	0,4
Kalisz	0,8	1,2	0,4	Tychy	0,6	0,9	0,3
Katowice	0,9	1,5	0,6	Wałbrzych	1,0	1,4	0,4
Kielce	0,7	1,3	0,5	Włocławek	0,6	1,1	0,5
Koszalin	0,8	1,2	0,5	Wrocław	1,1	1,3	0,2
Kraków	1,0	1,3	0,3	Zabrze	0,7	1,2	0,5
Legnica	0,7	1,1	0,4	Zielona Góra	0,8	1,1	0,4
Lublin	0,8	1,1	0,4				

Źródło: opracowanie własne na podstawie Roczników Demograficznych GUS 2001–2012.

oraz Wałbrzych, natomiast w 2012 r. grupa ta powiększyła się o takie miasta, jak: Katowice, Sosnowiec i Gdynia.

Nie wszystkie spośród analizowanych miast charakteryzowały się w badanym okresie najwyższą dynamiką starzenia się mieszkańców. W latach 2001–2012 najszybciej starzało się społeczeństwo takich miast, jak: Tarnów, Częstochowa, Opole, Kielce, Zabrze, Bytom i Włocławek oraz Katowice i Sosnowiec. Jedynie w Warszawie odnotowano minimalne odmładzanie się struktury ludności, co należy wiązać z imigracją ludzi młodych generujących relatywnie wyższy poziom urodzeń i dzietności (Kurek 2012).

Zmiany demograficzne i trendy w wielkości podstawowych mierników ruchu ludności wzajemnie na siebie oddziałujących wpływają na obraz społeczeństwa w przestrzeni geograficznej, również w dużych miastach. Z punktu widzenia ekonomiki kraju szczególnie niekorzystny obraz rysuje się

w sferze starości demograficznej. Jeszcze do niedawna starzała się głównie polska wieś; wskutek odpływu ludzi młodych. Po ustabilizowaniu się dynamiki procesu starzenia się ludności na terenach wiejskich, proces ten objął w znacznym stopniu miasta, szczególnie te największe. Parametry demograficzne stymulujące poziom urodzeń, migracje zewnętrzne i zagraniczne ludzi młodych, dietność, długość trwania życia i struktur wieku społeczeństwa są szczególnie istotne dla ogólnej sytuacji panującej w kraju. Szeroko pojęte trendy w polityce społeczno-ekonomicznej zadecydują o tym, jak głęboko i w jak dalekiej przyszłości proces ten dotknie poszczególne ośrodki w Polsce.

Literatura

- Długosz Z., 1998, *Próba określenia zmian starości demograficznej Polski w ujęciu przestrzennym*, Wiadomości Statystyczne, 3, GUS-PTS, Warszawa, 15–25.
- Długosz Z., 1999, *Sytuacja demograficzna w dużych miastach Polski na tle kraju w świetle procesu starzenia się ludności*, [w:] L. Kaczmarek (red.), *Przestrzeń miejska, jej organizacja i przemiany*, Zeszyty konferencyjne XII Konwersatorium Wiedzy o Mieście, Katedra Geografii Miast i Turystyki Uniwersytetu Łódzkiego, Łódzkie Towarzystwo Naukowe, Łódź, 71–79.
- Długosz Z., 2005, *Population movements in large Polish cities in 1988–2002*, Bulletin of Geography. Socio-economic Series, 4, Toruń, 25–36.
- Długosz Z., 2006, *Migration of population in big Polish cities as compared to smaller cities and towns in the light of selected parameters of the migration process*, Bulletin of Geography. Socio-economic Series, 6, Toruń, 33–50.
- Długosz Z., Biały S., 2013, *Starzenie się ludności Polski na tle Europy w perspektywie 2030 i 2050 r. w świetle wybranych parametrów*, [w:] P. Raźniak (red.), *Społeczno-ekonomiczne przemiany regionów*, Oficyna Wydawnicza AFM, Kraków, 9–19.
- Długosz Z., Biały S., 2014, *Selected aspects of permanent emigration from Poland (2001–2010)*, [w:] D. Szymańska, J. Biegańska (red.), Bulletin of Geography. Socio-economic Series, 23, Nicolaus Copernicus University Press, Toruń, 25–37.
- Gałka J., Dorocki S., 2013, *Rola emigracji klasy kreatywnej w przemianach gospodarki innowacyjnej w Polsce*, Prace Komisji Geografii Przemysłu Polskiego Towarzystwa Geograficznego, 23, 91–103.

Kurek S., 2012, *Przemiany demograficzne w Polsce w świetle teorii drugiego przejścia demograficznego w ujęciu przestrzennym*, [w:] A. Rączaszek (red.), *Demograficzne uwarunkowania rozwoju społecznego*, Zeszyty Naukowe, 98, Studia Ekonomiczne, Uniwersytet Ekonomiczny w Katowicach, 217–230.

Raźniak P., Winiarczyk-Raźniak A., 2014, *Influence of the societal security level on population migrations in Poland*. *Procedia – Social and Behavioral Sciences*, 120, 2–12.

Roczniki Demograficzne, 1993–2012, Główny Urząd Statystyczny, Warszawa.

Zborowski A., Raźniak P., 2013, *Suburbanizacja rezydencjonalna w Polsce – ujęcia badawcze i ocena procesu*, *Studia Miejskie*, 9, 37–50.

Demographic changes in large cities in Poland at the beginning of the 21st century

Summary

The aim of the study is to present the trends of measurable rates of population movement and statistic parameters of demographic structures in the 39 biggest cities in Poland at the beginning of the 21st century in 2001–2012. In the introduction basic data from 1993–2012 have been presented. Data from the initial (2001) and final (2012) year of the period have been used for analyses of the condition and structure of the population. The mean values of three-year period have been used for analysis of the movement of people, because the annual rates that characterize these changes are often random deviated. Analyses are based on data available in of Demographic Yearbooks of Poland published by Central Statistical Office in 1993–2012.

The paper shows a demographic pattern of Polish society in cities with population over 100,000 inhabitants. Article is focused on phenomenon of ageing on the background of all the municipalities and countryside. The development of demographic changes will have a significant effect in stimulating the growth of population and movement of people rates in subsequent years.

Keywords: demographical processes, urban geography, aging of the population

Zbigniew Długosz
Instytut Geografii, Uniwersytet Pedagogiczny
ul. Podchorążych 2, 30–198 Kraków
zdlugosz@up.krakow.pl

Szymon Biały
Instytut Geografii, Uniwersytet Pedagogiczny
ul. Podchorążych 2, 30–198 Kraków
bialysz@up.krakow.pl

JADWIGA GAŁKA, SŁAWOMIR KUREK, MIROSŁAW WÓJTOWICZ

Zmiany zaludnienia oraz struktur demograficznych mieszkańców Krakowa na tle Krakowskiego Obszaru Metropolitalnego w okresie transformacji

Zarys treści: Wraz z wejściem Polski w fazę drugiego przejścia demograficznego, które miało miejsce na początku lat 90. XX w., zaobserwowano duże zmiany zaludnienia i przeobrażenia struktury demograficznej ludności polskich miast. Zmiany te były najlepiej widoczne w dużych miastach, które już w połowie lat 90. XX w. weszły w fazę suburbanizacji. Spowodowało to pogłębianie się niekorzystnych zmian demograficznych, których efektem jest kurczenie się miast w sensie demograficznym i rozwój procesu starzenia się ludności.

Celem artykułu jest analiza zmian w koncentracji przestrzennej ludności Krakowa na tle Krakowskiego Obszaru Metropolitalnego w latach transformacji systemowej. Szczególny nacisk położono na zmiany struktury demograficznej oraz rozwój procesu starzenia się ludności Krakowa na tle jego obszaru metropolitalnego. Analizę przeprowadzono w układzie gmin w latach 1995–2013.

Słowa kluczowe: struktura wieku, Kraków, obszary metropolitalne

Wprowadzenie

W okresie socjalizmu polskie miasta stanowiły główne miejsca osiedlania się ludności. Wraz z intensywną urbanizacją i industrializacją do nich napływała ludność wiejska, która kształtowała strukturę demograficzną samego miasta, jak też terenów wiejskich (np. wzrost wskaźnika maskulinizacji na obszarach wiejskich). Przemiany polityczne zapoczątkowane w 1989 r. spowodowały nie tylko zmianę ustroju, ale również były początkiem głębokich przemian

ekonomicznych i demograficznych w kraju. Polska weszła w fazę drugiego przejścia demograficznego, efektem której był m.in. spadek dzietności, wzrost liczby rozwodów, urodzeń pozamażeńskich, odkładanie momentu urodzenia dziecka oraz wzrost liczby gospodarstw jednoosobowych (van de Kaa 1987). Z kolei duże miasta weszły w fazę suburbanizacji. Skutkowało to pojawieniem się ujemnego bilansu migracyjnego ludności w mieście centralnym oraz dodatnim saldem migracyjnym w strefach podmiejskich. Odływ młodych mieszkańców z miasta centralnego w połączeniu z niskim przyrostem naturalnym spowodował rozwój procesu starzenia się miasta centralnego oraz jego depopulację (Warych-Juras, Gałka 2011). Warto się zatem zastanowić, jak przemiany demograficzno-społeczne wpłynęły na zmiany zaludnienia oraz struktury demograficzne w Krakowskim Obszarze Metropolitalnym (KOM).

Celem niniejszego artykułu jest analiza zmian koncentracji przestrzennej ludności Krakowa na tle KOM w latach transformacji systemowej. Szczególny nacisk położono na zmiany struktur demograficznych oraz rozwój procesu starzenia się Krakowa na tle jego obszaru metropolitalnego. Analizę przeprowadzono w układzie gmin w latach 1995–2013. Obszarem badań był KOM, który jest regionem funkcjonalnym. W jego skład wchodzi miasto na prawach powiatu (Kraków) wraz z otaczającym zespołem 50 gmin położonych na terenie 8 powiatów (w tym 1 gmina miejska, 14 gmin miejsko-wiejskich oraz 35 gmin wiejskich). Biorąc pod uwagę podział na miasto i wieś, łącznie z Krakowem KOM liczy 65 jednostek przestrzennych, które zostały poddane niniejszej analizie (ryc. 1). Krakowski Obszar Metropolitalny został powołany uchwałą Nr XV/174/03 Sejmiku Województwa Małopolskiego z dnia 22 grudnia 2003 r. Tak wytyczony region KOM w 2013 r. zamieszkiwało 1 521 tys. osób, z czego w Krakowie 759 tys., co stanowiło 51% całego regionu metropolitalnego. Należy zaznaczyć, że udział Krakowa w zaludnieniu KOM zmniejsza się (w 1995 r. wynosił 52,2%, a w 2013 r. już tylko 49,9%).

Dotychczasowy stan badań

Badaniem szeroko pojętych przemian demograficzno-społecznych miast zajmowali się geografowie od kilkudziesięciu lat (Parysek 2003; Węclawowicz



Ryc. 1. Zasięg przestrzenny KOM

Źródło: Plan zagospodarowania przestrzennego województwa małopolskiego, 2003.

2007; Raźniak 2007; Zborowski i in. 2011; Wójtowicz i in. 2014; Zborowski, Raźniak 2013). Badania te dotyczyły różnych zagadnień, począwszy od analizy wpływu procesów transformacji na zmiany zaludnienia, poprzez analizę ruchu naturalnego i migracyjnego ludności do zmian struktur społecznych. Z zebranych danych wynika, że od lat 90. XX w. polskie miasta, z nielicznymi wyjątkami takimi jak Kraków i Warszawa, borykają się z problemem depopulacji i ubytkiem rzeczywistym ludności. Badania dotyczące np. Łodzi wykazały spadek zaludnienia o 14,5% w latach 1990–2011 (Szukalski 2012). Tym samym Łódź jest jednym z najszybciej starzejących się dużych polskich

miast. Podobna sytuacja występowała w miastach Górnego Śląska. Miasta konurbacji górnośląskiej zaczęły tracić ludność w wyniku restrukturyzacji przemysłu ciężkiego, który w okresie socjalizmu stanowił bazę do rozwoju tego regionu. W wyniku przemian gospodarczych większość przedsiębiorstw przestała funkcjonować, przez co pojawiło się ogromne strukturalne bezrobocie, a ludność zaczęła migrować do innych ośrodków oferujących zatrudnienie lub wyjeżdżać za granicę. Skutkiem tego od początku XXI w. jest tam jest tam wysokie ujemne saldo migracji (Raźniak, Winiarczyk-Raźniak 2014). Podobny proces zaobserwowano w Łodzi, która w okresie socjalizmu stanowiła centrum rozwoju przemysłu lekkiego w Polsce.

Inną przyczyną depopulacji dużych miast polskich było zniesienie ograniczeń meldunkowych w miastach. Nastąpił niekontrolowany napływ ludności miejskiej na tereny podmiejskie, które zaczęły zmieniać swoją funkcję oraz fizjonomię (Kajdanek 2011). Badania pokazują, że suburbanizacja w krajach postsocjalistycznych rozpoczęła się na początku lat 90. XX w. (Tammaru 2001; Ouředníček 2007). W przypadku Polski procesy te rozpoczęły się z pewnym opóźnieniem, bowiem dopiero w połowie lat 90. XX w. Umożliwiło je m.in. udostępnienie kredytów mieszkaniowych, wzrost gospodarczy, wzrost zamożności mieszkańców miast, chęć poprawy warunków życia. Czynnikiem wypychającym ludność z miast był wzrost cen mieszkań wskutek przywrócenia zasad renty gruntowej oraz uwolnienia cen na rynku nieruchomości (Słodczyk 2001).

Badania nad przemianami demograficznymi KOM wskazują, że Kraków oraz jego strefa podmiejska podlegają dynamicznym zmianom (Zborowski 2005). Proces depopulacji rozpoczął się w połowie lat 90. XX w., ale jego przebieg nie był tak dynamiczny jak w innych ośrodkach miejskich (Szukalski 2012). Jedną z przyczyn tego stanu były dobrze rozwinięte funkcje Krakowa – edukacyjne (głównie akademickie), biznesowe i outsourcingowe, które w dalszym ciągu przyciągają młodych ludzi z różnych stron kraju. Z kolei prace dotyczące przemieszczeń ludności wskazują na rosnącą rolę ruchu migracyjnego – głównie suburbanizacji, w kształtowaniu ogólnego zaludnienia KOM (Więclaw-Michniewska 2011). Przesłanką do podjęcia niniejszego tematu był brak aktualnych analiz dotyczących przemian KOM oraz dynamiki zmian struktur ludności tego obszaru.

Dynamika zaludnienia KOM w latach 1995–2013

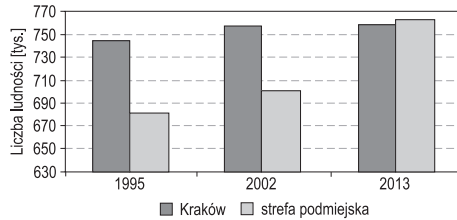
Według danych GUS liczba mieszkańców KOM w ciągu ostatnich 18 lat wzrosła o 95 577 osób, tj. 6,7% w stosunku do 1995 r. Przyrost ludności wynikał z dodatniego bilansu ruchu migracyjnego zarówno w mieście centralnym, jak też w strefie zewnętrznej w badanym czasie (Kurek i in. 2013). Początkowo Kraków miał więcej mieszkańców niż strefa zewnętrzna KOM, a ich liczba wynosiła ponad 740 tys. w 1995 r. (ryc. 2).

Z czasem tendencja ta uległa odwróceniu i w 2013 r. liczba mieszkańców strefy zewnętrznej KOM przekroczyła liczbę mieszkańców Krakowa i wyniosła ponad 763 tys.

Z badań wynika, że nie wszystkie gminy wchodzące w skład obszarów metropolitalnych rozwijają się w tym samym tempie.

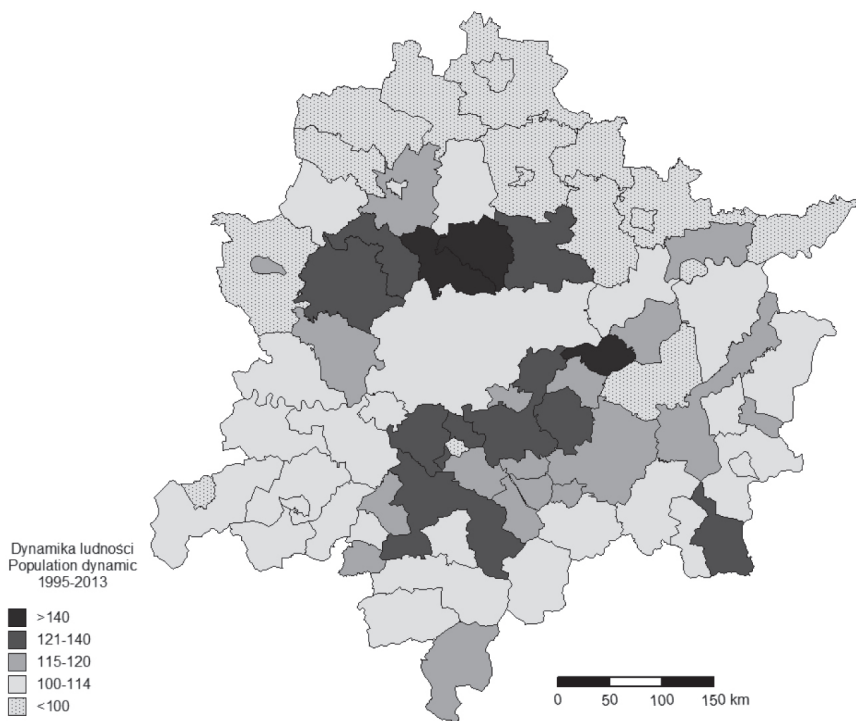
Analiza przestrzennego rozmieszczenia wskaźnika dynamiki zaludnienia wykazała, że miasto centralne tylko w niewielkim stopniu zwiększyło liczbę swoich mieszkańców w latach 1995–2013. Natomiast największą dynamikę zaludnienia zaobserwowano w gminach bezpośrednio otaczających Kraków, które w wyniku procesów suburbanizacji odnotowały największy napływ migracyjny (np. Michałowice, Zielonki oraz miasto Wieliczka) (ryc. 3). Druga strefa przyrostu ludności, nie tak silnego jak w pierwszym przypadku, leżała na południe od Krakowa. Migracja ta była wynikiem zarówno młodszej struktury wieku ludności i wysokiego przyrostu naturalnego, jak też dodatniego bilansu migracyjnego związanego z rozwojem suburbanizacji, zwłaszcza w gminach leżących wzdłuż „Zakopianki” w kierunku Myślenic.

Tereny położone na wschód od Krakowa (np. gmina Koszyce) oraz na północnych obrzeżach KOM odnotowały ubytek rzeczywistej ludności. Tereny te charakteryzowały się przeważnie rolniczym charakterem, zaawansowaną pod względem starości strukturą wieku oraz niskim przyrostem naturalnym (Więclaw-Michniewska 2011; Zborowski i in. 2011).



Ryc. 2. Liczba mieszkańców KOM w latach 1995–2013

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.



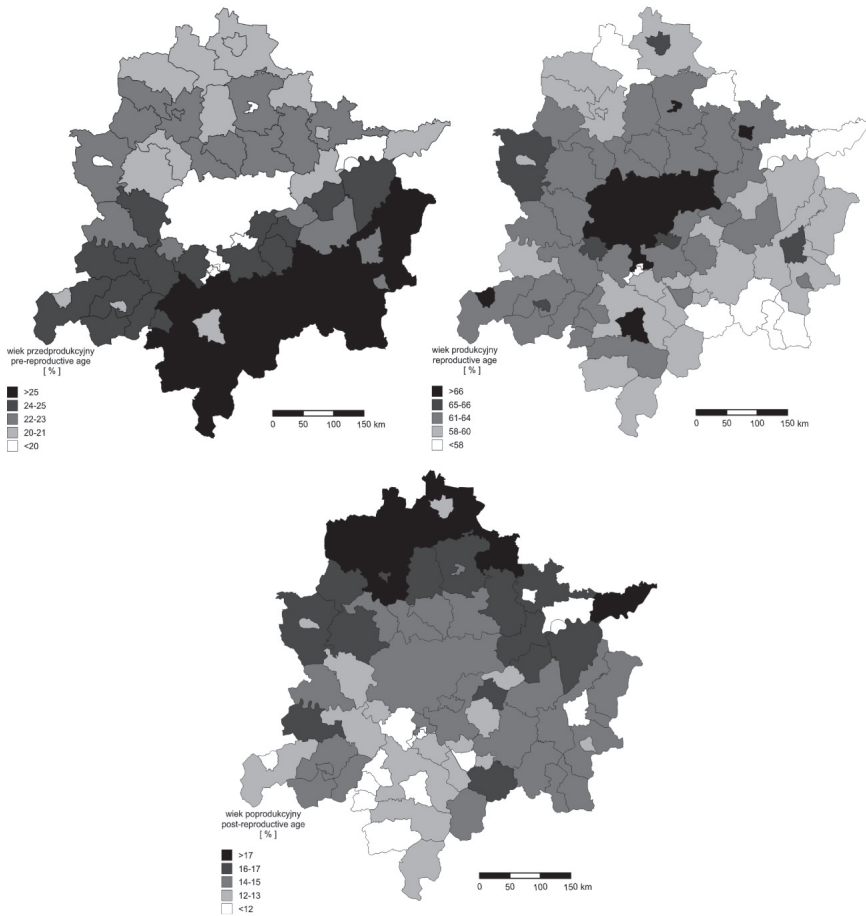
Ryc. 3. Dynamika zaludnienia KOM w latach 1995–2013

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Charakterystyka struktury wieku w 1995 i 2013 r.

Zmiany liczby ludności są efektem nie tylko ruchu migracyjnego, ale również ruchu naturalnego ludności (Holzer 2003). KOM był zróżnicowany pod względem struktury wieku już w 1995 r.

Na początku analizowanego okresu (ryc. 4) w Krakowie odnotowano bardzo niski odsetek ludności w wieku przedprodukcyjnym (poniżej 20%). Podobny udział procentowy tej grupy ludności odnotowano w gminach leżących na peryferiach badanego obszaru metropolitalnego: w gminie miejsko-wiejskiej Nowe Brzesko oraz w gminach położonych na północ od Krakowa, tj. Trzyciąż, Gołcza i Miechów (miejsko-wiejska), w których odsetek ludności w tej grupie wieku wyniósł od 20 do 21%. Najbardziej korzystna sytuacja pod



Ryc. 4. Struktura ludności wg ekonomicznych grup wieku KOM w 1995 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

względem struktury wieku ludności występowała w gminach położonych na południe od Krakowa, np. Lubień, Dobczyce, Myślenice, Pcim (udział ludności w wieku przedprodukcyjnym wyniósł ponad 25%).

Z kolei ludność w wieku produkcyjnym koncentrowała się głównie w Krakowie (ponad 65%) oraz w miastach pełniących funkcje lokalne, np. Myślenice czy Proszowice. Duży odsetek ludności w wieku produkcyjnym odnotowano również w gminach położonych w sąsiedztwie Krakowa, np. Skawina, Wieliczka-Miasto (od 65 do 66%) oraz w gminach o silnie

rozwinętych procesach suburbanizacji, np. Zielonki, Zabierzów, Michałowice (od 61 do 64 %).

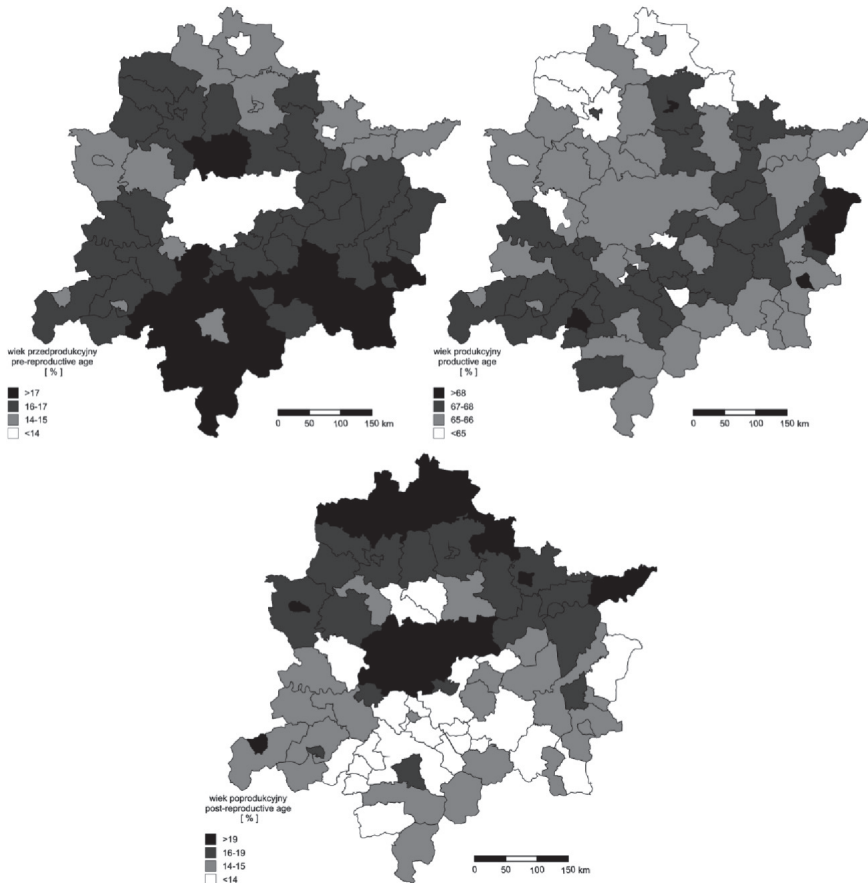
Ludność w wieku poprodukcyjnym koncentrowała się w gminach położonych na północnych obrzeżach KOM, takich jak Sułoszowa, Gołcza czy Miechów-Obszar wiejski. Jej udział w ogólnej strukturze ludności ww. gmin wyniósł ponad 17% w 1995 r.

Reasumując, należy stwierdzić, że już w 1995 r. wyraźnie można było zaobserwować podział KOM na starzejącą się północ oraz demograficznie młodsze południe, co wynikało z większych na południu rodzin wielodzietnych i wyższego przyrostu naturalnego oraz ubytku migracyjnego na północy.

Z kolei w 2013 r. (ryc. 5) wartości udziałów poszczególnych grup wieku zmieniły się w badanych gminach, ale zachował się ich rozkład przestrzenny. W dalszym ciągu najwyższe udziały osób w wieku przedprodukcyjnym (powyżej 17%) zanotowano w pasie gmin ciągnących się od Sułkowic, poprzez Pcim, Lubień po Myślenice–Obszar wiejski. Natomiast najniższy odsetek osób najmłodszych w strukturze mieszkańców odnotowano w miastach: Krakowie, Miechowie i Proszowicach (poniżej 14%). Względnie duży odsetek osób w wieku przedprodukcyjnym odnotowano w strefie podmiejskiej Krakowa, co wynikało z napływu z miasta centralnego młodych rodzin z dziećmi.

Z kolei duże zmiany zaszły w przypadku przestrzennego rozmieszczenia ludności w wieku produkcyjnym. Wyraźnie widać tendencję do starzenia się miast oraz odmładzania strefy podmiejskiej. W Krakowie odsetek osób w wieku produkcyjnym w 2013 r. wyniósł 66,5%. Z kolei w gminach, takich jak Wieliczka–Obszar wiejski, Kocmyrzów-Luborzycza i Czernichów odsetek ten wahał się od 67 do 68%. Najniższy odsetek osób w wieku produkcyjnym odnotowano w północnych gminach KOM, gdzie ludność już w połowie lat 90. XX w. charakteryzowała się niekorzystną strukturą wieku.

W 2013 r. odnotowano wzrost odsetka osób w wieku poprodukcyjnym, co świadczy o postępującym procesie starzenia się populacji KOM. Najniższy odsetek osób w wieku poprodukcyjnym odnotowano w południowej części KOM, natomiast najwyższe wartości odnotowano w północnych gminach, np. Miechów, Gołcza, Trzyciąż, w których udział przekraczał 19%. W Krakowie odsetek osób w wieku poprodukcyjnym był jednym z najwyższych i wyniósł powyżej 19%. Było to wynikiem zarówno niskiego przyrostu naturalnego,



Ryc. 5. Struktura ludności wg ekonomicznych grup wieku KOM w 2013 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

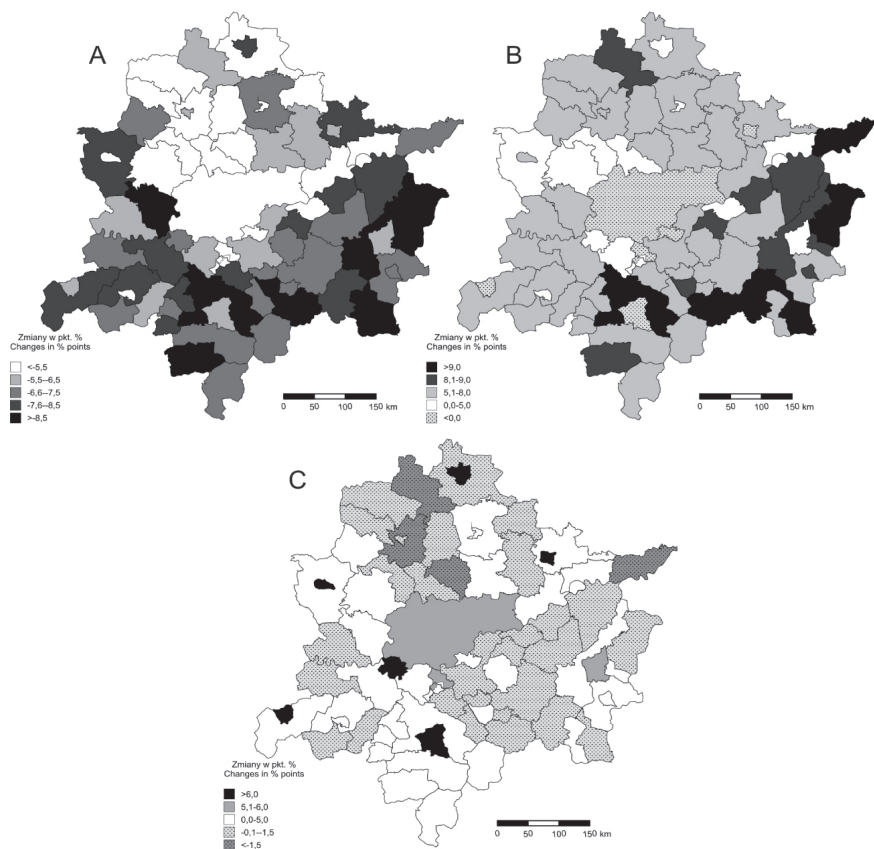
odpływu młodych osób do strefy podmiejskiej oraz naturalnego przechodzenia kolejnych roczników do wieku poprodukcyjnego (Kurek 2008).

Zmiany struktury wieku w latach 1995–2013

W celu zobrazowania zmian demograficznych, jakie zaszły w latach 1995–2013, obliczono różnicę między udziałami poszczególnych grup wieku i wyrażono ją w pkt.%. Analiza zmian udziałów osób w wieku przedprodukcyjnym

wykazała, że we wszystkich gminach nastąpił spadek liczby tej grupy ludności, a największy odnotowano w gminach, które w połowie lat 90. XX w. charakteryzowały się najwyższymi wartościami. Gminy te były więc położone na południowych peryferiach KOM. W gminach: Tokarnia, Myślenice–Obszar wiejski i Raciechowice spadek wyniósł ponad 8,5 pkt. % (ryc. 6).

W wyniku przesuwania się kolejnych roczników ludności w piramidzie wieku w większości gmin KOM w 2013 r. odnotowano wzrost udziału osób



Ryc. 6. Zmiany udziału osób w wieku: A) przedprodukcyjnym, B) produkcyjnym i C) poprodukcyjnym w KOM w latach 1995–2013

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

w wieku produkcyjnym. Największe zmiany zaszły w gminach, w których było najwięcej osób młodych, czyli na południu KOM. Przykładowo w gminach: Żegocina, Łapanów, Myślenice–Obszar wiejski zmiany te wyniosły ponad 9 pkt. %. Natomiast ubytek osób w wieku produkcyjnym zanotowano w Krakowie (o 0,9 pkt. %) oraz innych mniejszych miastach regionu, np. Wadowicach, Wieliczce i Proszowicach.

Zmiany zaobserwowano również w grupie osób w wieku poprodukcyjnym. Były one nie tak wysokie jak w przypadku udziału osób w wieku produkcyjnym. Proces starzenia się ludności najsilniej zaznaczył się w miastach, np. Proszowicach, Miechowie, Skawinie oraz Myślenicach (wzrost o ponad 6 pkt. %). W Krakowie również odnotowano wzrost udziału osób w najstarszej grupie wieku. Odmłodzenie populacji odnotowano natomiast w gminach położonych wokół Krakowa – w jego strefie podmiejskiej, np. Zielonki, Michałowice, Wielka Wieś, oraz w gminach położonych w południowo-wschodniej części obszaru metropolitalnego np. Raciechowice, Gdów, Kłaj. Należy to wiązać z rozwojem suburbanizacji i napływem młodych osób na tereny podmiejskie oraz z przesuwaniem się roczników do kolejnych grup w piramidzie wieku.

Podsumowanie

Z przeprowadzonych badań wynika, że KOM podlega dynamicznym zmianom demograficznym. Między 1995–2013 r. zaszły duże zmiany w zaludnieniu zarówno Krakowa, jak też jego obszarów podmiejskich i strefy dojazdów do pracy. Warto zauważyć, że Kraków odnotował niewielki wzrost zaludnienia w badanym okresie. Jednocześnie w mieście można dostrzec wzrost odsetka osób w wieku poprodukcyjnym, co świadczy o starzeniu się miasta. Strefa podmiejska odnotowała wzrost dynamiki zaludnienia, dość intensywny wzrost udziału osób w wieku produkcyjnym i niewielki wzrost odsetka osób w najmłodszej i najstarszej grupie wieku. Natomiast dalsza strefa KOM wyraźnie dzieli się na część północną o nasilającym się procesie depopulacji i starzeniu się społeczeństwa oraz na część południową, która charakteryzuje się przyrostem zaludnienia i młodszą strukturą wieku ludności.

Z badań można wywnioskować, że Kraków – podobnie jak inne miasta Europy Środkowo-Wschodniej, w ciągu najbliższych kilkudziesięciu lat będzie zmagał się z niekorzystnymi skutkami depopulacji oraz starzeniem się społeczeństwa. Podobna sytuacja może wystąpić w strefie zewnętrznej KOM, zwłaszcza w strefie dojazdów do pracy, której sytuacja demograficznie również się pogorszyła w badanym okresie. W najlepszej sytuacji pozostaną natomiast gminy położone w strefie podmiejskiej, gdzie procesy starzenia się ludności i depopulacji zostały zahamowane na skutek rozwoju procesu suburbanizacji.

Literatura

- Holzer J., 2003, *Demografia*, PWE, Warszawa.
- Kajdanek K., 2011, *Pomiędzy miastem a wsią. Suburbanizacja na przykładzie osiedli podmiejskich Wrocławia*, Nomos, Kraków.
- Kurek S., 2008, *Typologia starzenia się ludności Polski w ujęciu przestrzennym*, Wydawnictwo Naukowe Akademii Pedagogicznej, Kraków.
- Kurek S., Wojtovicz M., Gałka J., 2013, *Przestrzenne zróżnicowanie zmian zaludnienia w Krakowskim Obszarze Metropolitalnym w okresie 1988–2011*, *Studia Miejskie*, 12, 59–78.
- Oufedniček M., 2007, *Differential suburban development in the Prague Urban Region*, *Geografiska Annaler B*, 89 (2), 111–126.
- Parysek J., 2003, *Metropolie: metropolitalne funkcje i struktury przestrzenne*, [w:] I. Jażdżewska (red.), *Funkcje metropolitalne i ich rola w organizacji przestrzeni*, XVI Konwersatorium Wiedzy o Mieście, Łódź, 19–40.
- Plan zagospodarowania przestrzennego województwa małopolskiego*, 2003, t. II, *Kierunki zagospodarowania przestrzennego*, Urząd Marszałkowski Województwa Małopolskiego, Departament Środowiska i Rozwoju Wsi, Kraków.
- Raźniak P., 2007, *Migration processes in selected metropolitan areas of Poland in the years 2000–2005*, *Bulletin of Geography. Socio-economic Series*, 8, 125–139.
- Raźniak P., Winiarczyk-Raźniak A., 2014, *Influence of the societal security level on population migrations in Poland*, *Procedia – Social and Behavioral Sciences*, 120, 2–12.
- Ślodyczek J., 2001, *Przestrzeń miasta i jej przeobrażenia*, *Studia i Monografie*, WUO, Opole.

- Szukalski P., 2012, *Sytuacja demograficzna Łodzi*, Wydawnictwo Biblioteka, Łódź.
- Tammaru T., 2001, *Suburban Growth and Suburbanisation under Central Planning: The Case of Soviet Estonia*, *Urban Studies*, 38 (8), 1341–1357.
- van de Kaa D., 1987, *Europe's second demographic transition*, *Population Bulletin*, 42, 1–57.
- Warych-Juras A., Gałka J., 2011, *Starzenie się ludności w polskich obszarach metropolitalnych*, [w:] M. Soja, A. Zborowski (red.), *Człowiek w przestrzeni zurbanizowanej*, IGiP UJ, Kraków, 99–110.
- Węclawowicz G., 2007, *Geografia społeczna miast*, PWN, Warszawa.
- Więclaw-Michniewska J., 2011, *Suburbanizacja w Krakowskim Obszarze Metropolitalnym*, [w:] J. Jakóbczyk-Gryszkiewicz (red.), *Regiony miejskie w Polsce. Dwadzieścia lat transformacji*, Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź, 73–88.
- Wójtowicz M., Kurek S., Gałka J., 2014, *Suburbanization in the Krakow Metropolitan Region (KMR) in the years 1995–2010*, [w:] M. Czerny, G.H. Castillo (red.), *Suburbanization Versus Peripheral Sustainability of Rural-Urban Areas Fringes*, Nova Publishers, New York, 123–146.
- Zborowski A., 2005, *Przemiany struktury społeczno-przestrzennej regionu miejskiego w okresie realnego socjalizmu i transformacji ustrojowej (na przykładzie Krakowa)*, IGiP UJ, Kraków.
- Zborowski A., Chaberko T., Kretowicz P., 2011, *Procesy suburbanizacji rezydencjonalnej w regionie miejskim Krakowa: przemiany społeczno-przestrzenne*, [w:] J. Jakóbczyk-Gryszkiewicz (red.), *Regiony miejskie w Polsce. Dwadzieścia lat transformacji*, Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź, 49–72.
- Zborowski A., Raźniak P., 2013, *Suburbanizacja rezydencjonalna w Polsce – ujęcia badawcze i ocena procesu*, *Studia Miejskie*, 9, 37–50.

Population and demographic changes in Krakow on the background of the Krakow Metropolitan Area in the transformation period

Summary

Along with Poland's entry to the second demographic transition at the beginning of 1990s, population and demographic structure changes can be observed in Polish cities. These changes were the most visible in large cities, that are already in the mid-1990s

entered a phase of suburbanization. This resulted in a widening of the unfavorable demographic changes which result in the shrinking of cities in terms of demography and the development of the process of population aging.

The purpose of this article is to analyze the changes in the concentration of the population of Krakow to the whole Krakow Metropolitan Area during transformation period. Particular emphasis was placed on changes in the demographic structure and development of the aging process on the background of the Krakow metropolitan area. The analysis was carried out in the system of municipalities in the years 1995–2013.

Keywords: age structure, Krakow, metropolitan areas

Badania sfinansowano ze środków Narodowego Centrum Nauki przyznanych na podstawie decyzji numer DEC-2012/05/B/HS4/04200 w ramach projektu pt. *Przekształcenia wybranych struktur społeczno-demograficznych Krakowskiego Obszaru Metropolitalnego*.

Jadwiga Gałka

Instytut Geografii i Gospodarki Przestrzennej

Uniwersytet Jagielloński

ul. Gronostajowa 7, 30-387 Kraków

jadwiga.galka@uj.edu.pl

Sławomir Kurek

Instytut Geografii

Uniwersytet Pedagogiczny im. Komisji Edukacji Narodowej w Krakowie

ul. Podchorążych 2, 30-084 Kraków

sgkurek@up.krakow.pl

Mirosław Wójtowicz

Instytut Geografii

Uniwersytet Pedagogiczny im. Komisji Edukacji Narodowej w Krakowie

ul. Podchorążych 2, 30-084 Kraków

mwojt@up.krakow.pl

PAWEŁ GODZINA

Współczesne planowanie przestrzenne Krakowa – krótki zarys polityki miasta a model rozwoju miasta zwartego

Zarys treści: Artykuł przybliży problematykę planowania przestrzennego Krakowa. Autor przedstawił wytyczne planistyczne do studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego a także miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego. Polityka zagospodarowania przestrzeni oceniona jest w kontekście idei smart growth. Nowe studium zawiera elementy nawiązujące do smart growth, takie jak: bardziej elastyczne zapisy dotyczące funkcji terenów, preferencje do objęcia planami miejscowymi centralnych dzielnic Krakowa czy intensyfikacja zabudowy poprzez wskaźniki urbanistyczne. W artykule przedstawiono także rozmieszczenie obszarów pokrytych planami miejscowymi na tle dzielnic Krakowa. Zaproponowano, zgodnie z koncepcją modelu miasta zwartego i zrównoważonego rozwoju, sieć ośrodków wielofunkcyjnych, tzw. subcentrów, rozmieszczonych na obszarze aglomeracji Krakowa. Wstępna ocena polityki przestrzennej miasta Krakowa zawiera pewne elementy smart growth, jest to jednak faza inicjalna.

Słowa kluczowe: planowanie przestrzenne, studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego, miasto zwarte

Wprowadzenie

Kraków – miasto o ponad tysiącletniej historii – posiada wiele obiektów zabytkowych o wysokiej wartości architektonicznej. W mieście zachowano układy urbanistyczne: średniowiecznego założenia miejskiego Starego Miasta, promienisto-obwodnicowego charakteru śródmieścia, stanowiącego efekt planowania z przełomu XIX i XX w. oraz układ urbanistyczny tzw. starej części Nowej Huty. Kraków jest też atrakcyjny pod względem krajobrazowym, na co

wpływa położenie na styku kilku regionów fizycznogeograficznych o zróżnicowanej rzeźbie – Bramy Krakowskiej, doliny Wisły, Wysoczyzny Wielicko-Gdowskiej, Płaskowyżu Ojcowskiego i Proszowickiego (Izmałłow 2013, plan-sza 3 – Podział geomorfologiczny).

Jednym ze współczesnych trendów w planowaniu przestrzennym jest zrównoważony rozwój (*sustainable development*); model rozwoju społeczno-gospodarczego, który powstał na bazie refleksji nad stanem współczesnych procesów gospodarczych i społecznych w odniesieniu do kurczących się zasobów środowiska przyrodniczego. Modelem uszczegóławiającą ideę zrównoważonego rozwoju (Mierzejewska 2009) jest koncepcja zwana w literaturze anglojęzycznej *smart growth*. Jest to jedna z konkretyzacji zrównoważonego rozwoju w aspekcie planistycznym, która zmienia podejścia i oferuje zestaw narzędzi do kształtowania rozwoju przestrzennego i społeczno-gospodarczego miasta jako reakcji na *urban sprawl* – zjawisko szeroko rozpowszechnionego (zwłaszcza w amerykańskich aglomeracjach miejskich) rozlewania się miejskiej zabudowy (*Getting ...* 2005). Model *smart growth* to konstatacja modernistycznej koncepcji budowy miasta, w której przestrzeń miasta podzielono na strefy: miejsca pracy, zamieszkania i rekreacji – połączonych siecią komunikacyjną.

Celem artykułu jest przybliżenie polityki przestrzennej zawartej w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego oraz w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego Krakowa, w kontekście zasad *smart growth*.

Podstawowym aktem prawnym regulującym politykę przestrzenną w gminie Kraków jest Ustawa z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz. U. z 2015 poz. 199), zwana dalej ustawą o planowaniu. Określa ona zasady prowadzenia polityki zagospodarowania przestrzeni także na poziomie gminnym, ustanawiając dwa zasadnicze narzędzia planistyczne: studium – sporządzane obowiązkowo dla całego obszaru gminy, oraz miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego, które nie muszą pokrywać całego obszaru gminy, jednakże stanowią prawo miejscowe, a zawarte w nich ustalenia są wiążące dla inwestorów. Ustawa nakłada obowiązek zgodności ustaleń planu miejscowego ze studium.

Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego

Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Krakowa zawiera wytyczne co do kształtowania polityki przestrzennej, w tym sporządzania miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego. Do 8 lipca 2014 r. obowiązywało studium dla Krakowa uchwalone w 2003 r. (Uchwała Nr XII/87/03 z dnia 16 kwietnia 2003 r. zmieniona uchwałą Nr XCIII/1256/10 z dnia 3 marca 2010 r.). Rada Miasta Krakowa 9 lipca 2014 r. podjęła uchwałę o zmianie studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania miasta Krakowa, które obowiązuje od dnia uchwalenia.

Studium nie jest aktem prawa miejscowego, lecz wytycza podstawowe kierunki rozwoju urbanistycznego. Jedną z głównych zasad przyjętych w nowym studium jest idea miasta zwartej, wyrażona m.in. poprzez rozdzielenie terenów inwestycyjnych od obszarów nieinwestycyjnych (zieleni nieurządzonej i urządzonej). Innym założeniem tej idei jest intensyfikacja zagospodarowania na już zainwestowanych terenach miasta, głównie w obszarach centralnych, co ma się przyczynić do ograniczenia rozwoju nowych terenów budowlanych na przedmieściach. Skutkiem takiej polityki jest wzrost zagęszczenia ludności, który musi być brany pod uwagę w planowaniu przestrzeni miasta. Ważną kwestią jest odpowiednia polityka w zakresie transportu oraz dostępności do miejsc rekreacji i wypoczynku.

Dokument studium składa się z części tekstowej i graficznej. W zakresie kierunków rozwoju wyszczególniono następujące zagadnienia zobrazowane osobno w załącznikach graficznych: strukturę przestrzenną (plansza K1), środowisko przyrodnicze (plansza K2), środowisko kulturowe (plansza K3), systemy transportu (plansza K4), infrastruktura techniczna (plansza K5), planowanie miejscowe i programy operacyjne (plansza K6).

Kluczowymi celami rozwoju przestrzennego Krakowa zaproponowanymi w zmienionym dokumencie są: (1) stworzenie europejskiej metropolii, ośrodka nowoczesnej gospodarki i wysokich technologii, nauki, kultury i turystyki, oraz (2) stworzenie miasta przyjaznego mieszkańcom, atrakcyjnego dla zamieszkania i pobytu (*Studium...* 2014 t. II).

Realizacja tych celów ma następować poprzez: (1) rozwój funkcji metropolitalnych, (2) budowę miasta zwartego o policentrycznej strukturze funkcjonalno-przestrzennej, (3) ograniczenie zjawiska niekontrolowanego rozpraszania (postulat ten w zasadzie może być dopiero spełniony na poziomie planowania metropolitalnego, a nie planowania w gminie), (4) podniesienie standardu przestrzeni publicznych, (5) rozbudowę systemu transportu, (6) rozbudowę infrastruktury technicznej (*Studium... 2014 t. II*).

Zgodnie z opinią Miejskiej Komisji Urbanistyczno-Architektonicznej (zawartą w Zarządzeniu...2014)(...) Studium zawiera m.in.: (1) zachowanie koncepcji miasta zwartego (...); (2) uznanie historycznego jądra Miasta wraz z Kazimierzem, Podgórzem, Zabłociem, jako obszaru potencjalnego rozwoju (...); (3) powiązanie historycznych dzielnic Krakowa z nowymi centrami i wzmocnienie ich wzajemnych powiązań (...); (4) aktywizację wybranych obszarów Miasta, takich jak: otoczenie portu „Balice”, obszaru „Płaszów-Rybitwy” i obszaru „Nowa Huta Przyszłości”; (5) otwarcie w kierunku rzeki Wisły (...); (6) wyznaczenie możliwości lokalizacji budownictwa wysokościowego w rejonie Płaszów-Rybitwy; (7) wskazanie kierunków rozwoju systemu transportu szynowego (...) w celu ograniczenia indywidualnego transportu samochodowego; (8) kontynuacja obwodnicowo-promienistego układu drogowego w oparciu o 4 obwodnice.

Jedną z metod ograniczania zjawiska niekontrolowanego rozlewania się miasta jest wyznaczenie tzw. obszarów podlegających urbanizacji. Ideę tego typu zawarto w studium, ustalając granice terenów inwestycyjnych i terenów nieinwestycyjnych. Można to uznać za nawiązanie do koncepcji *growth boundaries* rozwijanej w miastach Stanów Zjednoczonych (Vision 2008), jednakże tam obejmuje ona obszar całego zespołu miejskiego (Puget Sound Region, King County Washington State), a nie tylko miasta w granicach administracyjnych, jak to jest w Krakowie. Poza nielicznymi wyjątkami tylko na terenach inwestycyjnych możliwe będzie lokalizowanie nowej zabudowy. Mówią o tym przepisy dotyczące charakteru linii rozgraniczających między terenami inwestycyjnymi a terenami zieleni, które uznaje się za nienaruszalne co do zasady. Wyjątki od tej zasady wiążą się głównie z już istniejącymi punktowymi zabudowaniami, a także z obiektami zabytkowymi znajdującymi się pod opieką konserwatora zabytków. W tym miejscu należy dodać, że wobec

braku zmiany polityki wydawania decyzji o warunkach zabudowy a w głównej mierze wobec zmiany prawa w tym zakresie, idea ta może nie mieć zastosowania pomimo obowiązywania studium. Niemniej jednak gmina, prowadząc politykę przestrzenną, powinna w swoich dokumentach planistycznych określać kierunki zagospodarowania poszczególnych obszarów miasta, zgodnie z postulatami zasad zrównoważonego rozwoju, w których to mieszczą się koncepcje *smart growth*, nowego urbanizmu i miasta zwarteego.

Miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego

Pokrycie Krakowa planami miejscowymi w 2012 r. kształtowało się na poziomie 37,7%, co jest średnim wynikiem w porównaniu do innych dużych miast Polski (GUS 2012), (por. tab. 1)

W okresie obowiązywania Ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym z 2003 r. (Dz. U. z 2015 poz. 199) nastąpił wyraźny wzrost powierzchni miasta pokrytej miejscowymi planami: z 2,6% w 2003 r. do ponad 48% w 2014 r. (Biuro Planowania Przestrzennego, Urząd Miasta Krakowa, ryc. 1). Tym samym w ciągu roku powierzchnia pokrycia miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego wzrosła o blisko o 10%.

Obecne pokrycie obowiązującymi planami miejscowymi Krakowa przedstawiono na rycinie 1. Znaczne obszary peryferyjnych dzielnic Krakowa, takich jak: Swoszowice, Opatkowice, Wyciąże, Wadów, posiadają przepisy urbanistyczne w formie planu miejscowego, który reguluje procesy inwestycyjne. Obok typowo mieszkaniowych obszarów znaczny udział w pokryciu planami mają tereny przemysłowe – Płaszów, Rybitwy, Czyżyny-Łęg. Istotnym elementem wspomagającym

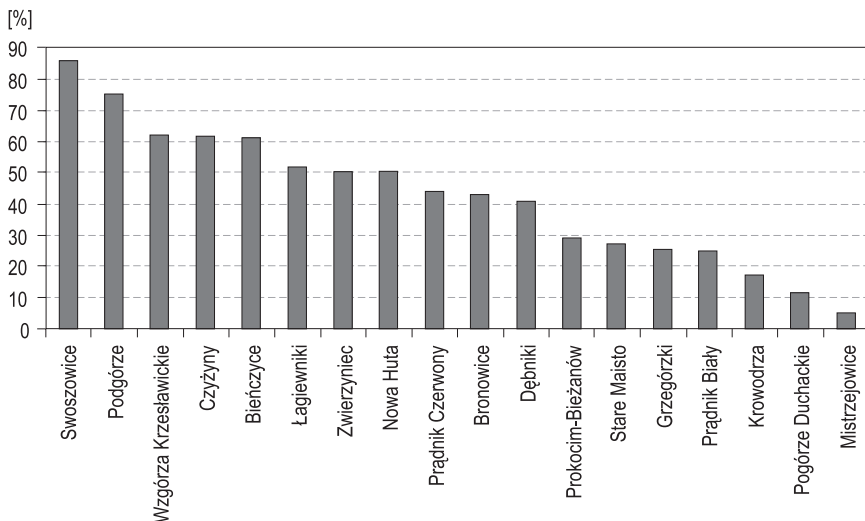
Tab. 1. Pokrycie planami miejscowymi wybranych miast Polski

Miasto	Powierzchnia miasta pokryta planami miejscowymi w 2012 r. [%]
Gdańsk	67,3
Wrocław	50,9
Lublin	45,4
Szczecin	44,3
Kraków	37,7
Poznań	34,6
Bydgoszcz	30,9
Warszawa	29,7
Katowice	20,7
Łódź	5,4
<i>Średnia</i>	<i>36,69</i>

Źródło: GUS 2012.

ochronę i kształtowanie przestrzeni tzw. zielonego zachodniego klina jest objęcie go planami miejscowymi – „Las Wolski”, wzgórze św. Bronisławy II” i „Rejon Fortu Skała”.

Biorąc pod uwagę rozkład przestrzenny obszarów objętych planami miejscowymi, dzielnicami o największym procentowym pokryciu są Swoszowice (86,1%), Podgórze (75,2%) oraz Wzgórza Krzesławickie, Czyżyny i Bieńczyce mające ponad 60% pokrycie. Dzielnicami o najmniejszym objęciu ustaleniami planistycznymi są Mistrzejowice (5,1%), Podgórze Duchackie oraz Krowodrza – poniżej 20% (ryc. 2).

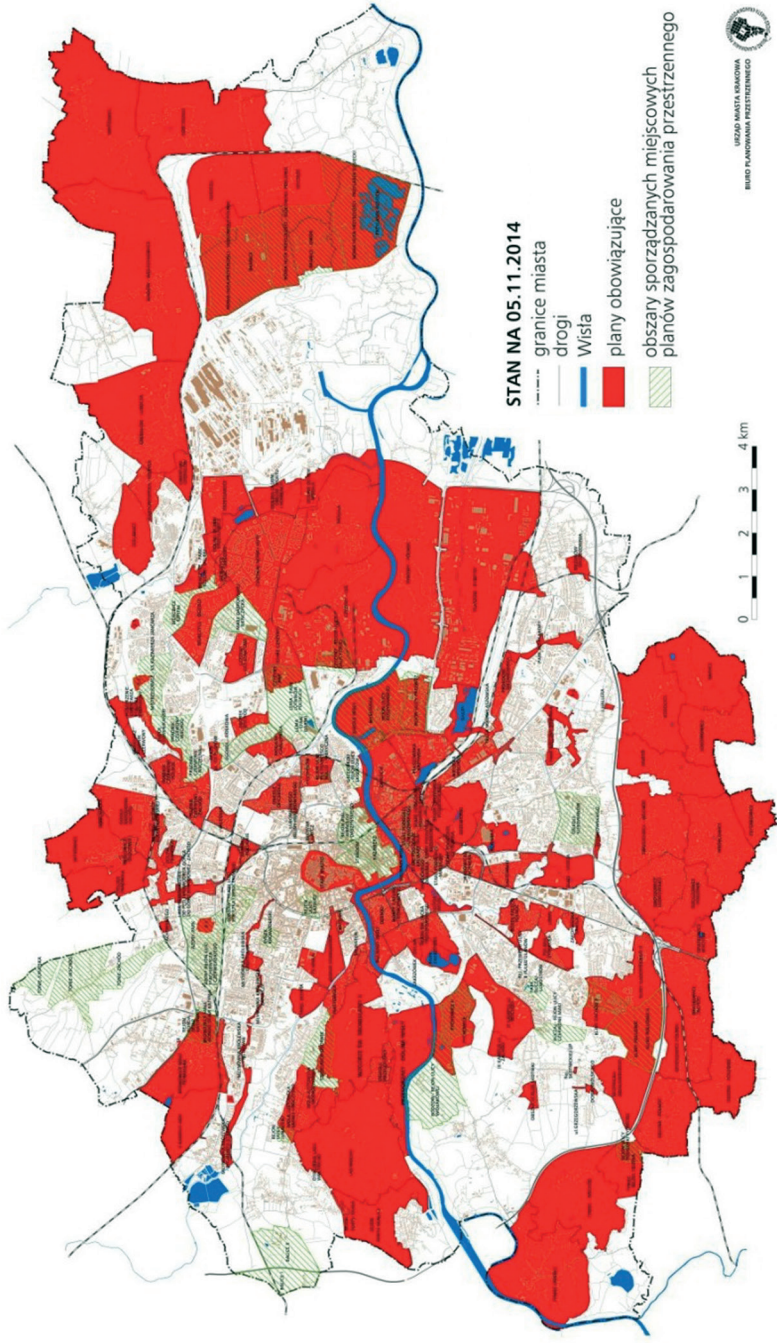


Ryc. 2. Udział procentowy terenów objętych ustaleniami planistycznymi w dzielnicach Krakowa

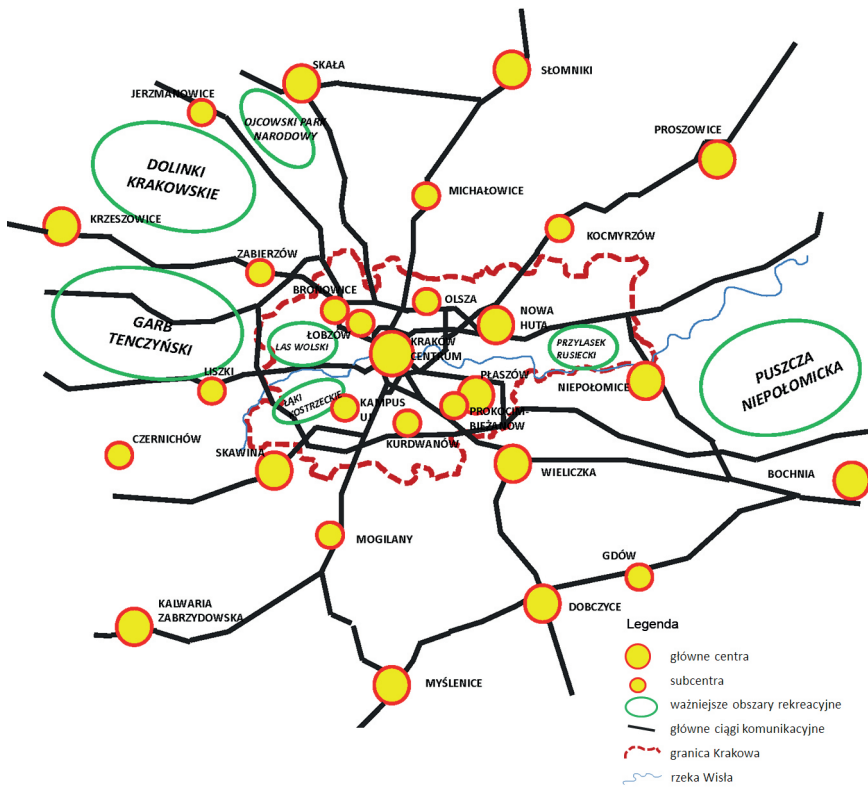
Źródło: Biuro Planowania Przestrzennego UMK; www.bip.krakow.pl.

Rozmieszczenie obszarów objętych ustaleniami planistycznymi nie jest jednorodne. Biorąc pod uwagę średni wskaźnik pokrycia miasta ustaleniami planów miejscowych na poziomie 48%, powyżej średniej są następujące dzielnice: Swoszowice, Podgórze, Wzgórza Krzesławickie, Czyżyny, Bieńczyce, Łagiewniki, Zwierzyniec i Nowa Huta.

Podstawową rolą planu miejscowego, obok ustalenia przeznaczenia terenu pod przyszłe inwestycje, jest zaprowadzenie ładu przestrzennego zgodnie



Ryc. 1. Pokrycie obowiązującymi planami miejscowymi w Krakowie – stan na listopad 2014 r.
 Źródło: Biuro Planowania Przestrzennego UMK; www.bip.krakow.pl.



Ryc. 3. Propozycja lokalizacji centrów i subcentrów oraz rejonów zgrupowania miejsc rekreacji i wypoczynku

Źródło: opracowanie własne.

z zasadami urbanistyki i koncepcją zrównoważonego rozwoju. Planami zagospodarowania przestrzennego objęte są zarówno tereny cenne przyrodniczo, takie jak Las Wolski, Wzgórze Sikornik czy Tyniec, jak również wartościowe pod względem urbanistycznym i kompozycyjnym dzielnice – Stare Miasto, stare Podgórze czy tzw. stara część Nowej Huty. Istotnym elementem jest objęcie planami zagospodarowania Swoszowic – dzielnicy, w której zlokalizowane jest uzdrowisko, dla którego istnieje obowiązek sporządzania planu miejscowego wynikający z przepisów ustawy o uzdrowiskach (Dz. U. 2005 Nr 167, poz. 1399 z późn. zm.). Realizacja jakichkolwiek inwestycji kubaturowych w obszarze stref ochrony uzdrowiskowej możliwa jest tylko poprzez ustalenie miejscowego planu. Nie ma możliwości otrzymania indywidualnych warunków zabudowy w strefach ochrony uzdrowiskowej.

Dotychczasowa polityka przestrzenna w zakresie sporządzania planów miejscowych może ulec zmianie w wyniku przyjęcia nowego studium, w którym wstępnie wyznaczono obszary konieczne do objęcia planami miejscowymi. Są to dzielnice położone w centralnej części Krakowa – w obrębie II obwodnicy, czyli Kleparz, Piasek, Nowy Świat, Stradom i Kazimierz, Grzegórzki, Wesoła, a także rejon dworca kolejowego i autobusowego. Ponadto obszarem wskazanym do objęcia planami miejscowymi jest ul. Królewska, Dębniki. Otoczenie portu lotniczego w Balicach (obszar między Olszanicą a Mydlnikami), rejon kombinatu w Nowej Hucie oraz rejon w Płaszowie i Rybitwach to kolejne obszary wyznaczone w studium do sporządzenia planów miejscowych (plansza K6). W ramach strategicznych obszarów projektów miejskich wyznaczono, obok wspomnianych terenów Nowej Huty, rejon portu lotniczego i Płaszów, a także rejony obejmujące dolinę Wisły, Przylasek Rusiecki i Branice (plansza K6).

Nowe plany miejscowe sporządzane na podstawie obecnie obowiązującego studium wykażą, na ile i w jaki sposób można mówić o wdrażaniu idei miasta zwartej poprzez miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego. Zapisy studium dotyczące intensyfikacji zabudowy w centralnych obszarach Krakowa przełożone zostaną na ustalenia planów miejscowych. Intensyfikacja sporządzania planów miejscowych w centralnych dzielnicach Krakowa jest zgodna z ideą przekształceń zwartej tkanki urbanistycznej i wprowadzania wielofunkcyjnego użytkownika ziemi zgodnie

z koncepcją *smart growth*. Z drugiej strony studium wyznacza tzw. zielone aleje – ulice obudowane zielenią, a w wielu jednostkach urbanistycznych (jest ich 63 w Krakowie) zawarto zapisy o obudowie niektórych ciągów komunikacyjnych zielenią, np. ul. Krupniczej, Królewskiej czy al. Kijowskiej (*Studium...* 2014 t. III, jednostki urbanistyczne 2 i 7).

***Smart growth* w kontekście polityki przestrzennej Krakowa**

Model *smart growth* według L. Mierzejewskiej (2009) jest pewną konkretyzacją tzw. nowego urbanizmu. Jedną z podstawowych jej zasad jest zagospodarowywanie przestrzeni miasta poprzez wyodrębnianie wielofunkcyjnych centrów i subcentrów w mieście, zorientowanych m.in. na rozwój komunikacji publicznej oraz na rozwój zróżnicowanego programu mieszkaniowego, usługowego i rekreacyjnego (Vision 2008). W zakresie terenów zieleni model *smart growth* podnosi kwestię dostępności do terenów rekreacji i wypoczynku, zorientowanych w stosunku do centrów i subcentrów miejskich, a także podkreśla wagę dogodnych połączeń pieszych i ścieżkami rowerowymi oraz tzw. *greenways* – zielonych ulic/dróg, z terenami otwartymi znajdującymi się w dalszej odległości od tych centrów i subcentrów oraz od miejsc zamieszkania ludności.

Podstawowe założenia *smart growth* (*Getting... 2015*) są następujące: (1) zróżnicowane funkcjonalnie użytkowanie terenu, (2) zwarta zabudowa, (3) różnorodne możliwości programu mieszkaniowego, (4) wykreowanie i promocja przestrzeni i społeczności użytkujących przestrzeń pieszo, (5) wytworzenie atrakcyjnych miejsc w powiązaniu z lokalnymi społecznościami, (6) ochrona terenów otwartych, obszarów rolniczych, terenów chronionych, (7) wzmocnienie i rozwój ekonomiczny społeczności lokalnych, (8) wykreowanie różnorodnych form transportu, w tym zwłaszcza transportu publicznego, (9) transparentność podejmowanych przez władze decyzji i współdziałanie społeczeństwa w decyzjach istotnych dla lokalnej społeczności, (10) wzmacnianie społeczności i współpracy na linii władza – społeczeństwo.

Jednym z elementów polityki przestrzennej zawartej w nowym studium jest idea jednoznacznie określonych granic rozwoju urbanistycznego (o czym była mowa na wstępie artykułu), w obrębie których ma postępować urbanizacja, dążąca do realizacji miasta zwartego. Podkreślono też rolę transportu publicznego koncepcję budowy dwóch linii metra oraz rozwoju transportu szynowego – tramwajowego i kolejowego. Wyszczególnienie lokalnych środków centrotwórczych – Śródmieście, Nowa Huta, Płaszów-Rybitwy, Balice, można uznać za nawiązanie do idei wielofunkcyjnych subcentrów rozwijanych w takich miastach amerykańskich, jak Seattle i Portland.

Postulat zróżnicowanego użytkowania terenu jest zrealizowany w studium poprzez większy zakres dopuszczonych funkcji w poszczególnych kategoriach terenu, np. na terenach wielorodzinnej zabudowy mieszkaniowej – MW, w różnych jednostkach urbanistycznych wydzielonych na potrzeby zapisów studium, dopuszcza się funkcję usługową. Z drugiej strony granice wydzielone pomiędzy kategoriami terenów do zainwestowania, np. między terenami do zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej niskiej intensywności (MNW) a wielorodzinnej wysokiej intensywności (MW), mogą podlegać korektom na etapie sporządzania planów miejscowych (*Studium...* 2014, t. III).

Postulat ochrony terenów otwartych jest zrealizowany w studium poprzez jednoznaczne rozdzielanie terenów do zainwestowania od terenów zieleni urządzonej (ZU) i terenów zieleni nieurządzonej (ZR), w których co do zasady ustalono wysokie wartości tzw. wskaźnika terenu biologicznie czynnego – minimum 90%.

W polityce przestrzennej Krakowa można zaproponować lepsze powiązanie nowych subcentrów, ogniskujących rozwój mieszkalnictwa, usług oraz miejsc pracy, z miejscami węzłowymi w zakresie transportu, a więc z obecnymi i planowanymi przystankami komunikacji kolejowej, tramwajowej i autobusowej, a w przyszłości być może komunikacji podziemnej. Pozwoliłoby to ograniczyć przemieszczanie się ludności do pracy w obrębie całego miasta. Koncepcja rozwoju tego typu ośrodków stanowiłaby przykład wdrażania tzw. modelu *transit oriented development* (TOD), czyli rozwoju zogniskowanego na kształtowanie nowych przestrzeni wielofunkcyjnych, powiązanych z węzłami transportowymi (Jacobson, Forsyth 2008). Taka koncepcja jednakże w obecnej polityce przestrzennej Krakowa jest jeszcze mało zauważalna.

Innym aspektem zrównoważonego podejścia do planowania, uwzględniającego powiązania miasta z otoczeniem, jest integracja planowania przestrzennego na poziomie aglomeracji krakowskiej, nieograniczonego do poszczególnych gmin. W związku z tym wstępna koncepcja rozwoju ośrodków ogniskujących wielofunkcyjne zagospodarowanie (ryc. 3), powinna zawierać także lokalne subcentra, takie jak:

- w obszarze granic administracyjnych Krakowa – Nowa Huta, Olsza, Płaszów, Prokocim-Bieżanów, Kurdwanów, Kampus UJ, Łobzów, Bronowice;
- poza obszarem granic administracyjnych Krakowa, w regionie miejskim Krakowa – Wieliczka, Skawina, Niepołomice, Kocmyrzów, Michałowice, Zabierzów, Liszki, Mogilany, a w dalszej odległości – Skała, Jerzmanowice, Słomniki, Proszowice, Krzeszowice, Czernichów, Dobczyce, Gdów, Myślenice i Bochnia.

Zogniskowanie rozwoju nowych terenów mieszkaniowych i towarzyszących im usług w subcentrach pozwoliłoby w części na ograniczenie rozlewania się zabudowy aglomeracji Krakowa, w tym podkrakowskich gmin.

Równocześnie istotne jest wytworzenie tzw. obszarów rozwoju terenów rekreacji – kluczowych ośrodków rozwoju funkcji rekreacyjno-wypoczynkowej, przy zachowaniu funkcji przyrodniczej. W obszarze granic miasta Krakowa byłyby to: tereny Lasu Wolskiego i wzgórze Sikornik wraz z pozostałymi zielonymi obszarami „zachodniego klina zieleni” (Błonia, dolina Rudawy), Zakrzówek, Łąki Kostrzeckie, Lasy Tynieckie, Las Borkowski, Bagry, Park Lotników Polskich, Przylasek Rusiecki. Poza Krakowem tereny rekreacyjne to Garb Tenczyński (Tenczyński i Rudniański Park Krajobrazowy), Wyżyna Krakowska z Parkiem Krajobrazowym Dolinki Krakowskie, Ojcowski Park Narodowy oraz lasy Puszczy Niepołomickiej. Należy także pamiętać o odpowiednim włączeniu w system rekreacyjno-wypoczynkowy lasów Beskidu Wyspewego i Makowskiego. W celu odpowiedniego powiązania terenów zieleni miasta Krakowa z terenami rekreacyjnymi jego regionu należałoby wprowadzić system zielonych ciągów rowerowych wyprowadzających ruch rowerowy z miasta.

Idea promowania rozwoju zabudowy wokół centrów wielofunkcyjnych, które mogłyby skupiać obok nowych zasobów mieszkalnictwa także nowe miejsca pracy, nawiązuje wprost do modelu *smart growth*. Każdy obszar

aglomeracji miejskiej czy obszar metropolitalny może mieć własne warianty wielofunkcyjności; jedne mogą być bardziej zorientowane na zabudowę mieszkaniową, a inne na koncentrację miejsc pracy (Margerum 2013).

Podsumowanie

Wdrażanie strategii *smart growth* jest w dokumentach planistycznych miasta Krakowa w fazie inicjalnej.

Postulat wielofunkcyjności w użytkowaniu ziemi w nowym studium jest bliski koncepcji *smart growth*. Dla poszczególnych kategorii terenów: zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej – MN, zabudowy wielorodzinnej – MW, dopuszczono z różnym udziałem w różnych obszarach miasta m.in. usługi, co jest mniej restrykcyjnym zapisem, a jednocześnie daje większą możliwość przekształcania zabudowy.

Postulat zwartej zabudowy jest częściowo spełniony poprzez jednoznaczne rozdzielanie terenów do zainwestowania od terenów zieleni. Jednakże ilość nowych terenów do zainwestowania budzi pewne zastrzeżenia.

Postulat rozwoju systemu transportu publicznego jest realizowany m.in. poprzez wrysowanie orientacyjnego przebiegu linii metra na planszy K4 studium oraz zapisy odnośnie do nowych połączeń komunikacją tramwajową.

Planowanie przestrzenne powinno się wykazywać tzw. ciągłością planistyczną, której elementem jest (w miarę możliwości) kontynuacja dotychczasowych kierunków rozwojowych. Jednak nie oznacza to niewdrażania nowych idei do koncepcji rozwoju miasta. Dokument studium z 2014 r. wyznacza w pierwszej kolejności (studium 2014, t. II:137) obszary objęte strategicznymi projektami miejskimi: Balice, Park Rzeki Wisły, Płaszów-Rybitwy, Kraków-Nowa Huta Przyszłości (plansza K6 – zmiany studium). Obszarem proponowanym do objęcia ustaleniami planistycznymi jest także śródmieście Krakowa wraz z częścią dzielnicy Łobzów.

O potrzebie wyznaczania tzw. „obszarów strategicznych” pisał R. Mydel (1994), wskazując także na rejon kombinatu nowohuckiego. Podobne sugestie co do zatrzymania ekspansji terytorialnej Krakowa poprzez m.in. intensyfikację zagospodarowania zawarte były już w miejscowym planie ogólnego

zagospodarowania przestrzennego miasta Krakowa z 1988 r. (Mydel 1994). Wyznaczenie tych obszarów nie jest jednak bezpośrednio elementem koncepcji *smart growth*.

Polityka przestrzenna wyrażona poprzez obejmowanie miasta miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego jest najlepszym instrumentem ochrony i kształtowania przestrzeni w sposób kompleksowy, zgodnie z zasadami zrównoważonego rozwoju, w którym to ideą przewodnią jest godzenie interesów mieszkańców i inwestorów, z poszanowaniem środowiska, w którym człowiek egzystuje.

Obecne studium, pomimo że nie wyznacza wprost wielofunkcyjnych ośrodków np. na wzór miast amerykańskich, zawiera elementy koncepcji miasta zwartego, co mieści się w ramach modelu *smart growth*.

Literatura

- Biuro Planowania Przestrzennego, Urząd Miasta Krakowa; <http://www.bip.krakow.pl> (dostęp: 4 maja 2015).
- Getting to Smart Growth. 100 Policies for Implementation*, <http://www.aarp.org/content/dam/aarp/livable-communities/act/planning/getting-to-smart-growth-100-policies-for-implementation-aarp.pdf> (dostęp: 17 maja 2015).
- GUS 2012, Pokrycie planami miejscowymi wybranych miast Polski.
- Izmailów B., 2013, *Rzeźba terenu*, [w:] B. Degórska, M. Baścik (red.), Środowisko przyrodnicze Krakowa. Zasoby–Ochrona–Kształtowanie, 2013, s. 21–32.
- Jacobson J., Forsyth A., 2008, *Seven American TOD's: Good practices for urban design in Transit-Oriented Development projects*, *Journal of Transport and Land Use* 1(2), s. 51–88, <http://jtlu.org> (dostęp: 4 maja 2015).
- Margerum R. D., Parker R., Brody S., McEwen G., 2013, *Metropolitan Smart-Growth Centers: An Assessment of Incentive Policies in Four Regions*, *The Journal of Transport and Land Use* 6(2), s. 21–32; <http://jtlu.org> doi:10.5198/jtlu.v6i257 (dostęp: 4 maja 2015).
- Mierzejewska L., 2009, *Rozwój zrównoważony miasta – zagadnienia poznawcze i praktyczne*, Wydawnictwo Naukowe Uniwersytetu im. Adama Mickiewicza, Poznań.
- Mydel R., 1994, *Rozwój urbanistyczny miasta Krakowa po drugiej wojnie światowej*, Wydawnictwo i Drukarnia Secesja, Kraków.

Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 26 sierpnia 2003 r. w sprawie wymaganego zakresu projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego (Dz. U. 2003 nr 164, poz. 1587 z późn. zm.).

Studium dla Krakowa uchwalone w 2003 r. (Uchwała Nr XII/87/03 z dnia 16 kwietnia 2003 r. zmieniona uchwałą Nr XCIII/1256/10 z dnia 3 marca 2010 r.); <http://www.bip.krakow.pl> (dostęp: 4 maja 2015).

Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Krakowa – dokument ujednoczony, 2014 (Uchwała nr XII/87/03 z dnia 16 kwietnia 2003 r. zmieniona uchwałą nr XCIII/1256/10 z dnia 3 marca 2010 r. zmieniona uchwałą nr CXII/1700/14 z dnia 9 lipca 2014 r.); <http://www.bip.krakow.pl> (dostęp: 4 maja 2015).

Ustawa z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz. U. z 2015 r. poz. 199).

Ustawa z dnia 25 lipca 2005 r. o lecznictwie uzdrowiskowym, uzdrowiskach i obszarach ochrony uzdrowiskowej oraz gminach uzdrowiskowych (Dz. U. z 2005 r. Nr 167, poz. 1399 z późn. zm.).

Vision 2040, The Growth Management, Environmental, Economic, and Transportation Strategy for the Central Puget Sound Region, adopted by the Puget Sound Regional Council Assembly April 24, 2008; <http://www.psrc.org/assets/366/7293-V2040.pdf> (dostęp: 4 maja 2015).

Zarządzenie nr 1538/2014 Prezydenta Miasta Krakowa z dnia 06.06.2014 r. w sprawie przyjęcia i przekazania pod obrady Rady Miasta Krakowa projektu uchwały Rady Miasta Krakowa w sprawie uchwalenia zmiany „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Krakowa”; <http://www.bip.krakow.pl> (dostęp: 4 maja 2015).

Spatial planning in Krakow. Outline of planning policy referenced to smart growth

Summary

Krakow is a city which consists of preserved urban patterns of the Old Town, 19th century neighbourhoods and old part of Nowa Huta. The paper puts forward a spatial planning system in Krakow related to study of conditions and directions of spatial planning (land use development plan) and another type of planning documents like

local plans. This article sets out planning policies related to new ideas of smart growth. Krakow new land use development plan (called Studium) consists some parts of the smart growth concept like increase of mixed-use areas, policies of future plans in central part of Krakow or more intensified development referenced to building heights. The paper also presents the distribution of local plans related to Krakow neighbourhoods (Fig. 2). The author proposes (Fig. 3) a system of local centres similar to urban villages and green areas connected with it, which could be the main recreational open spaces in Krakow Metropolitan Area. Planning policy in Krakow includes some parts of smart growth but it is in initial stage.

Keywords: urban planning, land use plan, smart growth, compact city

Paweł Godzina

Uniwersytet Jagielloński

Instytut Geografii i Gospodarki Przestrzennej

ul. Gronostajowa 7, 30-387 Kraków

p.godzina@gmail.com

KRZYSZTOF GWOSDZ, BOLESŁAW DOMAŃSKI

Czynniki sukcesu kreatywnej destrukcji gospodarki Bielska-Białej

Zarys treści: Autorzy, na przykładzie Bielska-Białej, identyfikują czynniki i mechanizmy wpływające na zdolność miasta przemysłowego do podtrzymywania swojej dynamiki rozwojowej oraz odporność na kryzysy zewnętrzne. Bielsko-Biała, które stało się w XIX w. ważnym ośrodkiem przemysłu włókienniczego, a następnie także maszynowego i metalowego, w XX stuleciu musiało zmierzyć się z kilkoma szokami rozwojowymi. Po pierwsze, utraciło ono znaczną część swojej klasy przedsiębiorczej w wyniku eksterminacji Żydów przez Niemców w okresie 1939–1945, a następnie wysiedlenia niemieckich przedsiębiorców i kadry. Okres realnego socjalizmu przyniósł likwidację wielu działalności usługowych, które były istotnym elementem gospodarki miasta przed 1945 r. oraz spowodował nacjonalizację i komasację licznych niezależnych firm włókienniczych, zatrzymując ich rozwój technologiczny. Otwarcie polskiej gospodarki na globalną konkurencję w latach 90. przyniosło upadek tej gałęzi przemysłu. Wreszcie w 1999 r. miasto zostało pozbawione funkcji administracyjnych o randze regionalnej, które pełniło od 1975 r. Wydarzenia te nie spowodowały jednak zahamowania rozwoju miasta (jak to miało miejsce w wielu innych ośrodkach przemysłu włókienniczego). Wiele obiektów poprzemysłowych zostało zagospodarowanych na inne cele, a miasto, w którym działa znaczna liczba dużych przedsiębiorstw (szczególnie w przemyśle samochodowym), wyróżnia się równocześnie dynamicznym rozwojem małych i średnich firm. Podtrzymywanie przez dłuższy okres czasu pozytywnych procesów rozwoju miasta może być interpretowane w kategoriach ewolucyjnych jako sekwencja pojawiających się kolejno i częściowo nakładających się na siebie ścieżek rozwojowych różnych działalności (branż) dynamizujących gospodarkę lokalną. Pomimo długotrwałej przewagi włókiennictwa, nie mieliśmy do czynienia z funkcjonalnym, instytucjonalnym i mentalnym uwięzieniem na ścieżce. Wiązało się to z obecnością wielu niezależnych firm lokalnych oraz rozwinięciem systemu przemysłowego mającego wiele cech organizacji sieciowej. Równocześnie stosunkowo wcześniej zaczął się proces stopniowej dywersyfikacji miejscowego przemysłu w kierunku powiązanych branż, w pierwszym okresie przede wszystkim produkcji metalowej i maszyn, a następnie przemysłu samochodowego. Sukces Bielska-Białej interpretować można również w kategoriach zlokalizowanych zdolności.

Są one wynikiem dynamicznej interakcji między aktywnością firm a zmieniającym się otoczeniem, obejmuje kwalifikacje, umiejętności, postawy oraz niezawodność i wiarygodność ludzi, podmiotów gospodarczych i instytucji lokalnych, które znajdują wyraz w relacjach między sobą. W Bielsku-Białej okazały się one relacyjnym zasobem, tworzonym, odtwarzanym i wzmacnianym na przestrzeni ostatnich wieków, pomimo szoków zewnętrznych, stając się podstawą budowania kompetencji przedsiębiorstw – zarówno firm lokalnych, jak i inwestorów zewnętrznych, a tym samym mechanizmem pośredniczącym w rozwoju miasta.

Słowa kluczowe: miasto przemysłowe, czynniki rozwoju lokalnego, mechanizmy adaptacji, odporność miast, pokrewieństwo branżowe, rozwój zależny od ścieżki, zlokalizowane zdolności

Kontekst teoretyczny i cele opracowania

Określenie czynników i mechanizmów umożliwiających podtrzymywanie przez dłuższy okres czasu pozytywnych procesów rozwoju w skali lokalnej i regionalnej jest współcześnie ważnym polem dociekań geografii ekonomicznej. Istotne jest w tym względzie ustalenie – jak to określili Martin i Sunley (2006) – dlaczego jedne miasta i regiony podążyły trajektorią rozwojową, która utraciła swoją dynamikę, podczas gdy inne uniknęły tego niebezpieczeństwa i w rezultacie są zdolne do ciągłej odnowy w kolejnych fazach rozwoju. Coraz większym zainteresowaniem cieszy się także problematyka reakcji, w tym odporności (*resilience*), układów przestrzennych na gwałtowne zmiany zachodzące w ich otoczeniu (Drobniak 2012; Martin, Sunley 2015).

Kwestia podtrzymywania rozwoju jest szczególnie istotna w miastach i regionach, które powstały lub silnie się rozwinęły w czasie XIX-wiecznej industrializacji. Mniej więcej do połowy XX w. były one rdzeniami kapitalistycznej gospodarki w Europie Zachodniej, później ich znaczenie systematycznie malało. Zdecydowana większość z nich doświadczyła długotrwałych trudności w adaptacji do zmieniających się trendów gospodarczych, np. Zagłębie Ruhry, Nord-Pas-de-Calais, niektóre zostały zmarginalizowane, np. północno-wschodnia Anglia. Szczególnym problemem po 1989 r. w Europie okazały się tradycyjne obszary przemysłowe w krajach postsocjalistycznych. Musiały one równocześnie sprostać dwóm wielkim wyzwaniom: przejściu od gospodarki planowej do rynkowej oraz globalnym zmianom w systemie produkcyjnym świata.

Boschma i Lambooy (1999) podkreślają, że „większość autorów wydaje się podzielać raczej pesymistyczny pogląd na pomyślny rozwój regionów przemysłowych, jakkolwiek nie ma zgody co do przyczyn odpowiadających za ten stan rzeczy”. Klasyczne interpretacje regresu obszarów tradycyjnego przemysłu, takie jak koncepcja cyklu życiowego produktu oraz postfordowska elastyczna produkcja, wskazywały, że obszary te, charakteryzujące się silnym uzwiązkowaniem, wysokimi płacami i zanieczyszczonym środowiskiem, stały się ofiarami swojego przeszłego sukcesu (Hall 1985). Tymczasem regiony pozbawione tego obciążającego dziedzictwa były opisywane jako te, które mają większą zdolność wykreowania nowych, dynamicznych działalności gospodarczych.

Współcześnie trudności adaptacyjne obszarów przemysłowych wyjaśnia się przede wszystkim na gruncie paradygmatu ewolucyjnego, analizując mechanizmy, które sprawiają, że układy terytorialne podążają taką, a nie inną ścieżką rozwojową, która jest rozumiana jako specyficzny proces kształtowania się cech i funkcji danego układu przestrzennego o charakterze nieergodycznym. Zdaniem Martina (2010) istnieją dwa idealne typy rozwoju zależnego od ścieżki, z których jeden prowadzi do zastoju, zaś drugi pozwala na ciągłą odnowę dotychczasowych struktur. Pierwsze środowisko określane jako „ograniczające” cechuje się niezdolnością lub słabą zdolnością do kreatywnej destrukcji. Wyjście z tego stanu jest możliwe poprzez punkt zwrotny o charakterze zewnętrznym, zapoczątkowany głęboką zmianą w otoczeniu takiego systemu, przy czym nieodłącznym elementem tego przejścia jest faza kryzysu, która może być długotrwała, w skrajnym przypadku prowadząca do trwałego upadku (*shrinkage*). Drugi typ to środowisko, które umożliwia powstawanie nowych dynamicznych firm, a zatem system zdolny do kreatywnej destrukcji (Martin 2010).

Wyróżnić można dwa podstawowe rodzaje mechanizmów rozwoju regionu: samowzmacniający i reakcyjny (Mahoney 2000). W pierwszym z nich początkowe cechy są reprodukowane poprzez sprzężenia zwrotne. Mechanizmy samowzmacniające mogą mieć charakter pozytywny (*virtuous circle*) bądź negatywny (*vicious circle*). Procesy reakcyjne mają charakter sekwencji przyczynowo połączonych wydarzeń, w których każde było z jednej strony reakcją na wydarzenia wcześniejsze, a z drugiej przyczyną późniejszych. W tym

wypadku nie następuje proces wzmacniania początkowej struktury, lecz jej przekształcania. Jego skutki mogą być pozytywne lub negatywne.

Wyjaśniając, dlaczego miasta i regiony tradycyjnego przemysłu odznaczają się „zastojowym” typem zależności od ścieżki, należy wskazać na wpływające na siebie wzajemnie cechy gospodarcze, społeczne i przestrzenne tych obszarów.

W toku rozwoju tych obszarów zachodził tam proces postępującej oligopolizacji i pionowej integracji firm, w efekcie czego stały się one strukturami ekonomiczno-terytorialnymi, charakteryzującymi się niewielką liczbą niezależnych, dużych, silnie zintegrowanych pionowo firm (Saxenian 1994). W obszarze takim przeważają zarządzający firmami menedżerowie i specjaliści oraz robotnicy, a niewielu jest przedsiębiorców, osób mających skłonność do inicjatywy i podejmowania ryzyka. Słaba jest wobec tego kultura eksperymentu, a w konsekwencji innowacyjność takiego obszaru. Fenomen ten określa się mianem kultury zależności. Hudson (1989) uważa, że kultura ta oddziaływała w trzech głównych sferach. Oznaczała dominację na rynku pracy wielkich firm przemysłowych przy niedorozwoju innych możliwości zatrudnienia. Po drugie związana była z paternalistycznymi relacjami wiążącymi pracodawcę z pracownikiem (Domański 1997) oraz istotnie wpływała na sposób postrzegania świata i możliwości jego zmiany.

Wysoka współzależność między dominującymi branżami prowadzi do „patologicznej homeostazy” (Stryjakiewicz 1999), a nawet – na styku z sferą polityczną – „sklerozy instytucjonalnej” (Olson 1982). Dominujący interesariusze – wielkie firmy przemysłowe, w tym działające w nich związki zawodowe, powiązane z nimi instytucje, np. badawcze, oraz władze lokalne czy regionalne, w sytuacji kryzysowej lobbują na rzecz zachowania *status quo*, a nawet przywrócenia *status quo ante*. Mechanizmy reprodukcji doprowadzają więc do samowzmacniania się obranej wcześniej ścieżki rozwoju, uniemożliwiając lub utrudniając alternatywny rozwój czy dywersyfikację. Celnie ujął to Grabher (1993), wskazując, że „początkowe silne strony okręgów przemysłowych w przeszłości – ich przemysłowa atmosfera, wysoko rozwinięta i wyspecjalizowana infrastruktura, bliskie powiązania między firmami oraz silne polityczne poparcie regionalnych instytucji – obróciły się w uporczywe przeszkody w innowacji”. Grabher wprowadził określenie „wielokrotnego

uwieżenia na ścieżce” – funkcjonalnego, mentalnego i politycznego (Hassink, Shin 2005), tłumacząc problemy z adaptacją starych obszarów przemysłowych na przykładzie Zagłębia Ruhry.

Istotny z punktu długoterminowego rozwoju jest jeszcze jeden proces. Wykształcenie się zbyt wyspecjalizowanego skupienia prowadziło do utraty korzyści dywersyfikacji (Jakobs 1969), a tymczasem – zgodnie z założeniami teorii ewolucyjnych – różnorodność jest kluczem do nowych odmian (*novelty*). Jak przekonują niektórzy autorzy (Nooteboom 2000; Neffke i in. 2011), innowacje lepiej rodzą się w środowisku, gdzie pola wiedzy poszczególnych interesariuszy ani nie zachodzą na siebie, ani też nie są od siebie zbyt oddalone, lecz częściowo się zazębiają. Z punktu widzenia podtrzymywalności rozwoju szeroka baza działalności technologicznie pokrewnych może być więc bardziej korzystna niż zbiór niepowiązanych ze sobą gałęzi.

Elementem pośredniczącym w relacji między firmami a terytorium ich działania mogą być dynamicznie zlokalizowane zdolności. Składają się na nie umiejętności i postawy pracowników i przedsiębiorców, jakość, niezawodność i inne cechy dostawców oraz różnorodnych instytucji i organizacji, w tym władz publicznych (Domański, Gwosdz 2009). Można w tym kontekście zapytać, czy zlokalizowane zdolności wykształcone historycznie w starych miastach i regionach przemysłowych przyczyniają się do ich współczesnego rozwoju.

Zastojowa ścieżka rozwoju, jakkolwiek typowa dla miast i regionów przemysłowych, nie stała się jednak doświadczeniem wszystkich ośrodków. Niektóre z powstałych w XIX w. miast przemysłowych okazały się w toku swego rozwoju zarówno zdolne do kreatywnej destrukcji, jak i wykazywały dużą odporność na kryzysy. Wśród miast polskich przykładem takiego ośrodka jest Bielsko-Biała. Miasto to w latach XX w. doświadczyło trzech znaczących szoków o charakterze zewnętrznym, które mogły spowodować kryzys (zagłada i wysiedlenie miejscowej klasy średniej i wyższej 1940–1946, upadek przemysłu włókienniczego po 1989 r. i utrata statusu ośrodka wojewódzkiego w 1998 r.), nie utraciło jednak swojej dynamiki rozwojowej. Analiza studium przypadku tego miasta może pozwolić na naświetlenie mechanizmów i czynników udanej adaptacji miasta przemysłowego, widzianych jako sekwencja przyczynowo połączonych wydarzeń składających się na reakcyjną ścieżkę

rozwoju.

Autorzy na przykładzie Bielska-Białej odpowiadają w niniejszej pracy na dwa główne pytania:

- Jakie mechanizmy rozwoju stoją za zdolnością miasta przemysłowego do podtrzymywania swojej ścieżki rozwojowej (kreatywnej destrukcji)?
- Jakie czynniki zapewniają miastu przemysłowemu odporność na kryzysy zewnętrzne?

W kolejnych rozdziałach zarysowano główne ścieżki rozwoju Bielska-Białej, a następnie dokonano interpretacji mechanizmów i czynników tego rozwoju.

Rozwój Bielska i Białej jako wyspecjalizowanych ośrodków przemysłu włókienniczego

Powstałe na przełomie XIII i XIV w. Bielsko było osadą położoną na rubieżach Księstwa Cieszyńskiego. Do połowy XVII w. nie wyróżniało się pod względem gospodarczym na tle innych niewielkich miasteczek Górnego Śląska. Podstawowa działalność gospodarcza w mieście opierała się na funkcjach centralnych pełnionych dla okolicznych wsi, zasiedlonych przez osadników niemieckojęzycznych.

W okresie XVI–XVIII w. miało miejsce odejście od dotychczasowego genotypu funkcjonalnego miasta, tj. zespołu funkcji mających decydujący wpływ na jego powstanie i początkowy rozwój (Krzysztofik 2012). Bielsko stało się silnie wyspecjalizowanym ośrodkiem produkcji wyrobów włókienniczych. Za wykształcenie się w tym miejscu prężnego i dużego skupienia branży włókienniczej odpowiadał splot czynników o charakterze wewnętrznym i zewnętrznym.

Jakkolwiek lokalne tradycje tkackie istniały niemal w każdym mieście śląskim, to czynnikiem inicjującym, który umożliwił przejście Bielska z poziomu lokalnej, słabej jakościowo i niewielkiej ilościowo produkcji do ponadregionalnego, wysokospecjalistycznego i słynącego z wysokiej jakości wyrobów, było kilka faz migracji tkaczy z Dolnego Śląska i terenów Niemiec. Pierwsza z nich przypadała na wiek XVI, druga – istotniejsza – na okres wojny trzydziestoletniej (1618–1648). Wówczas to położone przy granicy z Rzeczpospolitą

miasteczko, należące do protestanckiej rodziny Sunneghów, stało się miejscem docelowym migrantów, przede wszystkim ewangelików, z ośrodków zniszczonych na skutek działań wojennych. W konsekwencji już na przełomie XVII i XVIII w. Bielsko osiągnęło rangę dużego ośrodka rzemiosła, największego w skali Śląska Cieszyńskiego. W 1734 r. w mieście działało 429 rzemieślników, z czego aż 271 mistrzów tkackich i kilkunastu postrzygaczy sukna. Skalę rozwoju tej działalności obrazuje fakt, że w 1571 r. było w Bielsku 17 mistrzów tkackich, którzy działali w oparciu o wystawiony przez księcia cieszyńskiego Wacława III Adama w 1548 r. przywilej (Kenig, Stysińska 2008). Kształtowanie się nowej ścieżki rozwojowej Bielska w XVI–XVII w. umożliwiła zatem przede wszystkim transplantacja umiejętności z innych obszarów, padła ona jednak na żyzny grunt. Oprócz cech społecznych mieszkańców, które sprzyjały przedsiębiorczości, nie bez znaczenia było położenie geograficzne miasta – na granicy z Rzeczpospolitą (chłonny rynek zbytu, przy słabości tamtejszych producentów), a jednocześnie na szlaku handlowym na Węgry. Lokalne warunki zadecydowały o specyfice branżowej ośrodka, który produkował przede wszystkim tkaniny wełniane.

Również na okres od XVI do XVIII w. przypada dynamiczny rozwój sąsiadującej z Bielskiem małopolskiej osady Biała. Ten niewielki przysiółek, wzmiankowany po raz pierwszy w połowie XVI w., uzyskał w 1613 r. status samodzielnej wsi, a 110 lat później prawa miejskie. Podobnie jak w Bielsku głównym czynnikiem przyspieszającym wzrost była produkcja sukna, przy czym możemy tu mówić o dyfuzji innowacji o charakterze zaraźliwym.

Istotnym czynnikiem dynamizującym rozwój wytwórczości włókienniczej w Bielsku i Białej były wydarzenia geopolityczne 2 połowy XVIII w. W wyniku wojen śląskich (1740–1763) Bielsko, jako jedyne duże centrum produkcji włókienniczej na Śląsku, pozostało w granicach Austrii, co w dobie merkantylistycznej polityki państw europejskich polepszało jego pozycję na rynku. U schyłku XVIII w. łatwiejsza była ekspansja wyrobów bielskich na przylegający obszar Małopolski, która w wyniku III rozbioru została włączona do cesarstwa. O sile przyciągania miasta w tym okresie świadczą kolejne firmy otwierane w Bielsku i Białej przez przybyszów m.in. z Węgier, Prus, a nawet Szwecji. Wówczas też, w związku z zapotrzebowaniem na pośredników handlowych, pojawili się w Bielsku Żydzi (Kenig 1996).

Zdobyta wiedza, umiejętności, kapitał i przedsiębiorczość mieszkańców Bielska i Białej stały się podstawą dynamicznego rozwoju fabryk włókienniczych w epoce industrializacji, która w Bielsku symbolicznie zaczęła się w 1806 r., kiedy to do miasta sprowadzono pierwszą mechaniczną przędzarkę. Rozpoczął się też nieuchronny proces wypierania krosen ręcznych przez mechaniczne. Warto podkreślić jest fakt, że w XIX w. rozwój technologiczny zarówno śląskiego Bielska, jak i małopolskiej Białej przebiegał niemal jednocześnie na skutek dwukierunkowej dyfuzji innowacji (Haase 1873). W końcu XIX w. złożony z około 100 producentów, głównie wyrobów wełnianych, a częściowo lniarskich, bielsko-bialski ośrodek włókienniczy stał się jednym z największych skupień tej branży w monarchii austro-węgierskiej (Kenig, Stysińska 2008).

Eksterminacja Żydów przez nazistów w okresie 1939–1945, a następnie wysiedlenie niemieckich przedsiębiorców i kadry oraz nacjonalizacja i komasacja przedsiębiorstw (z kilkudziesięciu niezależnych firm utworzono 12 państwowych przedsiębiorstw włókienniczych) radykalnie zmieniła warunki funkcjonowania firm z tej branży. Mimo pewnych inwestycji modernizacyjnych dokonanych w latach 70. funkcjonujące przez cztery dekady w ramach logiki gospodarki planowej zakłady nie były zdolne po 1989 r. do konkurencji cenowej z firmami azjatyckimi i technologicznej z producentami europejskimi, zwłaszcza że branża włókiennicza nie została objęta działaniami osłonowymi, umożliwiającymi jej stopniową adaptację. Lata 90. i początek XXI w. przyniosły w efekcie upadek tej gałęzi przemysłu, a do dziś z wielkiego kompleksu włókienniczego przetrwały w Bielsku-Białej jedynie dwie większe firmy: Bielstyl i Lenko.

Mechanizmy powstawania zdywersyfikowanej struktury przemysłowej

W drugiej połowie XIX w. w Bielsku i Białej rozwinął się znaczący ośrodek przemysłu maszynowego i metalowego. Jego powstanie możemy interpretować w świetle fenomenu dywersyfikacji w kierunku branż pokrewnych, tzn. rozwoju branż technologicznie zbliżonych do działalności już w nim istniejących (Neffke i in. 2011), a sam proces przebiegał trzytorowo. Po pierwsze

maszyny włókiennicze importowane z bardziej technologicznie rozwiniętych ośrodków, np. Friedlandu, Chemnitz czy Brna, były kopiowane, a nierzadko udoskonalane przez miejscowych ślusarzy, którzy następnie zakładali własne warsztaty produkcyjne. Inna ścieżka powstania nowych firm w branży maszynowej polegała na powstawaniu samodzielnych przedsiębiorstw z warsztatów naprawczych maszyn przy fabrykach włókienniczych. Wreszcie w Bielsku i Białej osiedlali się przedsiębiorcy z zewnątrz, którzy nabyte wcześniej umiejętności wykorzystywali we własnych firmach. W ten sposób rozwinęła się jedna z największych firm tej branży: G. Jacoby (po 1945 Befama).

Jakkolwiek wiodącą rolę w branży maszynowej i metalowej odgrywała produkcja maszyn włókienniczych, to dywersyfikacja produkcji w tej dziedzinie była duża. W ośrodku bielsko-bialskim rozwijano m.in. odlewnictwo, produkcję maszyn parowych, maszyn dla przemysłu chemicznego i spożywczego, pomp, tokarek, hydrantów, wyrobów emaliowanych, śrub, okuć i szeregu innych wyrobów metalowych. Jednym z głównych czynników rozwoju tak różnorodnych wyrobów był fakt bliskości dużych rynków zbytu, a jednocześnie dostawców surowca, w położonych kilkadziesiąt kilometrów na północ i zachód dwóch dużych okręgów górniczo-hutniczych: ostrawsko-karwińskiego i górnośląskiego.

Przemysł włókienniczy oraz produkcja maszyn i wyrobów z metali stały się najważniejszymi gałęziami przemysłu ośrodka bielsko-bialskiego. Ich udział w łącznym zatrudnieniu przemysłowym można szacować na ok. 60% (*Rocznik Polskiego Przemysłu i Handlu* 1938). Oprócz nich przed 1939 r. powstały także liczne zakłady innych branż. Ich rozwój można widzieć jako mający swe źródło w endogenicznej przedsiębiorczości (wynałazczości), dywersyfikacji w kierunku branż pokrewnych, powstawania branż w oparciu o miejscowe zasoby środowiska oraz transplantację umiejętności z zewnątrz.

Pojawienie się w Bielsku przemysłu elektrotechnicznego jest przykładem rozwoju nowej branży w wyniku endogenicznej przedsiębiorczości. Pierwsza duża fabryka tej branży (*nota bene* najstarsza na obszarze dzisiejszych ziem polskich) była efektem działalności bielskiego przedsiębiorcy i wynalazcy G. Schwabe' go. Ważna była jednak także wiedza zaczerpnięta z zewnątrz, czego przykładem może być fabryka akumulatorów PETEA, założona w 1922 r. w Białej przez inż. Karola Pollaka, znanego polskiego wynalazcę. Z kolei

geneza branży lotniczej (budowa szybowców) związana była z działalnością lwowiaka Tadeusza Chlipalskiego, który w 1935 r. założył Śląskie Warsztaty Szybowcowe w Bielsku. Po drugiej wojnie tradycje te wznowiono również dzięki środowisku inżynierów ze Lwowa osiadłych w konurbacji górnośląskiej (Skarbiński 2000). Po 1989 r. w Bielsku-Białej powstało znaczące skupienie małych i średnich firm branży lotniczej i kompozytów polimerowych (około 20 podmiotów), które swe źródło ma w przedsiębiorczości inżynierów dawnego szybowcowego zakładu doświadczalnego (klasyczne procesy *spin-offs*).

W okresie międzywojennym w ośrodku bielsko-bialskim rozwinął się przemysł odzieżowy, przede wszystkim kapeluszniczy. Jego powstanie można interpretować jako klasyczny przykład dywersyfikacji w kierunku branż pokrewnych. Z kolei z branży kapeluszniczej wyewoluowała produkcja obuwia, Bielska Fabryka Obuwia (Befado) powstała bowiem na bazie znacjonalizowanego zakładu kapeluszniczego.

Kilka innych branż przemysłowych opierało się na lokalnej i regionalnej bazie surowcowej. W ten sposób w ośrodku bielsko-bialskim rozwinął się przemysł drzewny, spożywczy i materiałów budowlanych.

Najmłodszą branżą, która pojawiła się w Bielsku-Białej przed 50 laty, jest przemysł samochodowy. Jego początek stanowi skonstruowanie i podjęcie w 1958 r. w bielskiej Wytwórni Sprzętu Mechanicznego (WSM), produkującej motopompy, produkcji silników – początkowo na stosunkowo niewielką skalę – do wytwarzanej przez warszawską FSO Syreny. Gdy w 1971 r. rząd polski podpisał umowę licencyjną na wytwarzanie Fiata 126p, na bazie WSM utworzono Fabrykę Samochodów Małolitrażowych (FSM) z siedzibą w Bielsku-Białej, obejmującą kilkanaście zakładów, w tym nowy zakład montażu samochodów w Tychach. Lobbing na rzecz takiej decyzji podjętej na szczeblu centralnym w Warszawie prowadził skutecznie dyrektor WSM Ryszard Dziopak (Kaczmarek 2010). W 1972 r. montaż Syreny przeniesiono z Warszawy do Bielska-Białej, a rok później w nowym zakładzie w tym mieście rozpoczęto montaż Fiata 126p oraz produkcję zespołów napędowych (silników i skrzyń biegów), które eksportowane były w ramach spłaty licencji do Włoch. Ponieważ bielski zakład był jedynym producentem silnika tego modelu Fiata, montowanego także we Włoszech, musiał spełniać wszystkie zachodnioeuropejskie standardy jakościowe – oznaczało to daleko idące

wsparcie technologiczne ze strony włoskiego koncernu i doprowadziło do rozwinięcia kompetencji miejscowej kadry unikalnych w okresie socjalizmu.

W 1992 r. doszło do przejęcia FSM przez Fiata, a do produkcji wprowadzono kolejne nowe modele samochodów. Zakład w Bielsku-Białej rozbudowany został i zmodernizowany pod kątem produkcji zaawansowanych technologicznie silników dieslowskich i benzynowych przez spółkę Fiat Powertrain (ponad 0,5 mln sztuk rocznie); montaż pojazdów zakończono tu w 2000 r. Nowy zakład przyciągnął do miasta kolejnych inwestorów z branży producentów części do silników i układów kierowniczych, np. Eaton, TRW, Cooper Standard, oraz inne firmy, które wybudowały tu nowe zakłady komponentów samochodowych, np. Hutchinson. W chwili obecnej w Bielsku-Białej działa 20 dużych i średnich fabryk tej branży zatrudniających blisko 10 tys. pracowników, co daje jej największy udział w przemyśle miasta. Towarzyszy temu rozwój kompetencji pozaprodukcyjnych w niektórych firmach oraz lokalnych firm inżynierskich i badawczo-rozwojowych, np. Bosmal.

Rozwój miasta jako ośrodka usługowego

Istotnym czynnikiem stabilizującym ścieżkę rozwoju miasta o genezie przemysłowej jest zdolność do rozwinięcia ponadlokalnych funkcji usługowych. Można nawet pokusić się o stwierdzenie, że – zgodnie z modelem sektorowym Clarka (1940) – o długoterminowym powodzeniu miasta przemysłowego bardziej decydują spełniane przez niego funkcje nieprodukcyjne niż produkcyjne (Dziewoński, Jerczyński 1971; Domański 2000; Gwosdz 2004).

Ukształtowanie się Bielska-Białej jako znaczącego ośrodka usługowego o skali subregionalnej z jednej strony miało dość modelowy charakter opisany przez koncepcję faz rozwoju miasta przemysłowego Thompsona (Goodall 1987), z drugiej przebiegało pod wpływem specyficznych czynników, na które składały się położenie miasta i wydarzenia zmieniające geografę polityczną regionu.

Rosnąca i różnicująca się branżowo działalność produkcyjna poprzez zaopatrzeniowe i dochodowe efekty mnożnikowe stymulowała rozwój działalności usługowej. Korzystnie na ten proces oddziaływała specyfika ośrodka bielskiego i bialskiego, gdzie dużą rolę odgrywały liczne średnie firmy rodzinne,

co sprzyjało powstaniu szerszego rynku zbytu na usługi, w porównaniu do ośrodków, w którym dominowały pojedyncze wielkie zakłady. Bardziej dynamiczny – tak w kategoriach ludnościowych jak i podmiotów gospodarczych – rozwój ośrodka bielsko-bialskiego sprawiał, że zaczął on pełnić rolę miejsca centralnego dla coraz szerszego obszaru. Po 1918 r. trend ten wzmocnił nowy podział polityczny, gdzie dotychczasowy ośrodek regionalny – Cieszyn, podzielony na dwa miasta stał się miastem nadgranicznym. W latach 1975–1998 Bielsko-Biała awansowała do rangi ośrodka regionalnego, jako stolica województwa bielskiego.

Począwszy od końca XIX w. ważnym czynnikiem wzmacniającym funkcje usługowe miasta stał się rozwój turystyki Bielsko w tym względzie zaczęło pełnić rolę ośrodka rozrządowego dla turystów zmierzających w Beskid Śląski.

Okres socjalizmu z jednej strony przyniósł likwidację wielu działalności rynkowych, które były istotnym elementem gospodarki miasta przed 1945 r., z drugiej miasto pozyskało niektóre usługi wyższego rzędu, tak o charakterze centralnym jak i wyspecjalizowanym, które miały znaczenie po 1989 r., wiązały się bowiem ze wzrostem lokalnego kapitału ludzkiego. Dotyczyło to przede wszystkim lokalizacji w mieście filii Politechniki Łódzkiej, Studia Filmów Rysunkowych oraz związanych z działalnością produkcyjną instytutów badawczych, np. Ośrodka Badawczo-Rozwojowego Szybownictwa i Ośrodka Badawczo-Rozwojowego Samochodów Małolitrażowych.

Po 1989 r. w Bielsku-Białej obserwujemy dynamiczny rozwój prywatnego sektora usługowego. Ma on swe źródło zarówno w dużym rynku zbytu na usługi o charakterze centralnym, jako że Bielsko-Biała jest ośrodkiem węzłowym zamożnego subregionu i cechującego się dodatkowo korzystnymi tendencjami demograficznymi. Na tle innych dużych miast województwa śląskiego Bielsko-Biała wyróżnia się ponadto poziomem rozwoju usług dla biznesu – nigdzie indziej nadwyżka ta w stosunku do liczby ludności nie jest tak duża (Sobala-Gwosdz i in. 2010). Możemy w tym przypadku mówić o sprzężeniu zwrotnym – dynamiczny rozwój usług dla biznesu jest odzwierciedleniem dynamiki rozwoju zróżnicowanego branżowo i wielkościowo (duża rola MŚP) sektora produkcyjnego. Z kolei rozwinięte usługi dla biznesu sprzyjają rozwojowi nowych firm. Przypadek Bielska-Białej potwierdza tym samym słuszność hipotezy paralelnej Badego (1998): istnieje silny

związek między wzrostem w przemyśle przetwórczym a wzrostem miejsc pracy w sektorze usług dla biznesu. W sumie Bielsko-Biała posiada wiele cech środowiska przyjaznego dla powstawania i rozwoju firm: cechy kulturowe mieszkańców, lokalny i regionalny rynek zbytu, silny sektor usług dla biznesu, co zresztą znajduje potwierdzenie w opiniach miejscowych przedsiębiorców (Bieńkowska 2008). Natomiast po 1990 r. słabsza jest dynamika i skala rozwoju szkolnictwa wyższego w mieście. Wprawdzie w Bielsku-Białej funkcjonuje kilka wyższych szkół niepublicznych – w tym jedna o charakterze akademickim – niemniej jednak ich potencjał mierzony liczbą studentów oraz możliwościami naukowymi i dydaktycznymi (Lewicki 2013) pozostaje w tyle za niektórymi ośrodkami subregionalnymi w Polsce.

Podsumowanie

Wiele miast przemysłowych Europy Środkowej w okresie postsocjalistycznej transformacji i otwarcia na konkurencję globalną doświadczyło zapaści gospodarczej lub co najmniej bolesnej restrukturyzacji, znajdującej wyraz w wysokim bezrobociu oraz licznych niezagospodarowanych obiektach i terenach poprzemysłowych. W Bielsku-Białej upadek branży włókienniczej, która wykreowała miasto jako ośrodek przemysłowy, nie spowodował zahamowania jego rozwoju, a miasto uznawane jest powszechnie za ośrodek sukcesu. Stopa bezrobocia od 1991 r. była o 6–9 pkt. procentowych niższa niż w kraju (na koniec czerwca 2014 r. 5,6%, w porównaniu do odpowiednio 12,1 i 11,9% w takich dawnych ośrodkach włókienniczych jak Częstochowa i Łódź). Olbrzymia część obiektów poprzemysłowych została zagospodarowana na inne cele (Białka 2005). Miasto, w którym działa znaczna liczba dużych przedsiębiorstw, wyróżnia się równocześnie dynamicznym rozwojem małych i średnich firm – 237 firm na 1000 mieszkańców w wieku produkcyjnym w 2013 r. (w porównaniu do 207 w Łodzi i 183 w Częstochowie).

Rozwój miasta może być interpretowany w kategoriach ewolucyjnych jako sekwencja pojawiających się kolejno i częściowo nakładających się na siebie ścieżek rozwojowych różnych działalności (branż) dynamizujących gospodarkę lokalną. Pierwszą z nich była produkcja włókiennicza, ukształtowana

w XVI i XVII w. poprzez migrację rzemieślników z innych regionów, którzy przeszczepili swoje umiejętności i technologię na grunt bielski. Na tej bazie wykształcił się w XIX w. duży ośrodek przemysłu fabrycznego opierający się na licznych dużych i średnich firmach lokalnych. Utrata klasy żydowskich i niemieckich przedsiębiorców oraz specjalistów w wyniku wojny wraz z nacjonalizacją zakładów i socjalistycznym modelem gospodarki zahamowały innowacyjność branży, przyczyniając się do rosnącego dystansu technologicznego i rynkowego w stosunku do innych krajów; otwarcie na konkurencję globalną po 1989 r. zadało jej ostateczny cios.

Druga połowa XIX stulecia była równocześnie okresem stopniowej dywersyfikacji lokalnego przemysłu. Zaczęto produkować maszyny włókiennicze, pojawiły się odlewnie i inne wytwórnie wyrobów metalowych. Towarzyszył temu rozwój innych branż przemysłowych i sprzyjał zarówno rynek lokalny samego Bielska i Białej, jak i sąsiedztwo wielkiego rynku Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego. Pojawienie się przemysłu samochodowego na początku lat 70. wykreowało zupełnie nową ścieżkę rozwojową, nawiązującą do wcześniejszych tradycji produkcji mechanicznej i metalowej, a uruchomioną przez decyzję polityczną o masowej produkcji małych samochodów w Polsce i oparciu jej na wytwórni w Bielsku-Białej.

Dynamiczny wzrost przemysłu w mieście i towarzyszący mu przyrost liczby mieszkańców sprzyjały równocześnie rozwojowi usług dla firm oraz usług konsumpcyjnych.

Nawiązując do koncepcji teoretycznych zarysowanych na początku artykułu, można pokusić się o identyfikację mechanizmów, które złożyły się na sukces kreatywnej destrukcji w rozwoju miasta.

Po pierwsze, pomimo długotrwałej przewagi jednej branży, nie mieliśmy do czynienia z funkcjonalnym, instytucjonalnym i mentalnym uwięzieniem na ścieżce (*lock-in*). Nie doszło do skostnienia w sposobach myślenia miejscowych elit i działania lokalnych instytucji. Wiązało się to z obecnością wielu niezależnych firm lokalnych oraz rozwinięciem systemu przemysłowego mającego wiele cech organizacji sieciowej. Równocześnie stosunkowo wcześniej zaczął się proces stopniowej dywersyfikacji miejscowego przemysłu w kierunku powiązanych branż, w pierwszym okresie przede wszystkim produkcji metalowej i maszyn. Zgodne jest to z tezą Neffkego, i in. (2011),

którzy twierdzą, że sukces w kreowaniu nowych ścieżek rozwojowych w starych ośrodkach i okręgach przemysłowych jest najbardziej prawdopodobny w przypadku dywersyfikacji w kierunku technologicznie powiązanych działalności. Oznacza to, że nowe technologiczne ścieżki rozwoju w regionach rzadko kiedy powstają od zera, najczęściej są silnie zakorzenione w historycznie ukształtowanej strukturze gospodarczej. Fenomen ten wskazuje na pozytywne cechy „zależności od ścieżki”. Restrukturyzacja adaptacyjna w oparciu o nowe branże produkcyjne, wymagające wyższych kwalifikacji i tworzące większą wartość dodaną są korzystniejsze niż próby szybkiego wykreowania nowych działalności gospodarczych (Lux 2010).

Sukces Bielska-Białej można również interpretować w kategoriach zlokalizowanych zdolności. Są one wynikiem dynamicznej interakcji między aktywnością firm a zmieniającym się otoczeniem i obejmują kwalifikacje, umiejętności, postawy oraz niezawodność i wiarygodność ludzi, podmiotów gospodarczych i instytucji lokalnych, które znajdują wyraz w relacjach między nimi. W Bielsku-Białej okazały się relacyjnym zasobem, tworzonym, odtwarzanym i wzmacnianym na przestrzeni ostatnich wieków, pomimo szoków zewnętrznych. Ostatecznie stały się podstawą budowania kompetencji przedsiębiorstw – zarówno firm lokalnych jak i inwestorów zewnętrznych, a tym samym mechanizmem pośredniczącym w rozwoju miasta.

Czynniki sprzyjające odporności miasta na szoki zewnętrzne oraz procesowi kreatywnej destrukcji można podzielić na wewnętrzne i zewnętrzne. Do tych pierwszych należy niewątpliwie środowisko społeczno-kulturowe; ośrodek bielski rozwinął się na pograniczu Śląska Cieszyńskiego i Rzeczypospolitej, w obszarze zróżnicowanym narodowościowo i religijnie. Obszar taki charakteryzował się ponadprzeciętną aktywnością społeczną i gospodarczą poszczególnych grup kulturowych, a więc również przedsiębiorczości lokalnej. Przeciwdziało to również wytworzeniu się kultury zależności, rozwijającej się często w regionach i miastach zdominowanych przez pojedyncze wielkie przedsiębiorstwa przemysłowe. Istotnym czynnikiem rozwoju, zwłaszcza po kataklizmie drugiej wojny światowej i znacznych ubytkach ludnościowych w Bielsku-Białej, stała się atrakcyjność mieszkaniowa miasta i Beskidu Śląskiego. Zapewniała ona stałe zasilanie miasta przez migrantów i wzbogacanie jego kapitału ludzkiego. Na cechach

społecznych, kulturowych i gospodarczych miasta bazują dynamiczne zlokalizowane zdolności ucieleśnione w relacjach między przedsiębiorstwami, ludźmi i instytucjami.

Spośród czynników zewnętrznych uwagę należy zwrócić na fakt, że bielskie firmy od początku swej działalności w XIX w. musiały sprostać wysokim wymaganiom jakościowym i konkurencji na rynku monarchii habsburskiej oraz górnośląskim (niemieckim). Wspomniany napływ migrantów, a paradoksalnie również zewnętrzne interwencje polityczne wynikające ze zmiany przynależności państwowej w 1918 oraz zmian politycznych po 1945 r., prowadziły również do ograniczonej sklerozy instytucjonalnej. Pojawienie się przemysłu samochodowego dynamizującego rozwój miasta było efektem specyficznego połączenia historycznej lokalnej ścieżki rozwoju przemysłu maszynowego i metalowego z jednostkowymi decyzjami podjętymi przez władze polityczne na szczeblu krajowym.

Literatura

- Bade F. J., 1998, *Perspektiven der Beschäftigung im Dienstleistungssektor*, Institut für Raumplanung Fakultät Raumplanung, Universität Dortmund, Arbeitspapier, 161.
- Białka M., 2005, *Functional transformations of post-industrial areas of the central part of Bielsko-Biała*, Prace Geograficzne IGiGP UJ, 115, 107–113.
- Bieńkowska B., 2008, Środowisko lokalne jako czynnik wspierania rozwoju firm (przykład małych i średnich przedsiębiorstw regionu Podbeskidzie), Zeszyty Naukowe Politechniki Białostockiej, Ekonomia i Zarządzanie, 11, 223–234.
- Boschma R. A., Lambooy J.G., 1999, *Why do old industrial regions decline? An exploration of potential adjustment strategies*, Paper presented at the European RSA Congress Dublin, <http://www.sre.wu-ien.ac.at/ersa/ersaconfs/ersa99/Papers/a061.pdf> (dostęp: 29.11.2012).
- Clark C., 1940, *The conditions of economic progress*, Macmillan, London.
- Domański B., 1997, *Industrial Control over the Socialist Town: Benevolence or Exploitation?*, Praeger, London.
- Domański B., 2000, *The impact of spatial and social qualities on the reproduction of local economic success: the case of the path dependent development of Gliwice*, Prace Geograficzne IGiGP UJ, 106, 35–53.

- Domański B., Gwosdz K., 2009, *Toward a more embedded production system? Automotive supply networks and localized capabilities in Poland*, *Growth and Change*, 40 (3), 452–482.
- Drobniak A., 2012, *Exploring the urban economic resilience concept*, *Regions Magazine*, 286 (1), 8–10.
- Dziewoński K., Jerczyński M., 1971, *Baza ekonomiczna i struktura funkcjonalna miast*, *Prace Geograficzne Instytutu Geografii PAN*, 87.
- Goodall B., 1987, *The Penguin dictionary of human geography*, Penguin Books, London.
- Grabher G., 1993, *The weakness of strong ties: the lock-in of regional development in the Ruhr area*, [w:] G. Grabher (red.), *The embedded firm: on the socioeconomics of industrial networks*, Routledge, London, 255–277.
- Gwosdz K., 2004, *Ewolucja rangi miejscowości w konurbacji przemysłowej. Przypadek Górnego Śląska (1830–2000)*, Instytut Geografii i Gospodarki Przestrzennej Uniwersytetu Jagiellońskiego, Kraków.
- Haase T., 1873, *Die Bielitz-Bialaer Schafwollwarenindustrie in ihrer historischen Entwicklung*, Teschen.
- Hall P.G., 1985, *The geography of the fifth Kondratieff*, [w:] P. Hall, A. Markusen (red.), *Silicon landscapes*, Allen & Unwin, Londyn.
- Hassink R., Shin D., 2005, *Guest editorial: The restructuring of old industrial areas in Europe and Asia*, *Environment and Planning A*, 37 (4), 571–580.
- Hudson R., 1989, *Wrecking a Region: State Policies, Party Politics and Regional Change in North East England*, Pion, London
- Jacobs J., 1969, *The economy of cities*, Vintage Books, New York
- Kaczmarek R. (red.), 2010, *Bielsko-Biała w latach 1918–2009*, Wydział Kultury i Sztuki Urzędu Miejskiego, Bielsko-Biała.
- Kenig P., 1996, *Wkład Żydów w rozwój przemysłu wełnianego Bielska i Białej do końca XIX w.*, [w:] J. Polak, J. Spyra (red.), *Żydzi w Bielsku Białej i okolicy*, Muzeum Okręgowe w Bielsku-Białej, Urząd Miejski w Bielsku-Białej, Bielsko Biała.
- Kenig P., Stysińska W., 2008, *Zarys dziejów Bielskiego przemysłu i przewodnik po ekspozycji włókienniczej*, Muzeum Techniki i Włókiennictwa w Bielsku-Białej, Bielsko-Biała.
- Krzysztofik R., 2012, *Umieszczenie obszaru Polski od XIII do XXI wieku. Interpretacja geograficzno-historyczna*, Śląsk, Katowice.
- Lewicki J., 2013, *Kapitał ludzki jako czynnik rozwoju lokalnego. Przykład miasta Bielsko-Białej i powiatu bielskiego*, AT Wydawnictwo, Kraków.

- Lux G., 2010, *Central Europe's industrial spaces: Path dependent upgrading or radical restructuring?* Paper presented at the Regional Studies Association Conference „Regional Responses and Global Shifts”, 24–26 May 2010, Pécs. <http://www.region-alstudies-assoc.ac.uk/events/2010/may-pecs/papers/Lux.pdf> (dostęp:15.07.2014).
- Mahoney J., 2000, *Path dependence in historical sociology*, *Theory and Society*, 29 (4), 507–548.
- Martin R., 2010, *Rethinking regional path dependence: beyond lock-in to evolution*, *Economic Geography*, 86 (1), 1–27.
- Martin R., Sunley P., 2006, *Path dependence and regional economic evolution*, *Journal of Economic Geography*, 6, 4, 395–437.
- Martin R., Sunley P., 2015, *On the notion of regional economic resilience: conceptualization and explanation*, *Journal of Economic Geography*, 15 (1), 1–42.
- Neffke F., Henning M., Boschma R., 2011, *How do regions diversify over time? Industry relatedness and the development of new growth paths in regions*, *Economic Geography*, 87 (3), 237–265.
- Nooteboom B., 2000, *Learning and innovation in organizations and economies*, Oxford University Press, Oxford.
- Olson M., 1982, *The rise and decline of nations. Economic growth, stagnation and social rigidities*, Yale University Press, New Haven.
- Rocznik Polskiego Przemysłu i Handlu*, 1938, Polskie Spółki Wydawnictw Informacyjnych, Warszawa.
- Saxenian A., 1994, *Regional Advantage: Culture and Competition in Silicon Valley and Route 128*, Harvard University Press, Cambridge.
- Skarbiński A., 2000, *Ze Lwowa do Bielska*, *Cracovia Leopoldis*, 22, 14–16.
- Sobala-Gwosdz A., Gwosdz K., Kurowska-Pysz J., Saneta-Półgrabi S., Trzepacz P., 2010, *Badanie trendów rozwojowych w województwie śląskim poprzez wyznaczenie ośrodków wzrostu i obszarów stagnacji*, Strada Consulting, Bielsko-Biała.
- Stryjakiewicz T., 1999, *Adaptacja przestrzenna przemysłu w Polsce w warunkach transformacji*, UAM, Poznań.

The mechanisms and factors behind the success of creative destruction of the economy of Bielsko-Biała

Summary

The paper aims to identify factors and mechanisms behind the successful evolution of the industrial town of Bielsko-Biała, which emerged as an important textile centre in the 19th century. The town had to face three major external shocks in the twentieth century. First, it lost important part of its entrepreneurship class as a result of the extermination of the Jews and then the outflow of German owners and staff. The nationalized textile industry was petrified with outdated technology under socialism. The end of the socialist regime and the opening of the Polish economy to the global competition led to the collapse of the majority of textile producers. In addition, the town lost its administrative functions as a regional capital in 1999. Despite all of this, Bielsko-Biała is now a viable service and manufacturing centre. It has developed a diversified manufacturing structure, from metal and textile machinery in the late 19th century to a major cluster of automotive sector with large Fiat's engine factory, which began production under Italian licence in the 1970s, and several new component plants built in the last two decades. It also comprises numerous SMEs in various manufacturing sectors, producer and consumer services. The success in creative destruction and the emergence of a new development path of an old industrial town can be interpreted in the evolutionary economic framework as branching out into technologically related industries. What was important was that the town was not dominated by a small number of huge integrated companies, which allowed it to escape institutional sclerosis and functional lock-in. It is also argued that local social and cultural conditions together with local capabilities were conducive to entrepreneurship and attracting new firms.

Keywords: industrial town, factors of local development, resilience, mechanisms of adaptation, path dependence, technological relatedness, dynamic localised capabilities

Krzysztof Gwosdz

Instytut Geografii i Gospodarki Przestrzennej

Uniwersytet Jagielloński

ul. Gronostajowa 7, 30-387 Kraków

k.gwosdz@geo.uj.edu.pl

Bolesław Domański

Instytut Geografii i Gospodarki Przestrzennej

Uniwersytet Jagielloński

ul. Gronostajowa 7, 30-387 Kraków

boleslaw.domanski@uj.edu.pl

ANNA HULICKA

Zielone dachy – chwilowy trend, realna przyszłość czy utopia?

Zarys treści: Postępujący proces urbanizacji spowodował wiele problemów społecznych, ekonomicznych i środowiskowych, m.in. wzrastającą liczbę ludności, niewystarczającą liczbę mieszkań, braki w infrastrukturze, zanieczyszczenie powietrza, wzrost temperatury w mieście, brak zielonej przestrzeni. Jednym z ważniejszych tematów współczesnej geografii osadnictwa jest jakość życia w mieście. Na jej poprawę wpływa wiele czynników. Jednym z ważniejszych jest dostępność do terenów otwartych. Wyzwaniem współczesnej urbanizacji jest umiejętne tworzenie zielonej przestrzeni publicznej. Coraz częściej władze miast tworzą i wdrażają specjalne programy, które przyczyniają się do zwiększania liczby zielonych dachów. W artykule scharakteryzowano politykę pro-środowiskową wybranych miast w zakresie wspierania i tworzenia zielonych dachów.

Słowa kluczowe: zielone dachy, zielen miejska, polityka środowiskowa, miasto zielone

Wprowadzenie

Coraz częściej mówi się o powrocie do natury oraz wszystkiego, co naturalne. Modne stają się takie słowa, jak „eko” czy „zrównoważone”. Współcześni architekci i urbaniści odwołują się do natury, projektując i proponując nowe rozwiązania i sposoby przekształcenia przestrzeni miejskiej (Klanten i in. 2011). Podkreślają również istotne znaczenie zieleni miejskiej oraz funkcje ekologiczne, jakie ona pełni: produkcję tlenu, zmniejszanie temperatury w ramach miejskiej wyspy ciepła, poprawę warunków aerosanitarnych, fitoremediację, infiltrację wód opadowych, tłumienie hałasu (Czerwieniec, Lewińska 2000).

To właśnie ze względu na istotną poprawę jakości życia mieszkańcy wykazują chęć zwiększenia ilości zieleni w miastach. Niektóre władze samorządowe starają się tworzyć lub przekształcać przestrzeń, zgodnie z ideą „miasta zielonego” (Hulicka 2013). Sama idea wywodzi się z koncepcji urbanistycznej „miasta ogrodu”, które uważane jest za pierwowzór miasta zrównoważonego (Parson, Schuyler 2002). Najważniejszą jego cechą jest duży procent zieleni w mieście oraz przeciwdziałanie zjawisku *urban sprawl*. Architekci próbują sprostać, obecnemu trendowi na „zielone” inwestycje, proponując tzw. zielone dachy (Hulicka 2013).

Celem niniejszego artykułu jest dokonanie charakterystyki i oceny działań pro-środowiskowych samorządów z zakresu tworzenia zielonych dachów. W opracowaniu zastosowano metodę analizy treści i źródeł wtórnych, tj. dokumentów i strategii wybranych miast świata, ze szczególnym uwzględnieniem miast Ameryki Północnej. Rozważono także, czy zielone dachy są realną przyszłością, czy nierealną utopią.

Zielone dachy – definicja

Początkowo termin „zielony dach” był kojarzony z porostem lub mchem na pokryciu dachowym. Z czasem ewoluował, a jego aktualne znaczenie wiąże się z urządzeniem zieleni na wysokich budynkach – z wykorzystaniem nowoczesnej technologii. Zielone dachy tworzone są najczęściej na budynkach publicznych, takich jak biblioteki, centra handlowe, parkingi, i obiektach komercyjnych – bankach, biurowcach. Zielone dachy mają być odpowiedzią na intensywną zabudowę oraz na rosnące problemy ekologiczne w mieście (Tokarska, Osyczka 2011).

Istnieją dwa typy zielonych dachów: ekstensywny i intensywny. Pierwszy typ odwołuje się do dawnej definicji dachu pokrytego mchem, porostem lub trawą. Rozwiązanie to jest lżejsze i tańsze, a kąt nachylenia dachu może osiągać nawet 25 stopni. Intensywny zielony dach jest dużo droższy i cięższy. Można stosować na nim zadrzewienia, sadzić krzewy, byliny, tworzyć alejki lub ustawiać ławki. Przypomina on więc skwer lub mały park miejski. Jest stosowany na dachach o maksymalnym nachyleniu 5 stopni (Köhler 2010).

Pierwsze zielone dachy powstawały już w starożytności. Były nimi wiszące Ogrody Semiramidy. Można zatem powiedzieć, że tego typu rozwiązanie jest tak stare, jak historia budownictwa. Szczególne znaczenie zdobyły jednak w ostatnich dwóch dekadach. Obecnie wiążą się z pojęciem rozwoju zrównoważonego (Kowalczyk 2011).

Mówiąc o zielonym dachu i polityce pro-środowiskowej, należy wspomnieć o pojęciu „architektury ekologicznej”. Budynki ekologiczne powinny być energooszczędne, posiadać rozwiązania alternatywnych źródeł energii, oszczędnie gospodarować surowcami wtórnymi, pozytywnie wpływać na klimat i powietrze, racjonalnie gospodarować zasobami wodnymi, zastosować zdrowe i przyjazne materiały i komponować się harmonijnie z otoczeniem. Istnieje wiele programów certyfikujących „architekturę ekologiczną”, m.in. EU Green Building, angielski BREEAM i amerykański LEED. To właśnie ten ostatni program jest najczęściej kojarzony z pojęciem „ogrodu na dachu”, który powstaje m.in. w miastach Ameryki Północnej (Kamionka 2010). Program LEED (*Leadership in Energy and Environmental Design*) opracowany został w 2000 r. przez *US Green Building Council*. W celu otrzymania odpowiedniego certyfikatu inwestorzy przedstawiają zastosowane „eko”-rozwiązania. Komisja ocenia je na podstawie właściwych kategorii w ramach „architektury zrównoważonej”. Szczególne miejsce zajmują tu „zielone dachy”, które zostały włączone do kategorii innowacji. W zależności od ilości zdobytych punktów budynek otrzymuje inny certyfikat: 1. *Platinum* (najwyższy), 2. *Gold*, 3. *Silver*, 4. *Certified* (najniższy). System LEED jest popularny także w innych regionach świata, m.in. w krajach arabskich i w Europie (Wieteska-Rosiak 2013).

W Polsce zrealizowano dotychczas sześć projektów w ramach programu LEED. Trzy z nich otrzymało certyfikaty *Silver*, a trzy pozostałe *Gold*. Inwestycje w ramach LEED powstały w Warszawie, Poznaniu i Wrocławiu. Żaden budynek nie posiada jednak ogrodu na dachu. Jest to także jeden z powodów, dla których polskie inwestycje nie otrzymały najwyższego certyfikatu *Platinum* (Jaskowska 2014).

Jako ciekawostkę można podać, że ogrody powstają również na dachach autobusów. Jest to akcja amerykańskiej organizacji non-profit „BusRoots”, która ma na celu zwiększenie terenów zielonych w mieście, ograniczenie

emisji dwutlenku węgla do atmosfery oraz obniżenie temperatury miasta. Sam pomysł jest jednak utopijny. Waga ogrodu zwiększa zapotrzebowanie na paliwo, czego wynikiem jest nierentowność komunikacyjna (Metcalf 2012).

Zielone dachy w polityce środowiskowej wybranych miast świata

Pierwszym miastem Ameryki Północnej, które wprowadziło program „zielonych dachów” było Chicago. Department Środowiska miasta, działając w porozumieniu z burmistrzem R. Daley’em, stworzył specjalny przewodnik po zielonych dachach. Umieszczono w nim zdjęcia satelitarne dachów i przedstawiono ciepłolubne gatunki roślin. Na witrynie podano informacje o ogrodach i korzyściach wynikających z ich zakładania. Program powstał w celu zmniejszenia temperatury w ramach miejskiej wyspy ciepła oraz infiltracji wody opadowej (*Chicago Green Roofs Guide*... 2014). Władze Chicago zachęcają inwestorów do tworzenia zielonych dachów, m.in. poprzez stosowne regulacje prawne i narzędzia ekonomiczne. Zgodnie z informacją zawartą w miejskich dokumentach koszt realizacji zielonego dachu jest o 50% droższy od dachu zwykłego. Burmistrz Chicago zaproponował więc możliwość 50% dotacji do kosztów inwestycji (lub wartości 100 000 dolarów), przy założeniu minimum 50% „zielonego” pokrycia. Program realizuje Department Budownictwa miasta Chicago, który zatwierdza projekty i wnioski o dotację. Ciekawym przykładem parku utworzonego w ramach dotacji na inwestycje z zakresu zielonych dachów jest Millenium Park (fot. 1). Millenium Park to 24 hektarowy park publiczny, położony pomiędzy jeziorem a centralną, biznesową częścią Chicago. Park powstał na nieużytkach i dawnych terenach przemysłowych i stanowi ciekawy przykład tzw. „zielonej rewitalizacji”. Park spełnia także wszystkie funkcje zieleni w mieście. Najważniejszą jego zaletą jest jednak funkcja kulturowa. Odbywają się w nim bowiem różnego rodzaju imprezy płatne lub nieodpłatne, takie jak koncerty muzyczne czy wystawy. Millenium Park jest uważany za największy projekt z zakresu zielonych dachów na świecie. Pod parkiem znajdują się dwa, wielopoziomowe parkingi na 4000 samochodów oraz hala opery. W 2005 r., Park Millenium

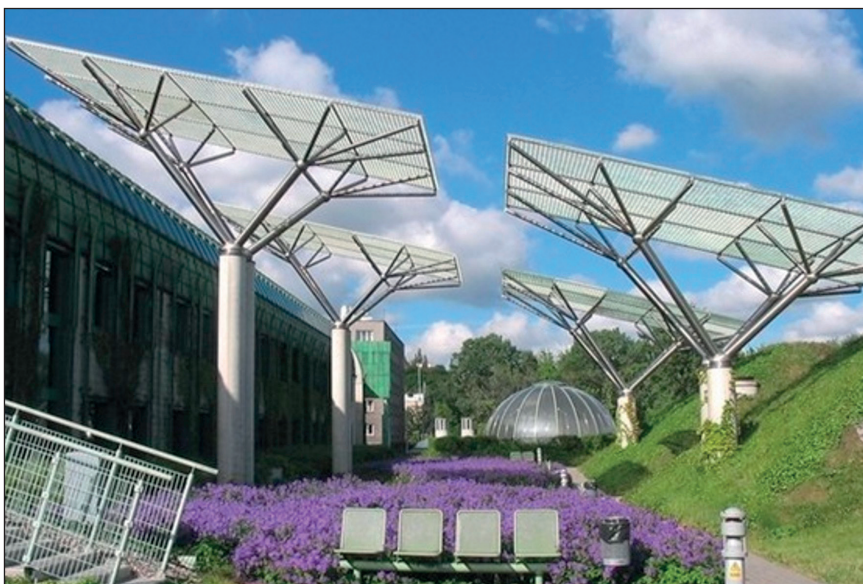


Fot. 1. Millennium Park w Chicago (fot. A. Hulicka)



Fot. 2. Brooklyn Grange Farm w Nowym Jorku

Źródło: strona internetowa Brooklyn Grange Farm <http://brooklyngrangefarm.com/>



Fot. 3. Zielony dach Biblioteki Uniwersytetu Warszawskiego

Źródło: strona internetowa Biblioteki Uniwersytetu Warszawskiego http://buw.uw.edu.pl/mapa/ogrody/ogrod_dolny/.

wygrał nagrodę *Green Roofs for Healthy Cities Awards of Excellence in the Intensive Industrial/Commercial category* (*Chicago Green Roofs Guide ... 2014*).

Miastem realizującym podobny projekt jest Nowy Jork. Projekt burmistrza M. Bloomberga jest jednak bardziej rozbudowany. Wiąże się to z dużym problemem gromadzenia wody opadowej na terenie miasta. W celu rozwiązania tego problemu, powstał projekt „*New York Green Roofs*”. Szacuje się, że dachy ekstensywne zatrzymują ok. 60% deszczu w skali roku (Kwiecińska, Szałata 2013, za: Liu 2012). W strategii rozwoju miasta, uwzględniono plan budowy infrastruktury zielonych dachów, której zadaniem będzie infiltracja wód opadowych. Na ten cel, miasto przeznaczą 1,5 miliarda dolarów. Podobnie jak w przypadku Chicago, projektem zarządza Department Budownictwa. Władze stosują jednak inne narzędzia ekonomiczne, m.in. ulgi podatkowe dla dachów, które są pokryte zielenią powyżej 50%. Budowa zielonych dachów musi być zastosowana we wszystkich nowych inwestycjach Nowego Jorku (Strona internetowa NYC Buildings). Miasto zachęca do tworzenia zielonych dachów, także w ramach kampanii społecznej. Dając możliwość rozwinięcia funkcji turystycznej na dachu, umożliwia się np. zwiedzanie ogrodu mieszkańcom i turystom (Szczepańska 2010).

Najbardziej uznanym przykładem zielonego ogrodu jest miejska farma rolnicza Brooklyn Grange Farm, położona w dzielnicy Queens (Kwiecińska, Szałata 2012). Jest to firma komercyjna, która zajmuje się uprawą ponad 40 gatunków roślin, warzyw, owoców i ziół. Farma wspiera także inicjatywę zachowania bioróżnorodności, zapewniając pszczołom „hotele”. Jej wyroby są sprzedawane na miejskich targach warzywnych oraz w 12 lokalach gastronomicznych. Właściciele firmy zajmują się także edukacją zrównoważoną, prowadząc specjalne warsztaty dla dzieci ze szkół podstawowych (fot. 2). Światowa popularność farmy spowodowała, że stała się ona nową atrakcją na mapie turystycznej Nowego Jorku. W 2012 r. odwiedziło ją 2600 dzieci i 7000 mieszkańców i turystów z takich krajów jak Holandia, Niemcy, Japonia, Chiny, Izrael. Brooklyn Grange jest także przykładem farmy, która otrzymała dotację z Wydziału Ochrony Środowiska miasta Nowy Jork. Grant ma służyć rozbudowie firmy poprzez urządzenie nowej filii na dachu budynku położonego w dzielnicy portowej Brooklyn Navy Yard. Warto podkreślić, że w tym wypadku całość inwestycji pokryto z funduszu miasta (Hulicka 2013).

W strategii miasta Portland w stanie Oregon (najbardziej „zielone” miasto USA¹) (Karlezing 2007), zielony dach nosi nazwę „eko-dachu” (*eco-roof*). Od 1999 r. miasto przeznaczyło na projekty demonstracyjne 275 000 dolarów. W Portland powstało 130 zielonych dachów, które zajmują łącznie 32,19 km² powierzchni miasta (Strategia *eco-roofs* miasta Portland). W 2008 r. burmistrz Portland Sam Adams zainicjował program „Grey to Green Initiative” (G2G), mający na celu budowę i rozwój „zielonej” infrastruktury, zwłaszcza wodno-deszczowej. W ramach projektu można starać się o dofinansowanie inwestycji z budżetu miasta. Ponadto utworzenie zielonego dachu może odbywać się bez specjalnych wniosków i zezwoleń budowlanych (Strona internetowa Portland).

W Toronto wszystkie nowe budynki powyżej 200 m² muszą posiadać zielony dach, a ich minimalna wielkość powinna zajmować ok. 20% całego pokrycia dachowego. Procent pokrycia dachu zielenią jest uzależniony: im większy metraż, tym większy procent zielonej powierzchni. Budynki powyżej 2000 tys. m² powinny posiadać „zielony ogród” pokrywający minimalnie 60% powierzchni dachu. Toronto jako pierwsze miasto wprowadziło w 2009 r. regulacje prawne dotyczące sposobu zarządzania zielonymi dachami oraz kierowania ich budową (*Toronto Green Roof Bylaw*).

Taki sam przepis jest stosowany w Vancouver. Wszystkie nowe budynki powyżej 5000 m² powinny posiadać zielenią na dachu. W przypadku podjęcia „zielonej” inwestycji miasto zwalnia z opłaty za wszelkie pozwolenia budowlane. Vancouver nie posiada specjalnej strategii budowy zielonych dachów, jednak władze miasta wydały specjalny dokument regulujący ich zakładanie (*Action Plan*) pt. *Greenest City 2020*. Miasto postawiło sobie za cel osiągnięcie najwyższych światowych standardów w zakresie polityki środowiskowej i zdobycie tytułu najbardziej „zielonego” miasta świata (*Greenest City Action Plan Vancouver*).

Projektowanie zielonych dachów w ujęciu nowoczesnym po raz pierwszy pojawiło się w 2004 r. na międzynarodowym kongresie w Stuttgarcie (Tokarska, Osyczka 2011). Warto zatem podkreślić, że rozwiązanie to nie jest

¹ Badania wykonane przez W. Karlezinga, Post Carbon Institute, California – The SustainLane US City Rankings.

typowe tylko dla miast amerykańskich. Niektóre miasta europejskie, głównie niemieckie, stosują podobne regulacje, mające na celu zwiększenie liczby zielonych dachów. Stuttgart uważany jest tu za miasto-pioniera. W mieście 2 000 000 m² powierzchni dachowej pokrywa roślinność. Władze miejskie zwracają do 50% kosztów dachów. Nie mogą one jednak przewyższać 7,9 euro za m² powierzchni (*Stuttgart Dachbegüng – aber wie*).

W Düsseldorfie istnieje 698000 m² powierzchni dachów pokrytych zielenią, co stanowi 2,5% wszystkich dachów w mieście. Władze miejskie stosują dopłaty do urządzenia zielonych dachów. Składając odpowiedni wniosek inwestor może liczyć na zwrot w wysokości 0,49 euro za m² powierzchni. Wszystkie zielone dachy, które są tworzone na budynkach, mogą się znaleźć w rejestrze inwestycji przyjaznych środowisku (*Umweltam Landeshauptstadt Düsseldorf*).

Zielone dachy – przykład Warszawy

W Polsce tworzenie zielonych dachów jest w fazie początkowej. Polscy architekci wzorują się jednak na modnych zagranicznych pomysłach. Najwięcej założeń tego typu powstaje na dachach parkingów i garażach (Tokarska, Osyczka 2011).

Najbardziej znanym polskim zielonym dachem jest dach Biblioteki Uniwersytetu Warszawskiego (Tokarska, Osyczka 2011). Autorem projektu jest Irena Bajerska, wykładowca architektury krajobrazu na Politechnice Warszawskiej. Ogród składa się z kilku przestrzeni tematycznych, które różnią się kolorem i wyglądem (fot. 3). Sam dach osiąga rozmiar 1 ha powierzchni, z czego 5111 m² zajmuje zielenią. Koszt realizacji inwestycji wyniósł ok. 80 mln dolarów (Małuszyńska, Małuszyński, Ancuta 2014; Kowalczyk 2011).

Inne warszawskie projekty zrealizowane zostały na dachu centrum handlowego Arkadia o powierzchni 30 000 m² (pierwszy dach absorbujący wodę opadową) oraz na dachu „Złoty Tarasów” – budynek musiał zachować 50% obszaru biologicznie czynnego (wynikało to z uwarunkowań MPZP). Ogrody powstały także na dachu gmachu Sądu Najwyższego w Warszawie i niektórych budynkach mieszkalnych (Szczepańska 2010).

Władze Warszawy nie stosują narzędzi prawnych i finansowych, które zachęcałyby do tworzenia zielonych dachów w mieście. Podobnie jest w przypadku innych polskich miast.

Zielone dachy – realna przyszłość czy utopia?

Tworzenie zielonych dachów stało się modne w ostatniej dekadzie. A. Kowalczyk (2011) zwraca jednak uwagę na wysokie koszty urządzenia (intensywnego) zielonego dachu, możliwości przebicia izolacji korzeniami drzew, wysokich kosztach utrzymania zieleni oraz problemach technicznych i finansowych podczas remontu. Warto podkreślić, że w przypadku urządzenia i zaprojektowania ekstensywnego zielonego dachu koszty szybko się zwracają, a sama inwestycja nie pochłania wielu dodatkowych funduszy.

Dwóch doktorantów z Uniwersytetu York w Toronto przeprowadziło badania efektywności absorpcji wód opadowych na zielonych dachach Nowego Jorku. W ramach badań pobrali próbki zanieczyszczenia gleb i roślin zielonych z dachów. Wyniki badań wykazały, że większość z nich pokryta była rośliną o nazwie *Sedum* (polski odpowiednik rozchodnika). Roślina ta nie wpływa znacząco na poprawę klimatu w mieście. Wadą rośliny jest niska umiejętność absorpcji wody. Sposobem rozwiązania problemu byłoby zastosowanie roślinności biorącej udział w procesie fitoremediacji (Kraft 2013).

W przypadku urządzania zielonego dachu należy dokładnie oszacować jego wagę, wielkość i techniczne rozwiązania. Wszystkie projekty muszą być starannie wyliczone, gdyż jeden błąd może spowodować liczne szkody, a w skrajnych przypadkach zagrozić zdrowiu i życiu ludzi, np. złamanie się drzewa posadzonego bez odpowiedniego systemu mocowania. Najczęstsze błędy to: nieodpowiedni substrat na zielony dach, zły dobór roślin, zły dobór warstw, zastosowanie nieodpowiedniego drenażu lub złe zabezpieczenie przed osunięciem na dachu pochyłym (Stanowski 2008).

Badania naukowe wykazują, iż pomimo licznych wad i problemów z urządzeniem zielonych dachów, jest to rozwiązanie ekologiczne, sprzyjające poprawie jakości życia mieszkańców. Można zatem przypuszczać, że ten sposób kształtowania przestrzeni będzie dalej rozwijany. Szczególne miejsce

zajmą tańsze dachy ekstensywne. Zwraca się tu przede wszystkim uwagę na częściową rekompensatę obszarów biologicznie czynnych zniszczonych przez zabudowę.

Inaczej może być w przypadku Polski. W naszym państwie nie istnieją żadne regulacje prawne, które sprzyjają procesowi powstawania zielonych dachów. A. Kowalczyk (2011) uważa, że wdrożenie planu zielonych dachów powinno odbywać się w sferach prawnych, edukacyjnych i marketingowych. Bez stosownych regulacji prawnych nie zmusi się polskiego inwestora do urządzenia ogrodu na dachu. J. Łukaszewicz (2010) uważa natomiast, że największą zaletą ekstensywnych zielonych dachów jest absorpcja wody opadowej. Uważa on, że zielenią powinno się pokryć wszystkie szare połacie dachów bloków postsocjalistycznych. Jako inne powody wymienia: odtworzenie naturalnych zbiorowisk roślinnych (łąka), poprawę izolacji termicznej i stworzenia mikroklimatu miasta oraz wspomoczenie niedrożnej kanalizacji, która w przypadku deszczu nawalnego, nie jest w stanie zebrać całej wody ze spływu powierzchniowego.

Podsumowanie

Urządzanie zielonych dachów jest modne i realne do zastosowania. Świadczą o tym liczne przykłady miast wysokorozwiniętych, takich jak Chicago, Nowy Jork, Portland, Toronto, Vancouver, Stuttgart, Düsseldorf. Władze tych miast stosują różne narzędzia prawne i finansowe, tj. dopłaty, nakazy, zakazy, regulacje prawne. Można zatem powiedzieć, że zielone dachy są rozwiązaniem przyszłościowym. Na uwagę zasługują duże metropolie, w tym miasta azjatyckie. Ich władze administracyjne wdrażają specjalne programy mające na celu zwiększenie liczby zielonych dachów. Warto podkreślić, że jest to spore wyzwanie dla współczesnych urbanistów i architektów, którzy szukają rozwiązań dla problemów przestarzałej infrastruktury i przepełnionych miast.

Zastosowanie zielonych dachów w Polsce o standardzie zachodnim jest trudne do zrealizowania. Wynika to głównie z braku regulacji prawnych, w dalszym ciągu niewystarczającej wiedzy technicznej. Brakuje też pojedynczych rozwiązań, które mogą posłużyć za wzór. Warto jednak

podkreślić, że zrealizowane inwestycje, takie jak: dach Biblioteki Uniwersytetu Warszawskiego, dach centrum handlowego Arkadia czy też dach „Złotych Tarasów” w Warszawie mogą stać się zachętą dla rozwoju tego typu rozwiązań w Polsce. Wspieranie zielonych dachów może odbywać się poprzez nowe regulacje prawne, zachęty i dopłaty finansowe, ale przede wszystkim poprzez zapisy w MPZP, określające odsetek powierzchni biologicznie czynnej, którą należy zachować przy pracach budowlanych.

Niestety w Polsce nie ma dobrej polityki miejskiej w zakresie zieleni, m.in. ograniczane są fundusze na jej utrzymanie. Finanse przeznaczane na ochronę środowiska pokrywają koszty inicjatyw związanych z energią odnawialną. Są to m.in. dopłaty do ogniw fotowoltaicznych i pomp ciepła. Od 2015 r. każdy nowy dom będzie budowany jako energooszczędny. Dlatego można przypuszczać, że dopłat tych będzie więcej. Państwo polskie powinno być otwarte na „zielone inwestycje” i uwzględniać zastosowanie energii odnawialnej. Nie można jednak zapominać o istotnych funkcjach zieleni miejskiej, która jest zaniedbywana. System tworzenia zielonych dachów i tzw. żywych ścian (np. pnącza) byłby szczególnie istotny w miastach zanieczyszczonych, takich jak Kraków, Katowice, Sosnowiec, Bytom, Nowy Sącz. Władze tych miast powinny zwracać większą uwagę na gatunki drzew, np. rośliny fitoremedacyjne (drobno- i wielolistne). Dzięki nim funkcja ekologiczna zieleni w mieście zyska na znaczeniu.

Literatura

Chicago Green Roofs Guide for building green roofs in Chicago,

http://www.artic.edu/webspaces/greeninitiatives/greenroofs/main_map.htm
(dostęp: 28.06.2014).

Czerwień M., Lewińska J., 2000, *Zieleń w mieście*, Instytut Gospodarki Przestrzennej i Komunalnej, Kraków.

Greenest City Action Plan Vancouver, <http://vancouver.ca/green-vancouver/greenest-city-2020-action-plan.aspx> (dostęp: 20.06.2014).

Hulicka A., 2013, „*Idea Miasta Zielonego – stan badań i perspektywy rozwoju* [w:] A. Zborowski (red.), *Człowiek – Społeczeństwo – Przestrzeń*, t. III, Instytut Geo-

- grafii i Gospodarki Przestrzennej i Centrum Kultury Ekumenicznej, Kraków–Myczkowce, 137–147.
- Jaskowska B., 2014, *Certyfikacja wielokryterialna LEED w pigułce*, EcoSquad eco-artkuły. <http://www.ecosquad.pl/certyfikacja-wielokryterialna-leed--w-pigu-ce-.html> (dostęp: 29.06.2014).
- Kamionka L., 2010, *Architektura w środowisku zrównoważonym*, Problemy ekologii, Katowice–Bytom, 2, 61–66.
- Karlenzig W., 2007, *How green is your city? The SustainLane US City Rankings*, Post Carbon Institute, California
- Klanten R., Ehmann S., Kolhöfer K., 2011, *My Green City*, Gestalten, London.
- Kowalczyk A., 2011, *Zielone dachy szansą na zrównoważony rozwój terenów zurbanizowanych*, *Zrównoważony rozwój – zastosowania 2*, Fundacja Sendzimira, Warszawa.
- Köhler M., 2010, *Zielone dachy i ściany, a zagospodarowanie wód opadowych w mieście*, *Dachy Zielone*, Wydawnictwo EPK, Warszawa, 3/100, 6–11.
- Kraft A., 2013, *Why Manhattan's Green Roofs don't work and how to fix them*, *Scientific American*, <http://www.scientificamerican.com/article/why-manhattans-green-roofs-dont-work-how-to-fix-them> (dostęp: 8.01.2014).
- Kwiecińska K., Szałata Ł., 2012, *Zielone dachy elementem zielonych miast*, [w:] M. Kosmala (red.), *Zieleń a klimat społeczny miasta, Monografia VIII Konferencji „Zieleń Miejska- Naturalne Bogactwo Miasta”*, Polskie Zrzeszenie Inżynierów i Techników Sanitarnych Oddział Toruń, 197–209.
- Łukaszewicz J., 2010 *Zielone dachy ekstensywne jako adaptacja powierzchni straconej w osiedlach mieszkaniowych*, [w:] E. Piątek-Korzuchowska (red.) *E-kwartalnik Dachy Zielone*, 3, 56–59.
- Małuszyńska I., Małuszyński M., Ancuta M., 2014, *Rewitalizacja terenów przemysłowych m.st. Warszawy na przykładzie Powiśla*, *Przegląd Naukowy – Inżynieria i Kształtowanie Środowiska*, 63, 99–109.
- Metcalfe J., 2012, *Gardens on Top of City Buses: This Would Never Work*, *The Atlantic Cities Place Matters*, Atlantic Media Company, Waszyngton. <http://www.theatlanticcities.com/design/> (dostęp: 3.01.2013).
- Parsons K., Schuyler D., 2002, *From Garden City to Green City: The Legacy of Ebenezer Howard*, The Johns Hopkins University Press, Baltimore.
- Stanowski J., 2008, *Błędy na zielonych dachach*, *Zieleń Miejska*, Bydgoszcz, 4 (13), 56–57.

- Strategia „eco-roofs’ miasta Portland*, <http://www.epa.gov/heatiland/resources/pdf/EcoroofsandGreenCityStrategies.pdf> (dostęp: 26.06.2014).
- Stuttgart Dachbegüng – aber wie?*, <http://www.stuttgart.de/img/mdb/publ/16710/39862.pdf> (dostęp: 3.07.2014).
- Szczepańska M., 2010, *Zielony dach – niecodzienne miejsce wypoczynku i rekreacji*, *Studia Periegetica*, Zeszyty Naukowe Wielkopolskiej Szkoły Turystyki i Zarządzania w Poznaniu, Poznań, 4/2010, 161–176.
- Tokarska A., Osyczka D., 2011, *Zielone dachy, jako odpowiedź na intensywną zabudowę miast*, Uniwersytet Zielonogórski, Zeszyty Naukowe, 143, 23, 6–18.
- Toronto Green Roof Bylaw* <http://www1.toronto.ca/wps/portal/contentonly?vgnextoid=83520621f3161410VgnVCM10000071d60f89RCRD&vgnextchannel=3a7a036318061410VgnVCM10000071d60f89RCRD> (dostęp: 1.07.2014).
- Umweltamt Landeshauptstadt Düsseldorf*, <http://www.duesseldorf.de/umweltamt/luft/stadtlima/dachbegruenung.shtml> (dostęp: 3.07.2014).
- Wieteska-Rosiak B., 2013, *Zrównoważony biznes na przykładzie zielonych inwestycji na rynku nieruchomości*, *Ekonomia i Środowisko*, Białystok, 1 (44), 68–80.
- Strony internetowe
- Biblioteka Uniwersytetu Warszawskiego, http://buw.uw.edu.pl/mapa/ogrody/ogrod_dolny/ (dostęp: 23.05.2015).
- Brooklyn Grange Farm, <http://brooklyngrangefarm.com> (dostęp: 23.05.2015).
- Chicago, Department Budownictwa, <http://www.cityofchicago.org/city/en/depts/bldgs.html> (dostęp: 28.06.2014).
- Green Roof, <http://www.greenroofs.com/projects/pview.php?id=459> (dostęp: 23.05.2015).
- NYC Buildings, http://www.nyc.gov/html/dob/html/sustainability/green_roofs.shtml (dostęp: 27.06.2014).
- Portland, Department Środowiska, <https://www.portlandoregon.gov/bes/47203> (dostęp: 26.06.2014).

Green roofs – passing trend, real future or utopia?

Summary

Examples of global cities (Chicago, New York, Portland (OR), Toronto, Vancouver, Stuttgart, Düsseldorf) depict that the green roofs solutions are feasible and trendsetting. Municipal authorities adopted legal and financial instruments, such as subsidies, orders, prohibitions, and regulations. Green roofs are not a utopian solution, but rather a necessity in the future. They will be established more often in large metropolitan areas, especially in Asian cities, whose authorities implement special green roof programs. A great challenge of modern urbanism is to look for efficient solutions, which help to solve the problems of aging infrastructure and overcrowded cities.

Implementation of green roofs in Poland - in the western standard - is unreal. Polish authorities do not apply any regulations and other initiatives to help investors build green roofs. The level of knowledge about green solutions is still limited within the local governments. Funding from Environmental Departments is allocated mostly to renewable energy, in particular solar panels and heat pumps, than to greenery. Authorities need to focus more on green buildings. Besides, administration of many Polish cities reduced funds for greenery, which is appalling in polluted cities like Krakow, Katowice, Sosnowiec, Bytom or Nowy Sacz. Municipality authorities should introduce programs implying planting plant species, which have a substantial role in the phytoremediation process.

Keywords: green roofs, urban greenery, environmental policy, green city

Anna Hulicka

Instytut Geografii i Gospodarki Przestrzennej

Uniwersytet Jagielloński

ul. Gronostajowa 7, 30-387 Kraków

anna.hulicka@uj.edu.pl

JOLANTA JAKÓBCZYK-GRYSZKIEWICZ

Łódź – miasto malejące. Porównanie z największymi miastami Polski

Zarys treści: W porównaniu do innych miast Polski Łódź charakteryzuje się znacznie gorszymi warunkami demograficznymi prowadzącymi do szybkiej depopulacji miasta. W okresie 1988–2012 Łódź straciła blisko 130 tys. mieszkańców, ponad 15% stanu wyjściowego. Przyczynił się do tego dramatycznie wysoki ubytek naturalny i ujemne saldo migracji, szybki proces starzenia się mieszkańców, silny proces feminizacji i zmiany modelu rodziny. Szanse na rozwój miasta widzi się w ekonomicznym rozwoju opartym na inwestycjach zagranicznych w zakresie firm biznesowych (BPO), wykorzystaniu młodych, wykształconych mieszkańców, awangardowych inwestycjach miejskich i rewitalizacji starych zasobów mieszkaniowych.

Słowa kluczowe: Łódź, wyludnianie się miasta, prespektywy rozwoju

Rozwój liczby ludności Łodzi na tle innych dużych miast Polski

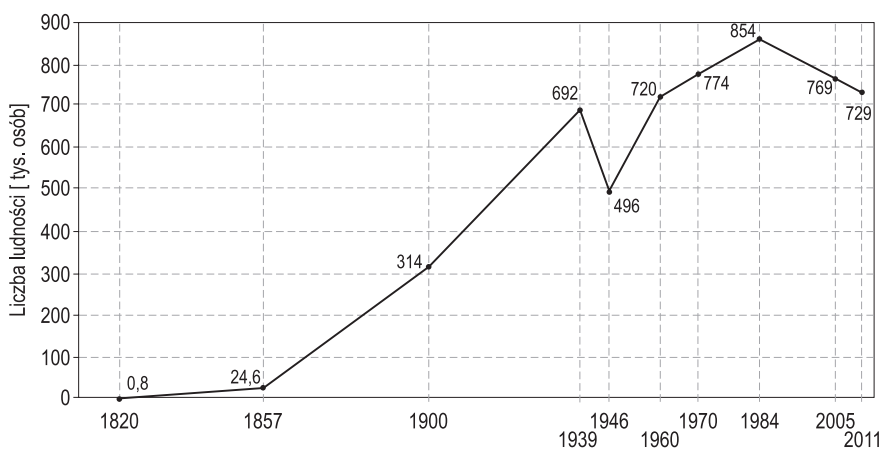
Liczba ludności Łodzi od 1820 r., kiedy to niewielkie miasteczko zamieszkiwało zaledwie 800 osób, gwałtownie rosła, by w końcu XIX w. osiągnąć zaludnienie rzędu 314 tys. (ryc. 1). Przyrost ludności wyniósł więc prawie 400 razy. Tę prawdziwą eksplozję demograficzną, nieporównywalną z żadnym innym miastem europejskim, Łódź zawdzięczała decyzji rządu Królestwa Polskiego. Postanowił on utworzyć w Łodzi, obok średniowiecznego założenia, najpierw osadę sukienniczą, a następnie bawełnianą, co doprowadziło do rozwoju przemysłu i wykreowało miasto na jeden z największych w Europie ośrodków włókienniczych. Rozwój ludnościowy przyrównywany do miasta–grzyba

Łódź zawdzięczała masowym migracjom uwłaszczonych chłopów do szybko powstających łódzkich fabryk. Dzięki temu Łódź stała się drugim co do wielkości polskim miastem. Wzrost ludności w I połowie XX w. nie był już tak spektakularny, ale wciąż spory. Do 1939 r. Łódź podwoiła liczbę mieszkańców a jej zaludnienie wynosiło niespełna 700 tys.

Druuga wojna światowa spowodowała znaczne ubytki ludności miasta – zwłaszcza żydowskiej i niemieckiej. W 1945 r. miasto liczyło niecałe 500 tys. mieszkańców. Powojenny wyż demograficzny i migracje przyczyniały się do systematycznego wzrostu liczby łódzian aż do 1984 r., w którym to Łódź osiągnęła maksymalne w swych dziejach zaludnienie rzędu 854 tys. (ryc. 1).

Jeszcze w 1984 r. w Łodzi i w innych dużych miastach Polski liczba ludności w porównaniu z poprzednim rokiem wzrosła, a przyrost naturalny był dodatni. W następnym roku Łódź wkroczyła w trwającą do dziś fazę depresji demograficznej z postępującym ubytkiem zaludnienia (ryc. 1), związanym przede wszystkim z ujemnym przyrostem naturalnym. Wyjątkiem był 1988 r. kiedy to Łódź powiększyła swój obszar o sąsiednie tereny, włączając kilkanaście wsi; wtedy liczba ludności nieznacznie się powiększyła.

Między rokiem 1988 a 2011 ubyło w Łodzi 125,4 tys. mieszkańców (tab.1). Był to jeden z najwyższych ubytków pośród wszystkich dużych miast Polski (15%). Zmniejszenie liczby ludności w Łodzi w latach 2000–2011 wyniosło



Ryc. 1. Dynamika rozwoju ludności Łodzi w latach 1820–2011

Źródło: Jelonek 1967, Roczniki Statystyczne Łodzi.

Tab. 1. Ludność Łodzi w latach 1988–2011

Rok	Ogółem	Mężczyźni		Kobiety	
	tys. osób		[%]	tys. osób	[%]
1988	854,3	392,7	45,9	461,6	54,1
1995	816,7	373,6	45,7	443,1	54,3
2002	789,3	360,4	45,6	428,9	54,4
2011	728,9	331,6	45,5	397,3	54,5
Różnica	-125,4	-61,1		-64,3	
Dynamika 1988 = 100	85,3	84,4		86,0	

Źródło: Urząd Statystyczny w Łodzi.

9,5%, w Poznaniu 4,9%, a Katowicach 5,3%. Jedynie w przypadku Warszawy i Krakowa liczba ludności wzrosła kolejno o 1,1% i 0,1% (tab. 2–3).

Na skutek szybkiej utraty ludności Łódź, która od drugiej połowy XIX w. stała się następnym po Warszawie miastem polskim, straciła tę pozycję w 2007 r. na rzecz Krakowa. Różnica w zaludnieniu obu miast wynosiła już w 2012 r. prawie 40 tys. osób (tab. 3).

Tab. 2. Zmiana ludności miast w latach 2000–2011

Miasto	Zmiana w %
Miasta Polski ogółem	-1,2
Warszawa	+1,1
Kraków	+0,1
Łódź	-9,2
Wrocław	-1,5
Poznań	-4,9
Katowice	-5,8

Źródło: Urząd Statystyczny w Łodzi.

Tab. 3. Ludność Łodzi i wybranych miast w latach 1985–2012

Rok	Warszawa	Kraków	Łódź	Wrocław	Poznań
	osoby				
1985	1 659 385	740 122	847 864	637 207	575 134
1888	1 655 272	746 627	854 261	638 986	587 971
1990	1 655 661	750 540	848 258	643 218	590 101
1995	1 635 112	744 987	823 215	641 974	581 171
2000	1 610 471	741 510	793 217	633 857	574 896
2002	1 689 201	758 544	789 318	640 367	578 886
2005	1 697 596	756 629	767 628	635 932	567 882
2012	1 715 517	758 334	718 960	631 188	550 742

Źródło: Urząd Statystyczny w Łodzi.

Przyczyny wyludniania się miasta

Drastyczny ubytek liczby mieszkańców Łodzi jest skutkiem ujemnego od lat przyrostu naturalnego, który z kolei zależy w głównej mierze od struktury wieku i płci oraz modelu rodziny związanego z przemianami cywilizacyjnymi w krajach rozwiniętych.

Model rodziny ukształtowany w drugim przejściu demograficznym od lat wykazuje podobne tendencje: zmniejszającą się liczbę małżeństw, odkładanie w czasie decyzji o posiadaniu dzieci i ich liczbie (najczęściej jedno), a w związku z tym spadek dzietności. Janiszewska (2013) podkreśla, że w Polsce mamy również do czynienia z szybko postępującym kryzysem małżeństwa jako instytucji, nasilaniem się rozwodów, wzrostem kohabitacji i urodzeń pozamałżeńskich.

W przypadku Łodzi w latach 1989–2011 spadek liczby małżeństw postępował najszybciej w porównaniu z innymi miastami i wyniósł ponad 40%. Analogicznie w Warszawie spadek ten wynosił 14,9%, w Krakowie 14,4%, Wrocławiu 24,8% i w Poznaniu 22,8% (Janiszewska 2013).

Takie czynniki, jak struktura płci i wieku wyróżniają znacząco Łódź od innych dużych miast. Struktura płci wskazuje na to, że Łódź jest najbardziej sfeminizowanym miastem. Na 100 mężczyzn przypada tu 120 kobiet. Kobiety stanowią 54,5% ludności miasta (tab. 1). Taka przewaga jest między innymi konsekwencją struktury wieku. Łódź jest więc mocno starzejącym się i silnie sfeminizowanym miastem (tab. 4).

W porównaniu z pozostałymi miastami Łódź ma najwięcej mieszkańców w wieku poprodukcyjnym. W 2011 r. stanowili oni przeszło ¼ populacji

Tab. 4. Struktura wieku w wybranych miastach w 2011 r. (udział procentowy)

Miasto	Wiek przedprodukcyjny	Wiek produkcyjny	Wiek poprodukcyjny
Warszawa	15,5	63,0	21,5
Łódź	14,1	59,9	26,0
Kraków	15,4	66,7	19,9
Wrocław	14,7	61,4	23,9
Poznań	15,3	61,4	23,3

Źródło: Urząd Statystyczny w Łodzi.

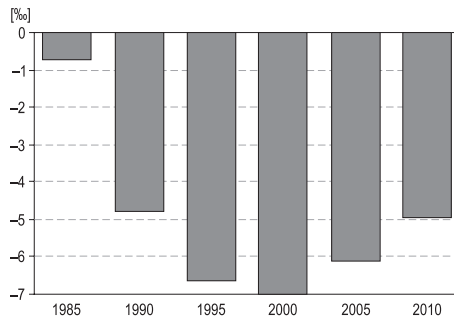
miasta, podczas gdy dzieci i młodzież to zaledwie 14% wszystkich mieszkańców (tab. 4). Przeciętny łodzianin ma 43 lata, jest to najwyższa średnia spośród największych miast. Ponadto Łódź od wielu lat charakteryzuje się najkrótszą przeciętną długością życia mieszkańców. W 2010 r. przeciętna długość życia łodzian wyniosła 70 lat dla mężczyzn i 79 lat dla kobiet. Były to wartości poniżej średniej krajowej – odpowiednio o 2,1 i 1,6 lat (*Trwanie...* 2011). Dla porównania w Poznaniu mężczyzna żył średnio 72,7 lat, w Krakowie 74,1 lat, a kobieta analogicznie średnio 80 i 81 lat.

Jak podaje Państwowy Zakład Higieny (*Sytuacja...* 2008), z punktu widzenia długości trwania życia najmniej korzystnym środowiskiem zamieszkania w Polsce są najmniejsze miasta, poniżej 5 tys. mieszkańców, natomiast najlepszym – największe miasta, z wyjątkiem Łodzi, której mieszkańcy żyją nawet krócej niż mieszkańcy małych miast. Trwanie życia mężczyzn i kobiet jest najkrótsze w Łodzi, a najdłuższe w Warszawie i Krakowie.

Natężenie umieralności jest w Łodzi wyraźnie większe niż w innych wielkich miastach. W połączeniu z niekorzystną strukturą wieku daje to w efekcie relatywnie dużą liczbę zgonów. Główne przyczyny zgonów na świecie i w Polsce, czyli choroby układu krążenia i nowotwory, powodują więcej zgonów w Łodzi niż w skali kraju, szczególnie w przypadku nowotworów. W 2011 r. zgony wynosiły 14,2 osób na 1000 ludności i były najwyższe wśród dużych miast Polski, w których rzadko przekraczały 10 osób. Odwrotna sytuacja występowała w poziomie urodzeń.

W Łodzi w 2011 r. na 1000 osób wystąpiło 8,6 urodzeń żywych, podczas gdy w Warszawie wartość ta wynosiła 11,1, w Poznaniu 10,5, a we Wrocławiu 9,9.

Wysokie wskaźniki zgonów przy niskich wskaźnikach urodzeń żywych powodują od lat drastycznie niski przyrost naturalny, który jest główną przyczyną wyludniania się Łodzi (ryc. 2, tab. 5).



Ryc. 2. Przyrost naturalny w Łodzi w latach 1985–2010

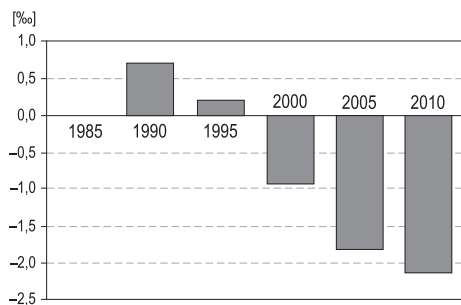
Źródło: dane GUS opublikowane w Rocznikach Demograficznych i w Statystyce Łodzi, 2012.

Tab. 5. Przyrost naturalny (na 1000 ludności) w wybranych miastach Polski w latach 1984–2012

Lata	Warszawa	Kraków	Łódź	Wrocław	Poznań
1984	+2,5	+5,8	+0,6	+7,5	+5,6
1985	+1,1	+5,7	-0,7	+5,8	+3,7
1990	-2,7	+1,0	-4,8	+0,9	-1,1
1995	-4,4	-1,4	-1,4	-2,1	-2,5
2000	-3,6	-1,5	-7,0	-2,6	-2,3
2005	-1,5	-0,8	-6,1	-1,7	-0,0
2011	+0,7	+0,6	-5,6	-0,1	+0,8

Źródło: dane GUS opublikowane w Rocznikach Demograficznych i w Statystyce Łodzi, 2012.

Przyrost naturalny w Łodzi jest kilkakrotnie niższy w porównaniu z innymi miastami, od 1985 r. jest stale ujemny. Tendencja taka wystąpiła w dużych miastach dopiero w okresie 1990–1995, a w 2011 r. poza Łodzią i Wrocławiem przyrost stał się dodatni (tab. 5). W latach 1984–2011 największą dynamiką



Ryc. 3. Migracje w Łodzi w latach 1985–2010

Źródło: dane GUS opublikowane w Rocznikach Demograficznych i Rocznikach Statystycznych Łodzi

spadku przyrostu naturalnego cechowały się Wrocław i Łódź, zaś najmniejszą Kraków i Warszawa (tab. 5).

Drugim czynnikiem zmniejszającym systematycznie liczbę ludności Łodzi, w znacznie mniejszym jednak zakresie niż w przypadku przyrostu naturalnego, są migracje (ryc. 3, tab. 6–8).

Saldo migracji, począwszy od 2000 r., jest stale ujemne. Wiąże się to z procesami suburbanizacji oraz emigracją zarobkową za granicę, zwłaszcza po wejściu Polski do UE w 2004 r., jak również do innych ośrodków – najczęściej do pobliskiej Warszawy. Zgodnie z ogólnosiwiatowymi tendencjami w krajach rozwiniętych mieszkańcy miast przenoszą się do strefy podmiejskiej. W latach 1989–2007 do gmin okalających Łódź wyemigrowało

Tab. 6. Ogólne saldo migracji ludności (na 1000 ludności) w latach 1984–2012

Lata	Warszawa	Kraków	Łódź	Wrocław	Poznań
1984	+2,3	+1,6	+0,6	+0,2	+0,3
1985	+1,0	+1,3	0,0	+0,2	+3,2
1990	+3,1	+2,1	+0,7	+0,5	+3,5
1995	+1,5	+0,8	+0,2	+1,8	+0,9
2000	+2,1	+1,3	-0,9	+0,3	-0,6
2005	+4,9	+2,0	-1,8	+2,2	-3,7
2012	+4,8	+1,1	-2,4	-0,5	-4,4

Źródło: dane GUS opublikowane w Rocznikach Demograficznych oraz Rocznikach Statystycznych Demografii z różnych lat.

Tab. 7. Ruch migracyjny w Łodzi i wybranych miastach w latach 2008–2012

Miasta	2008	2009	2010	2011	2012
Łódź	-1638	-1367	-1669	-1467	-1643
Warszawa	3897	3837	3940	7102	6623
Poznań	-3121	-2871	-3005	-2493	-2310
Wrocław	183	819	693	615	866
Kraków	-62	412	416	975	738

Źródło: Herman i in. 2013.

Tab. 8. Prognoza liczby ludności w wybranych miastach na lata 2005–2030. Ludność w tysiącach

Lata	Warszawa	Kraków	Łódź	Wrocław	Poznań
	osoby				
2005	1 687 628	760 343	768 901	637 162	573 039
2010	1 720 398	730 633	755 546	632 561	555 614
2015	1 660 275	707 984	739 396	613 467	547 887
2020	1 630 874	707 984	739 396	613 467	547 887
2025	1 588 394	641 688	687 257	573 048	509 203
2030	1 532 735	651 188	605 104	547 268	485 109

Źródło: Prognoza demograficzna na lata 2003–2030, GUS, Obraniak 2007.

około 37 tys. łodzian – o 60% więcej niż napłynęło z tych terenów do miasta (*Profil miasta Łodzi*, 2012). Tendencja ta stale się utrzymuje, gdyż proces suburbanizacji postępuje.

Skala odpływu migracyjnego na pobyt stały do Warszawy jest relatywnie niewielka i kształtuje się na poziomie 6–7% ogólnego odpływu migracyjnego łodzian w ruchu wewnętrznym. W latach 2011–2012 udział ten w porównaniu z poprzednimi latami nieco wzrósł: w 2011 r. do poziomu 7,4%, w 2012 r. ukształtował się na poziomie 7,2%. Liczba osób migrujących do stolicy przekraczała na ogół 350, z wyjątkiem 2009 r., kiedy to wyniosła 289 osób (Herman i in. 2013).

Mimo niewielkiej odległości i coraz lepszych połączeń komunikacyjnych migracje wahałowe (dojazdy do pracy) do Warszawy, jak wykazały badania w porannych pociągach relacji Łódź–Warszawa, sięgają niemal 900 osób (Jakóbczyk–Gryszkiewicz, 2004).

W okresie 1984–2011 w większości miast porównywanych z Łodzią saldo migracji było dodatnie – szczególnie w Warszawie, Krakowie i we Wrocławiu (tab.6.). Jedynie w Łodzi ogólne saldo migracji w tym okresie było najczęściej ujemne.

Duże dodatnie saldo migracji w Krakowie przyczyniło się (wraz z dodatnim przyrostem naturalnym) do znacznego przyrostu liczby ludności, natomiast w Łodzi ujemne saldo pogłębiło regres ludnościowy spowodowany dużym ubytkiem naturalnym.

Dzięki migracjom, w których odpływ przeważał nad napływem w Łodzi w okresie 2008–2012 ubyło średnio 1550 osób rocznie – w sumie 7784 mieszkańców. W porównaniu ze stratami wynikającymi z ujemnego przyrostu naturalnego nie jest to wiele. Większe straty z powodu odpływu mieszkańców zanotowano w Poznaniu, natomiast największe przyrosty ludności z tytułu migracji nastąpiły w Warszawie, we Wrocławiu i w Krakowie (tab. 7).

W badaniach 51 wielkich miast europejskich, w tym Łodzi, Warszawy, Krakowa i Poznania, wykazano, że większość z nich charakteryzowała się dodatnim przyrostem naturalnym (Majdzińska 2013). Największy ubytek wystąpił w dwóch odrębnych miastach pod względem kondycji społeczno-gospodarczej – Genewie i Łodzi, w których na 1 zgon przypadało statystycznie 0,5 urodzeń. Łódź okazała się ponadto najsilniej sfeminizowanym miastem.

W grupie wiekowej powyżej 65 lat na 100 mężczyzn przypadało w Łodzi 200 kobiet. Taksonomiczny miernik rozwoju Z. Hellwiga zastosowany przez Majdzińską (2013), w którym brano pod uwagę dynamikę zmian liczby ludności, indeks starości demograficznej, wskaźnik dynamiki demograficznej oraz stopę zgonu niemowląt, pozwolił zaklasyfikować badane miasta do czterech grup. Pierwszą charakteryzowała najkorzystniejsza sytuacja demograficzna, natomiast czwartą najmniej korzystna. W tej ostatniej grupie miast o wysokim ubytku naturalnym ludności oraz zaawansowanym poziomie starzenia się znalazła się Łódź wraz z Genewą, Budapesztem, Essen i Dortmundem. Pozostałe zbadane polskie miasta – Warszawa, Kraków i Poznań, znalazły się w grupie trzeciej o względnie mało korzystnej sytuacji demograficznej.

Perspektywy rozwoju Łodzi. Możliwości przeciwdziałania niekorzystnym tendencjom demograficznym

Wyniki prognozy demograficznej wskazują, że do roku 2030 we wszystkich miastach liczba ludności będzie malała, a ubytki względne będą coraz większe. Najbardziej obniży się zaludnienie w Łodzi, a relatywnie najmniejsze ubytki w zaludnieniu będą w Warszawie. W 2030 r. przewidywana liczba ludności w Krakowie będzie o 46 tys., tj. o 7,6% większa niż w Łodzi. Zmniejszy się także dystans między Łodzią i Wrocławiem (tab. 8).

W prognozie szacuje się, że w latach 2005–2030 Łódź straci 21% mieszkańców. W innych miastach zmiany te nie będą aż tak drastyczne i wyniosą od 9,2% w Warszawie do 15,3% w Poznaniu (tab. 9).

W zakresie ruchu naturalnego ludności prognozuje się dalszy spadek współczynnika dzietności do 2010 r., a następnie niewielki wzrost w latach 2010–2020. W zakresie umieralności przewiduje się dalszy wzrost przeciętnego trwania życia. Jak podają prognozy, we wszystkich miastach w latach 2000–2030, zmniejszy się liczba urodzeń. W Łodzi będzie ona największa – 47%, podobnie jak w Poznaniu. W Krakowie wyniesie – 44%, podobnie jak we Wrocławiu, zaś w Warszawie – 35% (Obraniak 2007).

Tab. 9. Prognoza liczby ludności w wybranych miastach na lata 2005–2030. Ubytki w procentach

Lata	Warszawa	Kraków	Łódź	Wrocław	Poznań
2005–2010	–0,6	–0,9	–3,9	–1,5	–1,9
2010–2015	–1,1	–1,9	–4,2	–2,2	–2,5
2015–2020	–1,8	–3,0	–4,5	–2,9	–3,2
2020–2025	–2,6	–4,2	–5,0	–3,8	–4,0
2025–2030	–3,5	–5,2	–5,7	–4,5	–4,7
2005–2030	–9,2	–14,4	–21,3	–14,1	–15,3

Źródło: Prognoza demograficzna na lata 2003–2030, GUS, Warszawa 2004, Obraniak 2007.

Te niekorzystne tendencje demograficzne może zahamować polityka pro-rodzinna państwa związana przede wszystkim z rocznymi płatnymi urlopami macierzyńskimi wprowadzonymi od 2014 r.

Niewątpliwie jednak najważniejszym czynnikiem mogącym zatrzymać, ale także przyciągnąć młodych ludzi do osiedlenia się w mieście i zachęcić ich do zakładania rodziny, jest stabilna praca, którą może zapewnić dobra kondycja gospodarcza miasta oraz odpowiednie perspektywy rozwoju zarówno gospodarczego jak i kulturalnego. Łódzki rynek pracy na tle innych miast nie wygląda najlepiej (tab. 10). Ze świadczeń pomocy społecznej korzysta w Łodzi 6% mieszkańców (37 tys. dorosłych i 8 tys. dzieci). Na pomoc społeczną Łódź wydaje najwięcej, (1,8 tys. zł na mieszkańca).

Tab. 10. Rynek pracy

Lata	Wyszczególnienie	Warszawa	Kraków	Łódź	Wrocław	Poznań
2000	Pracujący na 1000 osób	451,4	342,3	265,8	312,6	381,0
2011		479,9	378,7	311,5	371,3	415,9
2000	Kobiety % ogółu prac.	50,7	47,9	52,5	49,9	49,4
2011		52,0	50,3	52,9	52,3	49,4
2000	Przeciętne wynagrodzenie zł	4483,17	3435,94	3109,47	3440,73	3842,08
2011		4682,50	3667,72	3197,77	3600,88	4031,58
2000	Stopa bezrobocia%	3,3	6,3	15,8	7,3	3,4
2011		3,7	4,8	11,0	5,0	3,6

Źródło: Statystyka Łodzi, 2012, US w Łodzi.

Niepokoici zarówno niewielka liczba osób pracujących na 1000 mieszkańców, wysoka stopa bezrobocia jak i niskie zarobki (tab. 10). Ta ostatnia cecha paradoksalnie w ostatnich latach działa na korzyść Łodzi, przyciągając zagranicznych inwestorów.

Atutami miasta jest ponadto coraz lepsza dostępność komunikacyjna (skrzyżowanie autostrad), rozwój łódzkich uczelni, a więc dobrze wykształcona kadra, oraz niskie koszty prowadzenia działalności gospodarczej.

Po transformacji ustrojowo-gospodarczej zapoczątkowanej w Polsce w 1989 r. w Łodzi nastąpił bolesny upadek wiodącego niegdyś przemysłu włókienniczego. W efekcie zanotowano tu 20% bezrobocia. Na miejsce wielkich zakładów państwowych powstały tysiące małych (zatrudniających do 9 osób) zakładów prywatnych, głównie z branży odzieżowej. W strategii gospodarczej dla Łodzi opracowanej przez firmę Mc Kinsey & Company postawiono na rozwój branż priorytetowych – obsługę biznesu (BPO), logistykę, przetwarzanie informacji (IT) i AGD.

Inwestorzy zagraniczni postawili na nowe gałęzie przemysłu m.in. produkcję sprzętu gospodarstwa domowego, komputerów i produkcję golarek. Ponadto Łódź wyrasta na znaczące centrum obsługi biznesu (m.in. Infosys i Fujitsu). Działa tu najlepiej oceniana w skali kraju specjalna strefa ekonomiczna. Nowe światowe marki funkcjonujące w Łodzi to: Gillette, Dell, Indesit Company, BSH, Infosys, Fujitsu, Ericpol, Ceri, Comarch i Accenture.

Łódź od 1945 r. jest znaczącym ośrodkiem akademickim w kraju. W mieście działa 20 wyższych uczelni – w tym 6 państwowych, w których studiuje około 100 tys. studentów. Dzięki nim zmienia się zarówno zaludnienie (65% to studenci spoza miasta), jak i struktura demograficzna Łodzi – przybywa ludzi młodych oraz wzrasta zapotrzebowanie na usługi.

Podobnie jak i inne miasta, Łódź zmienia swoją przestrzeń poprzez rewitalizację XIX-wiecznych terenów poprzemysłowych na cele mieszkaniowe i usługowe. Procesom gentryfikacji w tempie znacznie szybszym niż w innych miastach podlega stara zabudowa czynszowa. Gentryfierem są w tym przypadku władze samorządowe.

Dzięki inwestorom zagranicznym, funduszom unijnym i determinacji władz samorządowych powstają nowe centra kulturalno-rozrywkowo-handlowe, takie jak osławiona łódzka Manufaktura założona na miejscu dawnej

jurydyki przemysłowej czy budowane obecnie Nowe Centrum Łodzi z nowoczesnym dworcem kolejowym i zrewitalizowanymi na cele kulturalne i naukowe budynkami najstarszej łódzkiej elektrociepłowni.

Podsumowanie

Łódź w porównaniu z innymi dużymi miastami w Polsce wyróżnia się znacznie gorszymi cechami demograficznymi, do których trzeba zaliczyć:

- najszybciej malejącą liczbę ludności,
- najwyższy ujemny przyrost naturalny,
- niski poziom urodzeń,
- bardzo wysoki poziom zgonów wynikający m.in. ze słabej kondycji zdrowotnej łódzian,
- krótsze przeciętne trwanie życia zarówno wśród kobiet jak i mężczyzn,
- silną feminizację,
- szybkie starzenie się społeczeństwa,
- ujemne saldo migracji,
- najgorsze dane w prognozie demograficznej – przewidywany ubytek ludności w latach 2005–2030 rzędu 163 tys. (o 21,3%).

Niestety dane gospodarcze też nie napawają optymizmem, gdyż w porównaniu z innymi miastami w Łodzi są niższe zarobki i wyższa stopa bezrobocia. Taka sytuacja raczej zniechęca potencjalnych imigrantów. Nadzieją miasta jest intensywniejszy rozwój gospodarczy realizowany już m.in. przez lokalizację inwestycji związanych z obsługą biznesu (BPO), które przyciągają absolwentów wielu łódzkich uczelni. Ciekawe miejsca pracy, awangardowe inwestycje miejskie, rewitalizacja zabudowy mieszkaniowej, niższe koszty utrzymania, tańsze mieszkania mogą w dalszej perspektywie zatrzymać młodych i wykształconych łódzian w mieście.

Nową perspektywę dadzą też miastu znaczne fundusze unijne, które w ciągu najbliższych 7 lat wyniosą 4 mld zł. Kwita ta zostanie przeznaczona na dokończenie największych inwestycji miejskich – przebudowę układu komunikacyjnego oraz rewitalizację śródmieścia. Już odnowiono ulicę Piotrkowską stanowiącą rdzeń miasta od XIX w. i nazywaną jego salonem. Centrum Łodzi

czeka rewitalizacja głównie zabudowy mieszkaniowej. Obejmie ona 12 tys. dotychczasowych mieszkańców.

Powstaje także gigantyczna inwestycja pod nazwą Nowe Centrum Łodzi – w rejonie dworca Łódź Fabryczna, realizowana od kilku lat na 100 ha w obrębie zabytkowej zabudowy, m.in. fabrycznej. W ramach programu NCL jest prowadzonych 51 projektów o łącznej wartości 4,4 mld zł. Ze względu na skalę i już dokonane przedsięwzięcia rewitalizacyjne w mieście (np. Manufaktura) Łódź jest kandydatem do organizacji w 2022 r. wystawy International Expo (tzw. Małe Expo) poświęconej rewitalizacji.

Łodzianie coraz częściej angażują się też w projekt miasta obywatelskiego – masowo uczestnicząc np. we współdecydowaniu o podziale budżetu obywatelskiego.

Literatura

- Herman E., Jaeschke A., Kaniewicz S., Konczak S., 2013, *Skala, natężenie i kierunki migracji do Łodzi i badanie odpływu mieszkańców w latach 2010–2012 wg gmin województwa łódzkiego, innych województw, zagranicy, płci i wieku migrujących*, Fundacja Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź
- Jakóbczyk-Gryszkiewicz J., 2004, *Wyjazdy łodzian do pracy w Warszawie. Przykład dążenia do poprawy warunków życia*, [w:] J. Jażdżewska (red.), XVII Konwersatorium Wiedzy o Mieście *Zróźnicowanie warunków życia ludności w mieście*, Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź.
- Janiszewska A., 2013, *Małżeństwa vs związki nieformalne w opiniach młodych mieszkańców Łodzi*, [w:] J. Dzieciuchowicz, A. Janiszewska (red.), *Przemiany w sferze zachowań demograficznych w okresie przekształceń społeczno-gospodarczych*, Przestrzeń–Społeczeństwo–Gospodarka, 12, Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź.
- Jelonek A., 1967, *Ludność miast i osiedli typu miejskiego na ziemiach Polski od 1810 do 1950 r.*, Dokumentacja Geograficzna, z. 3–4.
- Majdzińska A., 2013, *Struktury i procesy demograficzne w wybranych wielkich miastach współczesnej Europy*, [w:] J. Dzieciuchowicz, A. Janiszewska (red.), *Przemiany w sferze zachowań demograficznych w okresie przekształceń społeczno-gospodar-*

czych, Przestrzeń–Społeczeństwo–Gospodarka, 12, Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź.

Obraniak W., 2007, *Ludność Łodzi i innych wielkich miast w Polsce w latach 1984–2006*, Urząd Statystyczny w Łodzi, Łódź.

Profil miasta Łodzi, 2012, Profesjadruk, Urząd Miasta Łodzi, Łódź.

Sytuacja zdrowotna ludności Polski, 2008, Państwowy Zakład Higieny, Warszawa

Trwanie życia w 2010 r., 2011, GUS, Warszawa.

Łódź – diminishing city. Comparison with the biggest Polish cities

Summary

In comparison with other Polish cities, Łódź exhibits much more unfavourable demographic features leading to quick depopulation of the city. In the period between 1988 and 2012 Łódź lost nearly 130 thousand inhabitants, which is more than 15 %. This is due to dramatically high natural decrease of population and negative migration balance, quick aging of the population, strong feminization, and changes in the family model. Chances for development are sought in economic growth based on foreign investments in the field of business process outsourcing (BPO), large supply of young labour with higher education, avant-garde municipal investments, and revitalization of the old housing stock.

Keywords: Łódź, depopulation of the city, prospects of development

Jolanta Jakóbczyk–Gryszkiewicz
Instytut Geografii Miast i Turyzmu
Uniwersytet Łódzki
ul. Kopcińskiego 31, 90–131 Łódź
jolgrysz@geo.uni.lodz.pl

ŁUKASZ KOWALSKI

Inteligentne miasta – przegląd rozwiązań

Zarys treści: Miasta stoją w obliczu wielu problemów, które w najbliższych latach, ze względu na zmiany demograficzne i gospodarcze, będą się nasilać. Według prognozy ONZ do roku 2050 liczba mieszkańców miast na świecie zwiększy się prawie dwukrotnie. W związku z tym trzeba będzie bardziej racjonalnie wykorzystywać zasoby naturalne niż dotychczas, a miasta będą zmuszone konkurować w skali globalnej. Odpowiedzią na te problemy może być skuteczne wykorzystanie technologii teleinformatycznych (m.in. internetu, telefonów komórkowych) w celu racjonalizacji zasobów. Pozwala to na rozwój oparty o innowacyjność, współpracę i informację, który wpisuje się w ideę miasta inteligentnego i coraz częściej również miasta zrównoważonego. Celem artykułu jest przegląd inteligentnych rozwiązań w kontekście tych dwóch koncepcji, tak by dostarczyć władzom samorządowym informacji potrzebnych do skutecznego planowania rozwoju swoich miast. Przy okazji, bazując na literaturze zagranicznej, autor podaje definicję miasta inteligentnego – terminu często nadużywanego i utożsamianego głównie z nowoczesnymi technologiami, a nie ze zwiększeniem zdolności do współpracy, uczenia się i rozwiązywania problemów. Na koniec zastanawia się nad skutkami, jakie mogą przynieść opisywane zmiany.

Słowa kluczowe: miasto inteligentne, inteligentne rozwiązania, miasto zrównoważone, technologie teleinformatyczne

Wprowadzenie

Miasta są miejscami konfliktów środowiskowych, społecznych, gospodarczych i przestrzennych. Według raportu ONZ w 2011 r. żyło w nich 3,6 mld ludzi, a w 2050 r. będzie ich już 6,3 mld. Zmiany te w największym stopniu będą dotyczyć regionów słabiej rozwiniętych. (*World Urbanisation Prospects...* 2011). W skali globalnej coraz ważniejszy staje się problem odpowiedniego zarządzania miastami, ich zasobami ludzkimi i naturalnymi. W dobie

rewolucji teleinformatycznej, coraz większej powszechności internetu, komputerów osobistych oraz dynamicznego rozwoju oprogramowania metropolie zyskują nowe narzędzia do rozwiązywania swoich problemów. Dają one niespotykaną dotąd możliwość współpracy różnych grup interesu oraz zdecydowanie łatwiejszy dostęp do informacji. Na wykorzystaniu tych innowacji z dziedziny teleinformatyki do lepszego i bardziej racjonalnego zarządzania bazuje popularna koncepcja już dziś miasta inteligentnego. Rzuca ona nowe światło na zrównoważony rozwój współczesnych miast.

Artykuł ma na celu przegląd nowoczesnych systemów informacyjnych optymalizujących zarządzanie miastami w kontekście inteligentnych miast i ich zrównoważonego rozwoju. Przy okazji autor pragnie przedstawić aktualne definicje miasta inteligentnego terminu często nadużywanego. Artykuł może być cenny zarówno dla teoretyków – poprzez uporządkowanie definicyjne, jak i praktyków poszukujących nowych ścieżek rozwoju dla swoich miast. Jednocześnie praca ta ma stanowić inspirację dla planistów przestrzennych, geografów i ekonomistów do dalszych badań w tej dziedzinie i większego zaangażowania we współtworzenie tej idei na polskim gruncie.

Miasto zrównoważone

Zasada zrównoważonego rozwoju została wpisana do konstytucji polskiej (art. 5). Zgodnie z prawem ochrony środowiska oznacza ona „rozwój społeczno gospodarczy, w którym następuje proces integrowania działań politycznych, gospodarczych i społecznych, z zachowaniem równowagi przyrodniczej oraz trwałości podstawowych procesów przyrodniczych, w celu zagwarantowania możliwości zaspokajania podstawowych potrzeb poszczególnych społeczności lub obywateli zarówno współczesnego pokolenia, jak i przyszłych pokoleń” (*Ustawa...* 2001). Jako że w miastach mieszka większa część mieszkańców Polski, właśnie tam ta zasada powinna być wdrażana w pierwszej kolejności.

Według Mierzejewskiej (2008) literatura dotycząca rozwoju zrównoważonego („podtrzymywalnego”) miast jest dość obszerna. Brakuje jednak jasno sprecyzowanej definicji takiego miasta, jak i tego, czym dokładnie jest

jego zrównoważony rozwój. Sama „podtrzymywalność” często definiowana jest poprzez „zdolność miasta do osiągnięcia jakościowo nowego poziomu rozwoju społeczno-gospodarczego, demograficznego i poziomu technologicznego produkcji, choć ścieżka zachodzących przemian wykazywać może różne, trwałe lub chwilowe wahania” (Mierzejewska 2008).

Przykładowo w Seattle przyjęto, że zrównoważony rozwój ich miasta to taki, który prowadzi do „długoterminowej kondycji i witalności kulturowej, gospodarczej i środowiskowej” (Mierzejewska 2008). W Edynburgu jest to rozwój oparty o silną gospodarkę miejską odporną na kryzys, społeczeństwo, które z niej korzysta wraz z odpowiednio chronionym i zadbanym środowiskiem naturalnym (*Sustainable Edinburg...* 2013). W Londynie rozwój taki zdefiniowano jako zapewniający lepszą jakość życia teraz i w przyszłości przy jednoczesnej ochronie i polepszeniu stanu zasobów naturalnych (*London* 2013).

Inteligentne miasto

Inteligentne miasto jest pojęciem dość mglistym. Autor nie dotarł w polskiej literaturze naukowej do jego definicji. Można je jednak utożsamiać z angielskimi terminami *smart city* i *intelligent city*, które często są używane zamiennie (Allwinkle, Cruickshank 2011). Pojęcia te zostały po raz pierwszy użyte w 1992 r. (Paskaleva 2011). Przez ten czas ewoluowały i zbliżyły się do siebie.

Według Caragliu i in. (2011) inteligentne miasto to takie, które inwestuje w kapitał ludzki i społeczny, tradycyjną i nowoczesną komunikację (transport i technologie teleinformacyjne), aby wspomóc zrównoważony ekonomiczny rozwój i wysoką jakość życia, mądrze gospodarując zasobami naturalnymi, poprzez partycypację społeczną w zarządzaniu miastem. Z kolei wg Komninos (2002, 2008) inteligentne miasto to takie, w którym:

- lokalna społeczność powszechnie wykorzystuje technologie teleinformatyczne (urządzenia, oprogramowanie i internet, np. smartfony, komputery, urządzenia GPS, portale społecznościowe, e-usługi), by polepszyć warunki swojego życia i pracy,

- technologie te są wbudowane w miasto, np. jako system czujników zanieczyszczeń powietrza przekazujących na bieżąco informacje,
- mieszkańcy wykorzystują je do efektywniejszego tworzenia innowacji, uczenia się, zdobywania wiedzy i rozwiązywania problemów swojego miasta (społecznych, ekonomicznych, środowiskowych).

Coraz więcej miast nadużywa jednak tego pojęcia (zwykle w celach promocyjnych), mówiąc o sobie, że są inteligentne w momencie, kiedy dopiero zaczęły stosować inteligentne strategie lub technologie. Doprowadziło to do tego, że miasta stosujące jakiegokolwiek rozwiązanie wykorzystujące technologie telekomunikacyjne określane są jako inteligentne, bez wskazania, jaki rodzaj inteligencji został dzięki nim wzmocniony (Komninos 2011). Inteligentnego miasta natomiast nie tworzą same tylko technologie, ale też i ludzie, którzy dzięki nim zwiększyli możliwości skutecznego działania i rozwiązywania problemów miejskich. Niemniej jednak to właśnie konkretnie wdrażane rozwiązania telekomunikacyjne są w centrum zainteresowania, z tego względu, że można je łatwo przenieść do innych aglomeracji. Trzeba jednak mieć na uwadze fakt, że czynnik ludzki ma decydujące znaczenie w skuteczności tych rozwiązań w różnych częściach świata.

Inteligentne miasta - przegląd rozwiązań

Krajobraz inteligentnych rozwiązań jest bardzo zróżnicowany i nie sposób wymienić wszystkich, które wpisywałyby się w tę kategorię. Ze względu na dziedzinę, na jaką mają one wpływ, można je podzielić na te, które wpływają na to, że miasta są bardziej innowacyjne, te, które pozwalają zredukować koszty infrastruktury i ograniczyć zużycie zasobów poprzez dostarczenie odpowiednich informacji mieszkańcom, oraz te, które wspierają władze samorządowe w zarządzaniu miastem (Komninos 2011). Z punktu widzenia idei zrównoważonego rozwoju istotne są wszystkie trzy. Nie wszystkie mają jednak bezpośredni związek z tą ideą w sensie środowiskowym, społecznym i ekonomicznym. Kolejne podrozdziały szerzej opisują poszczególne przykłady. Autor wybrał te, które rzucają światło zarówno na różne aspekty funkcjonowania metropolii, wykorzystując różnorakie technologie

teleinformacyjne, wzmacniają inteligencję różnych grup interesu, oraz nawiązują do koncepcji miasta zrównoważonego i inteligentnego.

Zwiększanie innowacyjności miast

Innowacyjne miasta przyczyniają się do wzrostu innowacyjności pojedynczych mieszkańców, społeczności, firm i instytucji. W wielu miastach przybierają one postać tzw. ekosystemów innowacji, wiedzy lub po prostu innowacyjnych dzielnic (ang. *innovation ecosystems, knowledge ecosystems, districts*). „Ekosystemy innowacji to formy współpracy, w ramach których firmy łączą swoje indywidualne oferty w spójne, gotowe do użytku przez konsumenta rozwiązania” (Kukian 2011). Flagowym przykładem jest Cyberport w Hong Kongu. Jest to dzielnica zbudowana na powierzchni 24 ha, na której znajdują się budynki biznesowe, mieszkalne, instytut badań i rozwoju technologii, otwarte przestrzenie parkowe, centra rozrywki, galerie handlowe, hotele, centra konferencyjne i inne. Jest to strategiczny klaster zrzeszający firmy i profesjonalistów zajmujących się technologiami i usługami informacyjnymi. „Ekosystem” wspiera utalentowanych ludzi związanych z tą dziedziną nauki poprzez stypendia i pomoc na początkowym etapie działalności firmy. Jest to jednak coś więcej niż klasyczny park technologiczny czy klaster oparty na wiedzy, gdyż pozwala mieszkańcom i odwiedzającym eksperymentować z nowymi technologiami poprzez naukę (m.in. szkolenia, specjalistyczne kursy) i rozrywkę (kino, wydarzenia kulturalne i in.). Siła Cyberportu tkwi w stworzeniu płaszczyzny komunikacji pomiędzy mieszkańcami, firmami i jednostkami badawczymi. Podobne ekosystemy powstały w Melbourne i Sztokholmie (Komninos 2011).

Inteligentnych rozwiązań wspierających innowacyjność mieszkańców, społeczeństw, firm i władz samorządowych jest dużo więcej. Przykładem jest idea Living Lab, która „oznacza metodykę prowadzenia działań badawczo-wdrożeniowych w warunkach gospodarki opartej na wiedzy i społeczeństwa informacyjnego, w której innowacyjne produkty, usługi bądź aplikacje są opracowywane, testowane i udoskonalane w warunkach rzeczywistych, w ramach interdyscyplinarnych zespołów obejmujących wszystkie

zainteresowane podmioty – od inżynierów i badaczy, poprzez przedsiębiorców, władze lokalne, organizacje społeczne, aż po obywateli” (Kukian 2011). Living Lab może dotyczyć wypracowywania nowych rozwiązań związanych ze zrównoważonym rozwojem miast, czy po prostu rozwiązywania konkretnych problemów.

Wszystkie rozwiązania zwiększające innowacyjność społeczności są tylko pośrednio związane z rozwojem zrównoważonym miast – mogą być potencjalnie motorem zmian wspierających miasto zrównoważone, lecz ich celem jest głównie wspieranie innowacyjności.

Redukcja kosztów infrastruktury

Ta grupa rozwiązań najlepiej wpisuje się w ideę zrównoważonego rozwoju. Są to rozwiązania bezpośrednio przyczyniające się do efektywniejszego zużycia zasobów naturalnych i redukcji wpływu człowieka na środowisko. Jest wiele projektów realizowanych w ramach inteligentnych miast. Wybrane zostały tylko te, które stosowane są przez mieszkańców i firmy:

1. System zarządzania energią w domu z własnego komputera osobistego. Urządzenia domowe wysyłają do komputera informacje o zużywanej przez nie energii. Użytkownik może monitorować jej zużycie i zdalnie oraz automatycznie wyłączać sprzęty i planować dopasowaną do nich strategię zużycia. Tego typu koncepcje spotkać można w Amsterdamie w Holandii (*Energiemanagement Haarlem* 2012), Birmingham w Anglii (*El País: Inteligentne miasto przyszłości* 2012) i Boulder w Stanach Zjednoczonych (*Smart City* 2012). Podobne systemy, ale bardziej zaawansowane, stosowane są w niektórych budynkach biurowych. Są one bardziej zautomatyzowane i oparte na czujnikach ruchu, które np. automatycznie wyłączają światło (*ITO* 2012).
2. Strona internetowa, dzięki której sąsiedzi i znajomi mogą się dzielić swoimi prywatnymi samochodami, odpłatnie lub bezpłatnie je sobie nawzajem wypożyczać lub np. organizować wspólne podróże do pracy. Pozwala to zmniejszyć liczbę pojazdów na drogach oraz obniżyć zużycie paliwa i związane z tym zanieczyszczenie powietrza. System wymaga zaufania od

właścicieli pojazdów do osób, którzy je wypożyczają (*WEGO car sharing* 2012). Inny przykład stanowi paryski system miejskiej wypożyczalni samochodów elektrycznych – Autolib. Mieszkańcy mogą rezerwować auta przez internet, sprawdzać ich dostępność i wypożyczać je na określonych parkingach (*Autolib* 2012).

3. System gniazd elektrycznych na nabrzeżach w Amsterdamie, z których mogą korzystać jednostki pływające poruszające się po kanałach, rezygnując z wykorzystania silników spalinowych. Za energię można płacić przez telefon (*Ship to grid* 2012). Podobny system dotyczy elektrycznych samochodów osobowych.

Lepsze zarządzanie miastem

Rozwiązania te przyczyniają się do lepszego zarządzania miastem przez władze samorządowe. Niektóre z nich prowadzą również do redukcji kosztów infrastruktury, efektywniejszego wykorzystania zasobów oraz w pewnym sensie sprawiają, że miasta są bardziej innowacyjne. Czynnikiem wyróżniającym jest jednak to, że grupą, której technologie pomagają podejmować lepsze decyzje, są władze miejskie.

PRZYKŁADY:

1. *Smart grid* – inteligentne sieci elektroenergetyczne. W Amsterdamie system mierzy, monitoruje, kontroluje i optymalizuje przepływy energii w sieci (z odnawialnych i konwencjonalnych źródeł). Daje również możliwość szybkiego zlokalizowania usterek w sieci. Opiera się na systemie czujników elektronicznych połączonych przez sieć, która jest powiązana ze specjalnym oprogramowaniem (*Nieuw West – Smart Grid* 2012).
2. Inteligentne systemy transportowe. Są to systemy usprawniające ruch miejski poprzez dostarczanie kierowcom i władzom miejskim informacji na temat bieżącej sytuacji na trasach komunikacyjnych. Mogą one dotyczyć zarówno komunikacji drogowej, jak i szynowej. Przykładem jest miasto Bucheon w Korei, gdzie IBM zainstalował system kamer połączony z oprogramowaniem, które liczy pojazdy na drogach. System dostarczył władzom

miejskim i mieszkańcom informacje, dzięki którym mogli oni szybciej i lepiej zareagować na korki uliczne, również te związane z wypadkami (*IBM, Boucheon City 2012*). Innym przykładem jest Sztokholm, gdzie inteligentny system poboru opłat drogowych jest połączony z systemem kamer. Pozwala to kontrolować, kto płaci za wjazd do centralnych dzielnic miasta. Ruch miejski zmniejszył się tam o 20%, a zanieczyszczenie powietrza o 14% (*IBM, Stockholm 2012*). Z kolei *Streetline Smart Parking* to oprogramowanie dostarczające informacji o aktualnej dostępności miejsc parkingowych w San Francisco. Pozwala miastu usprawnić politykę opłat parkingowych i ograniczyć emisję spalin w centrum. Kierowcom daje możliwość szybkiego znalezienia miejsca parkingowego i zapłacenia za nie przez telefon komórkowy. Podobny system, ale dotyczący dostępności rowerów miejskich, działa w Barcelonie (*González, Rossi 2012*).

3. *eHealth* – program zdalnego monitorowania zdrowia osób starszych i chronicznie chorych w Grecji. Pozwala również współpracować klinikom, szpitalom i aptekom poprzez dzielenie się informacjami medycznymi o pacjentach (*González, Rossi 2012*).
4. *Blue Sky eLearning* pozwala studentom mieszkającym w Chinach na terenach wiejskich zdobywać wiedzę przez internet poprzez dostęp do materiałów edukacyjnych (*González, Rossi 2012*).
5. *NaprawmyTo!* – polski portal internetowy, na którym mieszkańcy mogą zaznaczać na mapie miejsca (również zamieszczać ich zdjęcia, kategoryzować, opisywać), które wymagają interwencji władz miejskich. Chodzi głównie o usterki związane z infrastrukturą, taką jak drogi i budynki (np. dziurawa nawierzchnia drogi, ciekący hydrant, brak pasów dla pieszych, brak monitoringu, graffiti na murze). Jednostka zarządzająca zaniedbaną częścią nie jest zobligowana do interwencji, ale ma lepszą informację, która pozwala jej skuteczniej działać (*NaprawmyTo! 2012*). Podobny system pod nazwą *Open311* działa w Chicago. Tam powołano osobną jednostkę urzędu miasta zajmującą się przyjmowaniem zgłoszeń mieszkańców: telefonicznych, e-mailowych i SMS (*City of Chicago 2012*). Są to przykłady tzw. *crowdsourcingu*, czyli korzystania z wiedzy i informacji od społeczeństwa lub po prostu bliżej nieokreślonej grupy osób. Pozwala to ekspertom szybciej i taniej osiągnąć potrzebną im informację.

6. *Twitter i Open Street Map Project*. *Twitter* to strona internetowa, która pozwala na zamieszczanie krótkich wiadomości (do 140 znaków) wraz z geograficzną lokalizacją użytkownika. Wiadomości mogą być skierowane do otwartej lub zamkniętej grupy odbiorców. Strona jest szczególnie popularna wśród użytkowników smartfonów. *Twitter* odegrał ważną rolę w czasie ostatnich katastrof przyrodniczych: powodzi w Australii, trzęsień ziemi w Nowej Zelandii, trzęsieniu ziemi i tsunami w Japonii. Był wtedy wykorzystany do informowania społeczeństwa o aktualnej sytuacji oraz analizowania informacji o katastrofach napływających od ludzi (wraz ze współrzędnymi geograficznymi nadawcy) w czasie rzeczywistym. Jako narzędzie komunikacji służył też do koordynacji działań podczas Arabskiej Wiosny oraz zamieszek w Londynie w 2011 r. (Bruns, Liang 2012).

Jeszcze większym zasobem wiedzy dysponują bezpłatne dane przestrzenne zamieszczane przez wolontariuszy w ramach programu *Open Street Map*. Po trzęsieniu ziemi na Haiti w 2010 r. grupa wolontariuszy, używając map satelitarnych, skartowała ponownie drogi na wyspie, ułatwiając pracę służbom ratunkowym (Levental 2012). Dane mogą być również zbierane za pomocą urządzeń wykorzystujących technologie służące do lokalizacji, które coraz częściej dostępne są w nowoczesnych telefonach komórkowych.

7. Karta *Oyster* w Londynie. Jest to karta zbliżeniowa, która służy do płacenia za komunikację miejską. Pasażerowie są zobligowani do przyłożenia karty do czytnika przy wejściu i wyjściu z przystanku lub pojazdu. System oblicza dopasowaną do charakteru i długości podróży opłatę. Przykładowo, podróże w obrębie strefy centralnej są droższe niż na peryferiach. Podobnie wyższa opłata jest wymagana dla przejazdów w godzinach szczytu. Pozwala to władzom miejskim dość swobodnie określać i łatwo wprowadzać politykę mobilności w taki sposób, by np. ograniczyć przejazdy w godzinach szczytu i w dzielnicach centralnych. Poza tym dane generowane przez system stanowią bardzo przydatne i rzetelne źródło wiedzy. Można dzięki niemu zdecydowanie skuteczniej reagować na popyt na komunikację miejską w mieście (Batty i in. 2012).

8. *M-Atlas*. Jest to system, który pozwala analizować duże ilości danych związanych z mobilnością, które pochodzą z urządzeń GPS zainstalowanych

w samochodach, urządzeń nawigacyjnych w telefonach komórkowych lub danych z rejestrów telefonii komórkowych. W Paryżu system ten był wykorzystany do przeanalizowania i skategoryzowania zachowań turystów zagranicznych wykorzystujących usługę roamingu na podstawie danych o lokalizacji z rejestrów połączeń telefonii komórkowych (Batty i in. 2012).

9. Geograficzne Systemy Informacji. Oprogramowanie IBM i ESRI dostarczające informacji przestrzennych władzom samorządowym w kwestii gospodarki wodnej, komunalnej, zarządzania sytuacjami kryzysowymi na drogach i walki z przestępczością. Produkt pomaga wizualizować informacje w formie map i je analizować. Podpowiada również organom władzy, jak interpretować dane i jak reagować w konkretnych sytuacjach (*IBM, Smarter Cities* 2013). Jest to jeden z przypadków zastosowania sztucznej inteligencji do analiz skomplikowanych systemów przestrzennych, jakimi są miasta. Ich kompleksowy przegląd przedstawiają w swoim artykule N. Wu i E. A. Silva (2010).

Autor podjął próbę klasyfikacji przedstawionych wyżej rozwiązań w kontekście idei miasta zrównoważonego. Wyniki prezentuje tab. 1.

Większość z nich można łatwo przypisać do jednego z trzech wymiarów takiego miasta: ekonomicznego, społecznego lub środowiskowego. Przykładowo londyńska karta *Oyster* pozwala miastu odpowiedzieć na aktualny popyt poprzez zapewnienie odpowiednich kursów, linii lub regulację systemu opłat. Wpisuje się więc ona dość dobrze w ekonomiczny wymiar miasta zrównoważonego. Najwięcej aplikacji inteligentnych rozwiązań ma charakter środowiskowy lub ekonomiczny. Jest to zwykle związane z ograniczeniem emisji spalin przez samochody oraz zużyciem energii przez miasto, co prowadzi oczywiście do oszczędności w gospodarce i sprawia, że staje się ona odporniejsza na kryzysy. Zdecydowanie mniej jest przykładów związanych ze społeczną sferą miasta zrównoważonego. Dotyczą one głównie edukacji (Cyberport, Blue Sky eLearning) i zdrowia (eHealth).

Trudniej z ideą miasta zrównoważonego powiązać rozwiązania, które dostarczają nam głównie informacje (np. M-Atlas, Twitter, Open Street Map) lub wzmacniają komunikację pomiędzy grupami (np. *living lab*). Sama

Tab. 1. Inteligentne rozwiązania w kontekście idei miasta zrównoważonego

Przykłady inteligentnych rozwiązań	Wymiary miasta zrównoważonego		
	ekonomiczny	społeczny	środowiskowy
Ekosystem innowacji (Cyberport)	++	++	+–
Living Lab	+–	+–	+–
Systemy zarządzania energią w domu i w budynkach biurowych	++	+–	+
System dzielenia się samochodami (WEGO, Autolib)	++	+–	+
System gniazd elektrycznych na nabrzeżach	+–	+–	++
Inteligentne sieci elektroenergetyczne	++	+–	++
Inteligentne systemy transportowe	++	+–	++
eHealth – program zdalnego monitorowania zdrowia	+–	++	+–
Blue Sky eLearning	+–	++	+–
portal NaprawmyTo!	+	+	+
Twitter i Open Street Map Project.	+–	+–	+–
Karta oyster	++	+–	+
M-Atlas	+–	+–	+–
Oprogramowanie GIS opracowane przez IBM i ESRI	+	+	+

Objaśnienia. wpływ: ++ bezpośredni, + pośredni, +– brak lub bardzo mały

Źródło: opracowanie własne.

informacja czy silniejsza współpraca nie gwarantują tego, że miasto rozwine się w odpowiedni sposób.

Podane przykłady bazują na urządzeniach służących do komunikacji. Są to: telefony komórkowe (które aktualnie mogą robić zdjęcia, nagrywać, lokalizować), kamery, czujniki ruchu, systemy urządzeń, którymi można sterować z pulpitu komputera, automaty pobierające opłaty, karty zbliżeniowe i komputery osobiste. Dzięki połączeniu ich w sieć (np. internet) i udostępnieniu nowych usług, takich jak lokalizacja oraz możliwość płacenia przez internet, ludziom zostały dostarczone niespotykane wcześniej możliwości i stały się one popularne. W efekcie mamy dzisiaj możliwość stosunkowo łatwego i taniego dostępu do ogromnej ilości informacji oraz do komunikacji

między sobą. Dla naukowców otwiera to okno nowych możliwości i kierunków badawczych, dla miast i firm oznacza lepsze dopasowanie świadczonych usług do popytu, a dla społeczeństw skuteczniejsze, tańsze funkcjonowanie oparte na współpracy i zaufaniu.

Przykładów inteligentnych rozwiązań jest dużo więcej. Na licznych stronach internetowych, takich jak *Intelligent Community Forum (Intelligent Community Forum 2012)*, *Digital Communities (Digital Communities 2012)*, *Co-exist (Cohen 2012)*, *URENIO (URENIO 2012)* możemy znaleźć rankingi i opisy inteligentnych miast, rozwiązań i społeczności. Są one oczywiście subiektywne, ale prezentowane przez nie przykłady mogą być dobrą wskazówką wyboru odpowiedniej ścieżki rozwojowej przez władze samorządowe. Wiele inteligentnych rozwiązań informatycznych już istnieje, ale jeszcze nie są one wdrożone przez firmy, które je stworzyły, takie jak IBM, Siemens i CISCO. Oprócz nich, nad tego typu rozwojem technologicznym pracują liczne uczelnie i jednostki badawcze na całym świecie, np. Massachusetts Institute of Technology ze Stanów Zjednoczonych czy Current City (*Current City 2012*).

Dyskusja

Idee miasta inteligentnego i zrównoważonego są sobie bliskie, nie są jednak tożsame. W obu przypadkach możemy mówić o racjonalnym gospodarowaniu zasobami ludzkimi i naturalnymi. Pierwsza idea kładzie nacisk na wykorzystanie nowoczesnych technologii teleinformatycznych i innowacje. Mogą one z powodzeniem być wykorzystywane dla zrównoważonego rozwoju, o czym świadczą przedstawione wcześniej przykłady. Lepsza informacja o środowisku, w którym działamy, oraz większa współpraca między podmiotami w mieście jest niewątpliwie kluczem do rozwiązywania problemów, przed jakimi stoją dzisiaj metropolie. Z kolei idea miasta zrównoważonego jest pojęciem szerszym – nie kładzie nacisku na wykorzystanie technologii teleinformatycznych ani na innowacje. *De facto* wiele problemów może być rozwiązanych bez ich pomocy. Przykładem może być dwukrotne wykorzystanie wody w domu (tzw. szara woda), np. w pierwszej kolejności do kąpieli, następnie do podlewania kwiatów czy w toalecie. Z drugiej jednak strony w dobie tak dynamicznych

przemian gospodarek osiągnięcie zrównoważonego rozwoju miast (w sensie środowiskowym, społecznym i ekonomicznym) bez technologii informacyjnych jest dzisiaj raczej niemożliwe.

Niektóre z zaprezentowanych przykładów inteligentnych rozwiązań mogą mieć również negatywne skutki. Wprowadzenie na większą skalę systemów monitoringu ruchu drogowego i przestrzeni publicznej może prowadzić do frustracji mieszkańców z powodu utraty własnej prywatności lub obawy przed byciem śledzonym lub ciągle obserwowanym i kontrolowanym. Przerazająca jest również wizja kontroli domowego sprzętu z pulpitu komputera osobistego zdalnie obsługiwanego przez hackerów. Instalacja podobnych technologii w całym mieście może dać niepowołanym do tego osobom podobną władzę. Szczytna idea dzielenia się samochodami może być z kolei, w przypadku niektórych społeczeństw o niskim stopniu zaufania, nierealna. Wprowadzanie na większą skalę sztucznej inteligencji, doradzającej władzy w podejmowaniu decyzji, wskazującej obszary działań i kroki, jakie należy podjąć, również może być elementem wielu manipulacji.

Na uwagę zasługuje fakt, iż znaczna część nowoczesnych informacji bazuje na informacjach przestrzennych w czasie rzeczywistym (np. inteligentne systemy transportowe, sieci elektroenergetyczne, parkingowe), których ilość w najbliższych latach będzie dynamicznie wzrastać. W najbliższych latach wpłynie to znacząco na zmiany w metodyce badań przestrzeni miejskich i wykorzystywanym do tego oprogramowaniu. Będzie prawdopodobnie rosło znaczenie geograficznych systemów informacji, które już dzisiaj służą nie tylko geografom. Ważnym elementem rozwoju jest otwarty dostęp do danych przestrzennych o wysokiej szczegółowości. Jego brak ogranicza rolę jednostek badawczych i pojedynczych osób w polepszaniu wyników swoich działań i inteligentnego podejścia w osiąganiu celów. Brak takiego dostępu jest problemem szczególnie w Polsce.

Motorem opisywanych zmian zachodzących na świecie są zarówno firmy oferujące inteligentne rozwiązania lub nowoczesne technologie, jak i miasta, które chcą zwiększyć swoją konkurencyjność – skuteczniej działać oraz przyciągać więcej inwestycji zewnętrznych. Bariery we wdrażaniu poszczególnych projektów jest brak rzetelnej i łatwo dostępnej informacji dotyczącej ich skuteczności. Utrudnia to ocenę potencjalnych zysków. Zarówno miasta,

jak i firmy są zainteresowane chwaleniem się tylko sukcesami. Z kolei geograficzna specyfika każdego miejsca (różnicowanie struktury osadniczej, społecznej, sieci drogowej itd.) nie gwarantuje, że zastosowane rozwiązania wszędzie sprawdzą się równie dobrze. Tak jak zostało to już wcześniej podkreślone, same nowoczesne technologie (które to najczęściej są promowane jako „inteligentne”) nie tworzą inteligentnego miasta – niezbędni są odpowiedni ludzie, którzy będą w stanie mądrze wykorzystać możliwości, jakie one im dają.

Podsumowanie

Idee miasta inteligentnego i zrównoważonego w dobie rewolucji teleinformatycznej zbliżyły się do siebie. Samorządy miejskie, firmy i mieszkańcy dysponują dzisiaj nowoczesnymi technologiami, które pozwalają im lepiej współpracować, uczyć się, tworzyć innowacje i rozwiązywać problemy związane ze zrównoważonym rozwojem. W kontekście globalnego kryzysu gospodarczego i wzrastającej urbanizacji będą one w najbliższych latach coraz bardziej popularne.

Zaprezentowane przykłady świadczą o tym, że takie rozwiązania mogą służyć zrównoważonemu rozwojowi już dziś. Przy ich wdrażaniu trzeba jednak być krytycznym. Niektóre z nich mogą się okazać kontrowersyjne (np. monitoring, który ogranicza prywatność w przestrzeni publicznej) lub nieskuteczne z powodu niedopasowania do polskich warunków. Z drugiej strony, wg autora, dostępne dane i lepsza informacja na temat przestrzeni, w której żyjemy, większa współpraca i komunikacja między ludźmi, którzy tę przestrzeń kształtują będą sprzyjać zrównoważonemu rozwojowi. Wyzwaniem dla samorządów miejskich jest wykształcenie społeczeństwa obywatelskiego, które będzie w stanie samo generować innowacyjne rozwiązania i narzędzia (np. poprzez wspomniane w artykule ekosystemy innowacji) oraz aktywnie uczestniczyć w lepszym zarządzaniu miastem poprzez korzystanie z takich usług jak *WEGO car sharing* z Holandii lub *Autolib* z Francji i aktywne współtworzenie takich portali jak *Open Street Map*, *NaprawmyTo!* Część rozwiązań nie może być wdrażana oddolnie, przez mieszkańców – np. wspomniana karta

Oyster z Londynu, *Smartgrid* z Amsterdamu, *eHealth* z Grecji oraz inteligentny system transportowy ze Sztokholmu i San Francisco. Za tą formą inteligentnego rozwoju muszą się opowiedzieć władze miejskie.

Literatura

- Allwinkle S., Cruickshank P., 2011, *Creating smarter cities: An overview*, Journal of Urban Technology, 18 (2), kwiecień, 3.
- Autolib, <http://www.autolib.fr> (dostęp: 21.12.2012).
- Batty M., Axhausen K. W., Giannotti F. Pozdnoukhov A., Bazzani A., Wachowicz M., Ouzounis G., Portugali Y., 2012, *Smart cities of the future*, The European Physical Journal, Special Topics, 214, 499–500, 503–504.
- Bruns A., Liang Y. E., 2012, *Tools and methods for capturing Twitter data during natural disasters*, First Monday, 17 (4), <http://www.uic.edu/htbin/cgiwrap/bin/ojs/index.php/fm/article/viewArticle/3937/3193doi:10.5210/fm.v17i4.3937> (dostęp: 13.01.2013).
- Caragliu A., Del Bo Ch., Peter Nijkamp P., 2011, *Smart cities in Europe*, Journal of Urban Technology, 18 (2), 70.
- City of Chicago*, <http://www.cityofchicago.org/city/en/depts/311.html> (dostęp: 21.12.2012).
- Cohen B., 2012, *The Top 10 Smart Cities On The Planet*, <http://www.fastcoexist.com/1679127/the-top-10-smart-cities-on-the-planet> (dostęp: 21.12.2012).
- Current city*, <http://www.currentcity.org/> (dostęp: 21.12.2012).
- Digital Communities, <http://www.digitalcommunities.com/> (dostęp: 21.12.2012).
- El País: Inteligentne miasto przyszłości*, http://www.pressweek.pl/index.php?option=com_content&view=article&id=947:el-pais-inteligentne-miasto-przyszoci&catid=3:spoczystwo&Itemid=4 (dostęp: 21.12.2012).
- Energiemanagement Haarlem*, <http://amsterdamsmartcity.com/projects/detail/label/Energy%20Management%20Haarlem> (dostęp: 21.12.2012).
- González J. A. A., Rossi A., *New trends for smart cities*, <http://opencities.net/sites/opencities.net/files/content-files/repository/D2.2.21%20New%20trends%20for%20Smart%20Cities.pdf> (dostęp: 21.12.2012).

- IBM, *Boucheon City*, http://www-01.ibm.com/software/success/cssdb.nsf/CS/KJON-8KATPV?OpenDocument&Site=default&cty=en_us (dostęp: 21.12.2012).
- IBM, *Smarter Cities*, http://www.ibm.com/smarterplanet/us/en/smarter_cities/solutions/solution/M854956Y38465Z98.html (dostęp: 21.12.2012).
- IBM, *Stockholm*, http://www-01.ibm.com/software/success/cssdb.nsf/CS/KDME-86BM3S?OpenDocument&Site=default&cty=en_us (dostęp: 21.12.2012).
- Intelligent Community Forum*, www.intelligentcommunity.org (dostęp: 21.12.2012).
- ITO*, <http://amsterdamsmartcity.com/projects/detail/label/ITO> (dostęp: 21.12.2012).
- Komninos N., 2002, *Intelligent cities: innovation*, Knowledge Systems and Digital Spaces, Spon Press, Londyn.
- Komninos N., 2008, *Intelligent cities and globalization of innovation networks*, Taylor & Francis, Londyn.
- Komninos N., 2011, *Intelligent cities: Variable geometries of spatial intelligence*, Intelligent Buildings International, nr 3, 178.
- Kukian J., 2011, *Klastry w konwoju*, http://www.pi.gov.pl/parp/chapter_86196.asp?soid=15A011895BA344E3BA3170EFE4873A76 (dostęp: 21.12.2012).
- Levental S., 2012, *A new geospatial services framework: How disaster preparedness efforts should integrate neogeography*, Journal of Map and Geography Libraries, 8 (2), 134–162.
- London*, http://www.londoncdc.org/sustainable_development (dostęp: 13.01.2013).
- Mierzejewska L., 2008, *Zrównoważony rozwój miasta: aspekty planistyczne*, Biuletyn Instytutu Geografii Społeczno-Ekonomicznej i Gospodarki Przestrzennej Uniwersytetu im. Adama Mickiewicza w Poznaniu, seria Rozwój Regionalny i Polityka Regionalna, nr 5, s. 54.
- NaprawmyTo!*, <http://www.naprawmyto.pl> (dostęp: 21.12.2012).
- Nieuw West – Smart Grid*, <http://amsterdamsmartcity.com/projects/detail/label/Nieuw%20West%20-%20Smart%20Grid> (dostęp: 21.12.2012).
- Paskaleva K. A., 2011, *The smart city: A nexus for open innovation?*, Intelligent Buildings International, 3.
- Ship to grid*, <http://amsterdamsmartcity.com/projects/detail/label/Ship%20to%20grid> (dostęp: 21.12.2012).
- Smart city*, <http://www.greensys.pl/rozwiwania/smart-city/> (dostęp: 21.12.2012).
- Sustainable Edinburgh 2020*, http://www.edinburgh.gov.uk/info/20206/sustainable_development_and_fairtrade/841/sustainable_edinburgh_2020 (dostęp: 21.05.2015).

URENIO, <http://www.urenio.org/> (dostęp: 21.12.2012).

Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska: Dz. U. z 2001 r. Nr 62, poz. 627.

WEGO car sharing, <http://amsterdamsmartcity.com/projects/detail/label/WEGO%20Car%20sharing> (dostęp: 21.12.2012).

World Urbanization Prospects The 2011 Revision, Department of Economic and Social Affairs Population Division, http://esa.un.org/unup/pdf/WUP2011_Highlights.pdf (dostęp: 21.12.2012).

Wu N., A. Silva E.A., 2010, *Artificial Intelligence Solutions for Urban Land Dynamics: A Review*, Journal of Planning Literature, 24 (3), 246–265.

Intelligent cities – solutions' overview

Summary

By 2050, world's urban population will reach 6,3 billion. This growth will force cities to use their water, energy, transportation systems more effectively. This will lead to the development based on innovation, collaboration and information, which is part of intelligent city concept and, more and more often, concept of sustainable city. The purpose of this article is to overview intelligent solutions in the context of these two ideas to provide information to local authorities, so that they can plan their cities' development better. Solutions are divided into those which make cities more innovative, reduce infrastructure costs and optimise city governance. The author also provides some definitions of intelligent city - a term often abused and associated primarily with ICT, instead of an increase in the ability to work, learn and solve problems. Finally, potential future outcomes are discussed.

Keywords: intelligent city, smart city, smart solutions, intelligent solutions, sustainable city, ICT

Łukasz Kowalski

Institut Geografii i Gospodarki Przestrzennej

Uniwersytet Jagielloński

ul. Gronostajowa 7, 30-387 Kraków

lukasz.kowalski@uj.edu.pl

AGNIESZKA KWIATEK-SOŁTYS, HÉLÈNE MAINET

***Cittaslow*, a qualitative approach to small towns' local development**

Summary: The Cittaslow idea raised in Italy in 1999. It is a way for many small towns in the world to combine different aspects of life and to create a sophisticated product – a town where life is good. There is a long list of requirements to be filled to be able to join the 192 towns' world network. Acting according to the requirements, adequate for sustainable development, forces the towns governance, not only at the beginning of the process, to make an effort to think about the sustainable development but also to keep on the development to a very high level. It is dictated by a process of checking the level of development of towns every five years.

The network of Cittaslow in Poland and France has been investigated as part of joint Polish-French project¹. The paper focuses on motives for joining the network, the changes made to reach the aim and the ideas to be introduced as well as the results coming from the presence in the group. The aim of the paper is to show whether the Cittaslow towns differ a lot from other similar towns in the regions and if the quality of life is higher. Since the social aspects seem crucial they were dealt with through questionnaires and interviews held both in Poland and France.

The question to be answered is whether the Cittaslow towns are the best examples of promoting and introducing the sustainable development.

Keywords: small towns, Cittaslow network, quality of life

The context and idea of *Cittaslow*

Cittaslow refers to towns where living is easy and it is a relatively new idea of looking at the local development in a new way through a prism of a high quality of life. The idea promotes the use of technology oriented to improving

¹ PHC Polonium 2011–2013, on quality of life and small towns' development, conducted by the authors K. Wiedermann and J.-C. Edouard.

the quality of the environment, local products using natural and environmentally-friendly techniques, communication and dialog between producers, customers, inhabitants, "slow" ordinary life style rather than modern trends. In a globalizing world it should result in more human, environmentally correct and sensible policies for present and future generations' life style. By considering the town itself and thinking of a different way of development, the project respects small realities in a more and more global connected world.

The *Cittaslow* idea and its success should be contextualized. Indeed, in a context of political and social demand for a better quality of life, linked with increasing impacts of sustainable development criteria (since the Rio Conference in 1992), and growing mobility, due to more extended commuting distances that can become a constraint or an opportunity for small towns, depending of their location from bigger urban centres, small towns seem to have the opportunity to take part in the competition between spaces. The promotion of local amenities such as good images, "natural" environment, better property prices, social solidarities or inter-acquaintance is more topical than ever.

In this changing context, criteria of quality of life, well-being and well-living are more often used by stakeholders as attractiveness factors. As pointed by Niedomysl "The attractiveness of places is currently gaining a high policy salience in policymakers' efforts to draw mobile capital" (Niedomysl 2010). In fact, many studies, either empirical or theoretical, have been conducted in order to estimate or evaluated place attractiveness. Urban performance currently depends not only on the city's endowment of hard infrastructure ('physical capital'), but also, on the availability and quality of knowledge communication and social infrastructure ('human and social capital'). Quality of life refers to conditions of living depending on space quality and opportunities for the well-being of inhabitants. Public actors give an increasing importance to the qualitative dimension of spaces. Space is not only considered from functions opportunities but as a potential for well-being and well-living. It is questioned through its capacity to answer the needs and demands of inhabitants with high quality surroundings (functionality, social links, emotional links, etc.), suitable for a personal and family (well-being) as well as collective blossoming (togetherness).

Many indicators and certifications have been developed in order to classify and rank cities according to those new and more combined criteria but also to evaluate implemented policies (McCann 2004). Notions or labels are created to qualify those new dimensions of attractiveness, such as local Agenda 21, *Smart cities*, *Green cities*, *Quality cities* or *Healthy Cities*, depending on either social, environmental or technical aspects. They can be applied to large cities but also, for some of them, to small towns which tend to take part in the competition between spaces and cities.

Cittaslow is one of them, specifically dedicated to communes with less than 50 000 inhabitants. There is a long list of 72 requirements to be met to become a *Cittaslow*. They are listed in seven main groups, and at least 43% of all should be complied (31 requirements are obligatory). The indicators are called "requirements for excellence" and the seven groups include:

1. Energy and environmental policy (e.g. air and water quality conservation, pollution).
2. Infrastructure policies (e.g. plans favouring alternative mobility over private transportation, verified accessibility to medical services).
3. Quality of urban life policies (e.g. creation of spaces for the commercialisation of local products).
4. Agricultural, tourist and Artisan Policies (e.g. protection of handmade and labelled artisan production (certified, museums of culture, etc).
5. Policies for hospitality, awareness and training (e.g. systematic and permanent information for the citizens regarding the meaning of *Cittaslow* (even pre-emptively on adherence).
6. Social Cohesion (e.g. integration of disable people).
7. Partnership (e.g. support for *Cittaslow* campaigns and activity).

Communes which want to become a *Cittaslow* should fill an application form which is evaluated by other members (belonging to the national network when available). The evaluation is repeated every 5 years to control the progress in the development. In the recent past, a Corean town Shinan was suspended in membership and other, Jangheung, lost its membership.

The research conducted in small towns in Poland and France proved that much afford and knowledge is needed for the local authorities to apply for the membership. Much work for the better development and a higher quality of

life in small towns is done before the accession to the organisation. It seems to be very important to check the towns performance every few years as often new majors and new local authorities are not always aware of the activity and the organisation itself. That can even lead to taking the advantages without the further afford for development.

The network

The present network of the *Cittaslow* towns consists of 192 towns in 29 countries (November, 2014). The idea of the movement was born in Italy in 1999 thanks to the mayor of the small Tuscan town of Greve-in-Chianti. It is reasonable that 38.7% of towns (74) in the network are Italian ones. There are not only European towns in the list but also towns from Australia, Canada, China, Japan, New Zealand, South Africa, South Korea, Taiwan and the USA.

The Polish network (Fig. 1) is developing dynamically from the first talks and activities associated to the town of Reszel in the north of the country dating back to 2004. The Polish network of towns (Reszel, Lidzbark Warmiński, Biskupiec and Bisztynek) was officially established in 2007. New towns appeared quickly in the network: in 2010 Nowe Miasto Lubawskie and Murowana Goślina; in 2012, Olsztynek, Ryn and Lubawa; in 2013, Gołdap, Barczewo, Dobre Miasto Lubawskie, Kalety, Rejowiec Fabryczny and in 2014 Pasym, Górowo Iławieckie, Nidzica and Nowy Dwór Gdański. Two more towns of Bartoszyce and Prudnik are waiting for the certification. The geographical distribution of *Cittaslow* towns in Poland refers the history of the Polish network established in the north-eastern part of the country in the Warmińsko-Mazurskie Province in 2007. According to the first stadium of the contagious diffusion the neighbouring towns quickly found it useful to follow the idea (Domański 2012). In 2014 14 of 38 small towns of the province have been certified in *Cittaslow* movement. In the light of the common membership in the *Cittaslow* network, the question of the real “mark of excellence” may be asked.

The French network (Fig. 1) is much newer, however it develops very dynamically and is spreading geographically as the first members were located in the south western parts of France. There are eight communes in

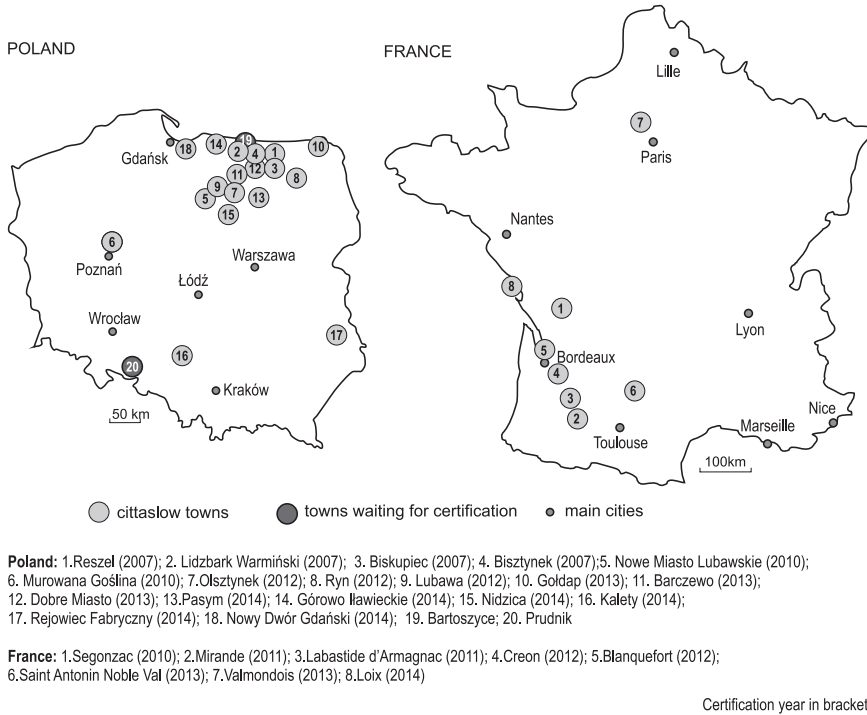


Fig. 1. Cittaslow network in Poland and France in 2014

Source: authors' work based.

the network, which was established in 2012. The first town, which joined the *Cittaslow* group in 2010 was Segonzac, in 2011 Mirande and Labastide d'Armagnac were certified, followed by Créon and Blanquefort in 2012, Saint Antonin Noble Val, Valmondois and Grigny² in 2013. Loix is the last commune of the French network. It is difficult to explain why French communes have been so slow to adopt *Cittaslow*. The movement is not well-known in France, so far. The fact that the official languages of the international network are Italian and English was also considered as an obstacle, especially for small communes. In the case of Segonzac and Labastide d'Armagnac, Italian-speaking citizens were mobilized to help filling the application form.

² In 2014, the newly elected mayor of Grigny decided to withdraw from the Cittaslow association.

The existence of an international and national networks is quite important. National networks have the charge of translating official documents (the charter, the application forms) and of adapting them to national contexts. For example, the German network suggested to add a criteria dealing with the banning of GM crops (which was not in the international charter so far). German communes proposed to insist on the need to promote local products and productions, education to health and food, and alternative energy systems (Mayer, Knox, 2009). Italian members have stressed the importance of environmental issues such as waste management, reduction of light pollution and local economic development through tourism. In the French context, an interesting stake is the importance to adapt this commune-based charter to a political-administrative context deeply influenced by intercommunality.

Another objective of the network is to develop sharing and pooling of policies between members through annual meetings and the development of Internet platform (www 1) and its extensions on social networks (*Twitter*, *Youtube*). The objective is to create linkages between members but also to share good practices and experiences, if not expertises. Besides, opportunities of exchanges are also important with associations like *Slow Food* or *Terra Madre* in which meetings *Cittaslow* can have a forum to promote the movement and local actors (like local producers).

Motives for joining

The reasons for joining the network differ. For the first towns in the network it was just following the new good idea, for some of them the decision was implemented/ influenced by/from the regional authorities and it was not strictly a local initiative. For some towns, the idea was in accordance with the former groups activities in *Slow Food* movement that helped introducing the *Cittaslow* idea.

It is also worth stressing that motives for joining the network seem to be different for towns of different geographical location. For peripheral, towns the development of tourism, better and often easier promotion, is often the most important impulse to join the *Cittaslow* network, which is

already globally recognisable. The real concern on good food together with the promotion of handcraft and local products together with the hospitality become strong impulses for tourists to visit *Cittaslow* towns. Knox states that there is a danger of overwhelming the small towns' attractions by tourism (Knox 2005). The common promotion with the help of the province funds is an important element for small towns located in the northern part of Poland in the Warmińsko-Mazurskie Province. The French cases of Mirande, known for its country festival, or of Loix in the very touristic Ré Island, show the importance of tourism (new facilities, etc.) but with the good balance to the understanding of the inhabitants needs.

For small towns located within the metropolitan areas (such as Murowana Goślina close to Poznań or Créon and Blanquefort close to Bordeaux) the motives for joining the *Cittaslow* movement are strongly correlated to the issues of attractiveness and quality of life to attract potential new inhabitants to settle down in the town. In view of the towns' shrinkage and population aging processes, attracting new inhabitants should become an important element in the development strategies and policies of the towns. The population decrease was reported in French towns in the Census of the 1970's while in Poland the process has intensified in the 1990's. Polish small towns located within the metropolitan areas are almost the only examples of towns with the population increase and these are often also towns which have the population policy well developed. Population policy and the need to attract new inhabitants to a town by different programs, advertising and promotion is generally better developed in French small towns than in Polish ones. In developed towns it does not seem to really bother local authorities. *Cittaslow* as a mark of towns where life is easy becomes an ideal tool for local actors in the local development strategy. The question arises whether and to what extent it is used as that.

Effects of the membership

The effects coming from the membership are, on the other hand, not obvious and difficult to measure on the other. It is impossible to say whether

the changes, if seen, are the result of the membership or if other factors influenced them. It should be mentioned that the first advantages are already seen during the time of the preparation to the first certification process of *Cittaslow*. Fulfilling the long list of requirements makes the local authorities think carefully about the current situation and the prognosis for the development of a town (e.g. Creon and building the velo town). As stated by the mayor of Segonzac, “Small communes are less able to withstand modern development. What is interesting for us, is the intention. We have important choices to be made and Cittaslow will give coherence in our local policy”. Cittaslow certification helps to identify, certify and promote behaviours, objectives and actions implemented. Apart from taking part in a global policy of quality of life and sustainable development promotion, members are looking for answers to local problems and capacities to answer them (which are often difficult for small communes, very often lacking money and engineering). What is interesting from interviews with local actors is that most of the time communes were already involved in qualitative policies. “We were doing *Cittaslow* without knowing it” (Segonzac). One of the interests of the network is to transform already initiated actions into a more coherent and identifiable program. It is an international recognition of locally developed policies in terms of sustainable quality of life.

A survey conducted in small towns in Poland in Warmińsko-Mazurskie Province shows a relatively better economic and social condition and a higher level of quality of life in *Cittaslow* towns than other towns of the same region (Fig. 2, 3, 4 and 5). Two *Cittaslow* towns were analysed in 2012, Lidzbark Warmiński with the population of 16.5 thousand (77 surveys) and Biskupiec with the population of 10 thousand and 40 surveys and compared with Barczewo (7 thousand and 38 surveys) and Pasym (2.5 thousand and 48 surveys). It must be added that the last two towns were not in the network during the survey and field research and joined the *Cittaslow* movement later (Barczewo in late 2013 and Pasym in 2014). The differences can be seen in terms of the quality of life perception (“excellent” answers are already seen in Lidzbark Warmiński and Biskupiec), 42% of respondents have a good image of those towns, while in others it was 10% less. For 38% of inhabitants the reason for settling down in Lidzbark Warmiński and Biskupiec

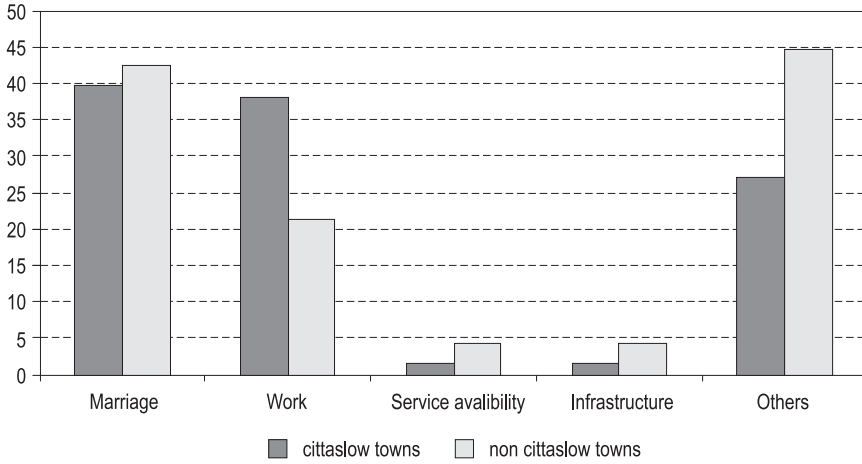


Fig.2 Reasons for settling in the town

Source: authors' work based.

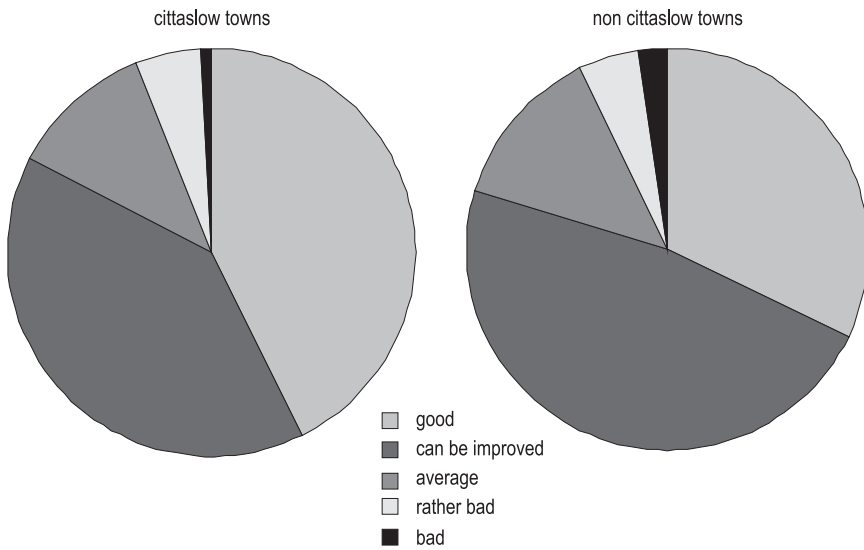


Fig.3 Image of the town of residence

Source: authors' work based.

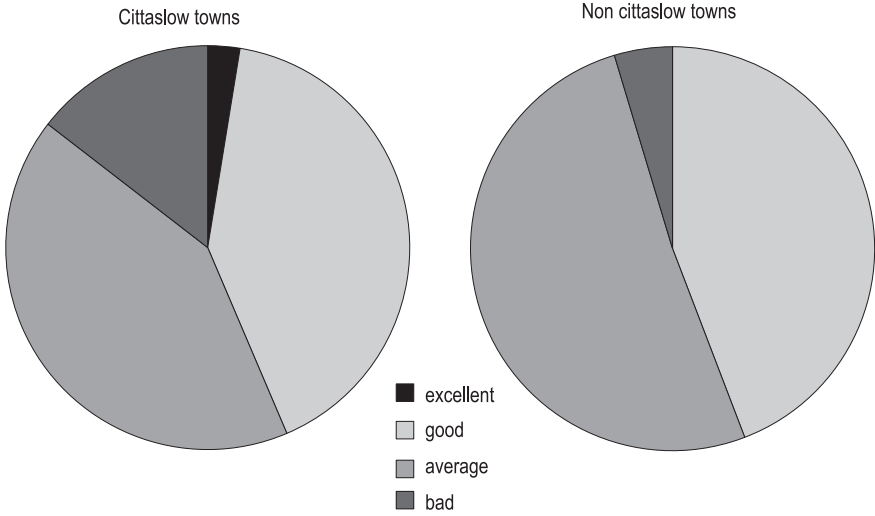


Fig. 4 Perception of life quality

Source: authors' work based.

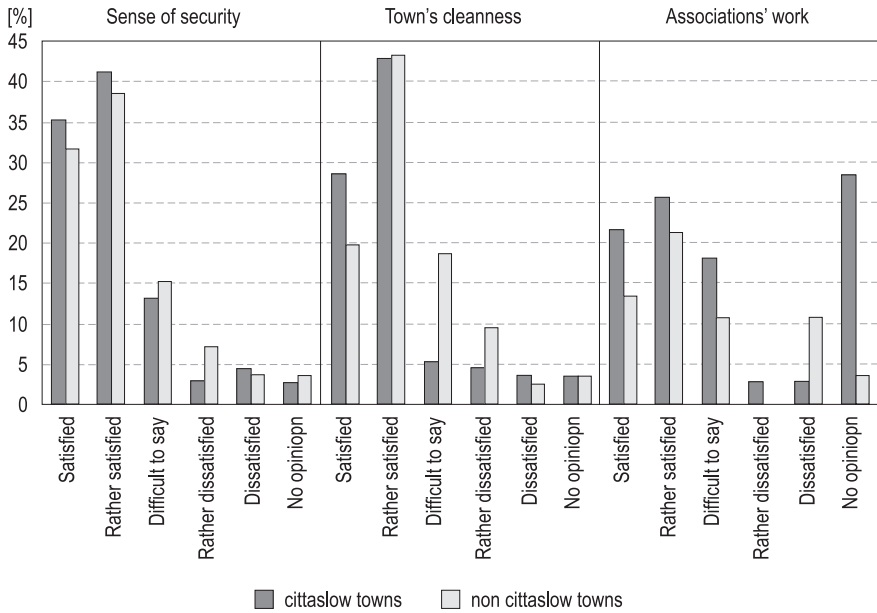


Fig.5 Aspects of quality of life satisfaction

Source: authors' work based.



Fot. 1. Segonzac (photo A. Kwiatek-Sołtys)



Fot. 2. Segonzac (photo A. Kwiatek-Sołtys)



Fot. 3. Créon
(photo A. Kwiatek-Sołtys)



Fot. 4. Lidzbark Warmiński
(photo H. Mainet)

was work as special economic zones have been established there. For those towns *Cittaslow* means also well economically developing towns. This aspect is extremely important in the region with a low development indexes after the Second War World. People asked about the idea often said “we don’t want to be slow, we want a fast life and a fast development as for many years the towns were much too slow”. It shows how important the promotion of the whole idea among towns’ inhabitants is and that there is still a lot to be done. Without the local community involvement it is not possible to talk about the success of the project (Grzelak-Kostulska et al. 2011). It must be said that most of the time, in investigated French and Polish communes, citizens were not involved from the beginning in the *Cittaslow* membership decision. People were informed after the success of the application and very often were quite surprised by the very idea of this “slow” city. The *Cittaslow* logo, an orange snail carrying a town on its shell is also interesting. It is derived from the *Slow Food* logo and should be visible on the signs and promotion materials available in all *Cittaslow* towns (Photo 1–4). If for some people it has been well adopted (in some French communes, like Segonzac and Créon, it is associated with local snails and is used as a friendly mascot), in other towns, it is still almost unknown and not appropriated.

Conclusion

The Polish and French towns differ a lot due to the development level, the level of the prepared strategies and the local authorities and community commitment.

The research showed that in terms of the quality of life the differences between the *Cittaslow* towns and other small towns in the regions are not necessarily significant and obvious yet. It has also been shown that the project works better when it is a bottom up one rather than the idea implemented from the higher administrative units.

The idea of *Cittaslow* can be seen as a new, better way of building rural communes and small towns strategies regardless the geographical location of towns (peripheral or included in the metropolitan zones). “Think global, act

local” is the credo of sustainable development but also of the *Cittaslow* movement. In that sense, it seems to be well adapted to secondary towns as it helps them differentiate (it is the only label dedicated to this range of communes) and promote transversal policies through a whole coherent international certification (the role of the network is important for small communes with few means and engineering). It is based on objective criteria of quality of life but also on more subjective ones, aiming at strengthening collective well-being. It favours a process of improvement of implemented policies with an interesting adaptation and flexibility to local contexts. It will therefore be interesting to follow the effects and to measure the capability of local stakeholders to take into account inhabitants positions and to communicate on the fact the “slow” does not refer to a backward-looking form of action or to the pace of life in the town but to an objective dedicated to a qualitative approach of local development.

References

- Domański R., 2012, *Ewolucyjna gospodarka przestrzenna*, Wydawnictwo Uniwersytetu Ekonomicznego, Poznań, pp. 307.
- Grzelak-Kostulska E., Hołowiecka B., Kwiatkowski G., 2011, *Cittaslow International Network: An Example of a Globalization Idea?*, In *The Scale of Globalization. Think Globally, Act Locally, Change Individually in the 21st Century*, 186–192. Ostrava: University of Ostrava, http://conference.osu.eu/globalization/publ2011/186-192_Grzelak-Kostulska-Holowiecka-Kwiatkowski.pdf.
- Knox, P.L. 2005, *Creating ordinary places: slow cities in a fast world*, *Journal of Urban-Design* 10 (1): 1–11.
- Mayer H and Knox P.-L., 2009, *Pace of life and quality of life, the Slow City Charter*, in M.J. Sirgy *et al*, *Community Quality-of-Life Indicators*, 1, Volume 1, “Community Quality-of-Life Indicators: Best Cases III”, Springer, 200: 21–41.
- McCann, E.J., 2004, “*Best places*”: *interurban competition, quality of life and popular media discourse*, *Urban Studies* 41 (10): 1909–1929.
- Niedomysl, T., 2010, *Towards a conceptual framework of place attractiveness: a migration perspective*, *Geografiska Annaler, Series B, Human Geography*, vol. 92, No. 1, March 2010: 97–109.

Webpages

www 1: , <http://www.cittaslow.org>

www 2: <http://cittaslowpolska.pl>

Cittaslow, jakościowe podejście do rozwoju lokalnego małych miast

Streszczenie

Przedmiotem pracy są małe miasta w Polsce i we Francji należące sieci miast Cittaslow. Autorki analizują przyczyny ich przystąpienia do sieci, dokonane zmiany i korzyści płynące z uczestnictwa w światowej sieci miast Cittaslow. W artykule podjęto też próbę odpowiedzi na pytanie, czy małe miasta Cittasow różnią się od innych miast małych w danym regionie i czy jakość życia mieszkańców jest w nich wyraźnie wyższa.

Słowa kluczowe: małe miasta, sieć miast Cittaslow, jakość życia

Agnieszka Kwiatek-Sołtys

Instytut Geografii, Uniwersytet Pedagogiczny

ul. Podchorążych 2, 30-084 Kraków

akwiatek@up.krakow.pl

Hélène Mainet

Clermont Université, Université Blaise Pascal, EA 997 Ceramac,

BP 10448, F-63000 Clermont-Ferrand, France

Helene.Mainet@univ-bpclermont.fr

LIDIA LUCHTER

Przemiany struktury rodzajowo- -przestrzennej elektrowni w Polsce opartych na odnawialnych zasobach energii

Zarys treści: W polskiej energetyce zachodzą obecnie dynamiczne przemiany struktury rodzajowo-przestrzennej elektrowni wykorzystujących odnawialne źródła energii (OZE). Proces ten uwarunkowany jest celami polityki energetyczno-klimatycznej Unii Europejskiej, postępem technologicznym w instalacjach OZE, a także subwencjami państwowymi wspierającymi niskoemisyjny rozwój generacji energii elektrycznej. W sektorze OZE występuje bezprecedensowy wzrost mocy w elektrowniach wiatrowych i ten progresywny trend będzie kontynuowany. Istotnym uzupełnieniem energetyki wiatrowej będą w najbliższej perspektywie instalacje fotowoltaiczne, które nie wywołują tylu kontrowersji i oporu wśród lokalnych społeczności. Wykorzystanie wiatru dominuje w regionach Polski Północnej i Środkowej, zaś zasoby hydroenergetyczne pozyskuje się głównie na południu kraju, w obszarach górskich i pogórzy.

Słowa kluczowe: rozwój odnawialnych źródeł energii, struktura rodzajowo-przestrzenna elektrowni, geografia przemysłu

Wprowadzenie

Elektroenergetyka jest powszechnie uznawana za strategiczny przemysł zabezpieczający funkcjonowanie gospodarki państwa oraz ważny czynnik rozwoju regionów, w których zlokalizowane są elektrownie. Na przełomie XX i XXI w. pojawił się nowy trend w polityce elektroenergetycznej, wynikający m.in. z konieczności ograniczenia globalnych zmian klimatycznych. Wychodząc naprzeciw światowym wyzwaniom (Ramowa Konwencja Narodów Zjednoczonych w sprawie zmian klimatu, wraz z protokołem z Kioto

ratyfikowanym przez kraje UE w maju 2002 r.) w zakresie zintegrowanej polityki energetycznej i klimatycznej, kraje członkowskie Unii Europejskiej, obok zwiększenia bezpieczeństwa energetycznego, urynkwienia i wprowadzenia konkurencyjności w sektorze, rozpoczęły działania prowadzące do ograniczenia presji środowiskowej i promowanie zrównoważonego rozwoju energetyki. W tym zakresie w UE szczególnie dużą rolę w generacji energii elektrycznej przypisano wykorzystaniu jej odnawialnych zasobów. Poszczególne rządy krajów członkowskich wprowadziły mechanizmy wsparcia dla producentów energii elektrycznej bazujących na tych źródłach, co spowodowało dynamiczny rozwój ich eksploatacji. Skala inwestycji w nowe moce wytwórcze jest ogromna o czym świadczy, utrzymujący się od 2008 r., ich wysoki (ponad 50%) udział w całkowitym przyroście mocy zainstalowanych w elektroenergetyce krajów członkowskich UEE. Jak dotąd niekwestionowanymi liderami w rozwoju energetyki odnawialnej w Europie była Dania i Niemcy. Wśród podstawowych celów polityki energetycznej UE w perspektywie do 2020 r. znalazł się m.in. zapis o 20% udziale energii ze źródeł odnawialnych w finalnym zużyciu energii. W przypadku Polski udział ten wyznaczono na poziomie 15% w całkowitym zużyciu energii elektrycznej, co w skali roku redukuje emisję dwutlenku węgla do atmosfery o 65 mln ton (Paska 2011).

Autorka w niniejszym artykule przedstawiła skalę i dynamikę wzrostu potencjału elektrowni w Polsce wykorzystujących OZE na tle istotnych warunków ich rozwoju. Zwróciła także uwagę na kierunki przemian struktury rodzajowo-przestrzennej tego sektora energetyki w XXI w. oraz na problemy ekonomiczne związane z procesem współspalania biomasy w elektrowniach konwencjonalnych na paliwa stałe. Bazę danych do realizacji tematu przygotowano na podstawie danych statystycznych Urzędu Regulacji Energetyki, które są dostępne na stronach internetowych tej instytucji.

Kierunki zmian struktury wykorzystania odnawialnych zasobów energii

Od momentu wejścia Polski do Unii Europejskiej (2004 r.) rozpoczęły się dynamiczne zmiany zarówno w skali oddawanych do eksploatacji mocy

wytwórczych bazujących na odnawialnych źródłach energii jak również istotne przekształcenia ich struktury rodzajowej (tab. 1). W porównaniu z rokiem 2005 potencjał wytwórczy uległ prawie 4-krotnemu wzrostowi do poziomu 4416 MW mocy w 2012 r., co stanowiło 11,6% mocy zainstalowanej w krajowej elektroenergetyce. W analizowanych latach (2005–2012) spektakularny wręcz przyrost mocy zanotowano w elektrowniach wiatrowych, których udział w sumarycznej mocy wytwórczej odnawialnych źródeł energii wzrósł z 7,2% do 56,5% (tab. 1). Ta tendencja wzrostowa przebiegała kosztem bardzo wysokiego spadku udziału elektrowni wodnych z 73,6% w 2005 r. do 21,9% w 2012 r., których dynamika wzrostu mocy była niewielka, a ich znaczenie wyraźnie spadło. Z drugiej pozycji w 2005 r. według mocy zainstalowanej na trzecią spadły elektrownie spalające biomasę. Rosnący udział elektrowni wiatrowych w strukturze mocy wytwórczych odnawialnych zasobów energii nie jest korzystny z punktu widzenia krajowego systemu elektroenergetycznego. Elektrownie te cechują się niskim czasem użytkowania mocy zainstalowanej i małą stabilnością pracy z uwagi na zmienne warunki pogodowe, co powoduje konieczność rozbudowy sieci infrastruktury przesyłowej średnich napięć, dostosowania organizacyjnego systemu do odbioru energii elektrycznej z tego źródła. W okresach bezwietrznych zakłady dystrybucji energii zmuszone są rekompensować braki w zasilaniu energią z innych stabilnych elektrowni (Sobolewski 2010). Istotnym ograniczeniem w dalszym dynamicznym

Tab. 1. Struktura mocy zainstalowanej w Polsce w elektrowniach wykorzystujących OZE wg rodzaju źródła w latach 2005–2012

Rodzaj źródła OZE	2005		2009		2012	
	MW	[%]	MW	[%]	MW	[%]
Elektrownie na biogaz	31,972	2,8	70,888	3,5	131,247	2,97
Elektrownie na biomasę	189,79	16,4	252,49	12,7	820,7	18,6
Elektrownie wykorzystujące promieniowanie słoneczne			0,001	0	1,29	0,03
Elektrownie wiatrowe	83,28	7,2	724,657	36,4	2496,748	56,5
Elektrownie wodne < 10 MW	852,495	73,6	945,21	47,4	966,103	21,9
Ogółem	1157,537	100	1993,246	100	4416,088	100

Źródło: opracowanie własne na podstawie www.ure.gov.pl.

rozwoju elektrowni wiatrowych są wymogi związane z zachowaniem walorów przyrodniczych i krajobrazowych, np. na obszarach Natura 2000.

Dynamiczny rozwój energetyki odnawialnej, a szczególnie jej segmentu wykorzystującego energię mechaniczną wiatru, dokonuje się dzięki kilku czynnikom są to (Paska 2011, Luchter 2007);

- nowe generacje elektrowni małych i średnich mocy, które dzięki krótkiemu okresowi budowy, mniejszemu ryzyku inwestycyjnemu (zalety inwestycyjne) oraz wysokiej sprawności i mniejszym kosztom pracy (zalety eksploatacyjne) stały się konkurencyjne rynkowo;
- postępujące procesy demonopolizacji i prywatyzacji w sektorze elektroenergetyki zachęciły inwestorów do budowy małych i średnich elektrowni blisko rynku zbytu, co redukuje koszty przesyłania energii;
- rekomendowanie w polityce rządu i w dokumentach planistycznych zrównoważonego rozwoju, które zwiększyło atrakcyjność lokalnych źródeł energii szczególnie w kontekście dyrektyw UE o rozwoju OZE oraz przebrzmowaniu ich zaleceń do regulacji polskich.

Zaobserwowany w latach 2005–2012 dynamiczny wzrost rozwoju mocy zainstalowanej w elektrowniach bazujących na OZE przyczynił się do powstania nowych miejsc pracy, tworzenia rynku na nowe produkty i surowce, szczególnie dla energetyki wykorzystującej biomasę, stał się istotnym bodźcem do rozwoju lokalnego, a także przyczynił się do poprawy bezpieczeństwa energetycznego w skali lokalnej. Należy podkreślić, że rozwój OZE wiąże się ze zwiększeniem wpływów do budżetu gminnych jednostek samorządowych w związku z podatkiem VAT, podatkiem od osób fizycznych i prawnych. Dochody z tego tytułu stanowią istotny udział w dochodach gmin np. w gminie Margonin (woj. wielkopolskie) aż 20% wpływów do budżetu to podatki z inwestycji w energetykę wiatrową, w gminie Kisielice (woj. warmińsko-mazurskie) 6%, a w gminie Kamieńsk (woj. łódzkie) 5,5% (Paska, Surma 2013).

W porównaniu z mocą zainstalowaną otrzymamy zgoła odmienny obraz struktury produkcji energii elektrycznej wg rodzaju nośnika OZE. W 2005 r. pierwszą pozycję zajmowały elektrownie wodne (z udziałem 57,8%), na drugim miejscu znalazł się proces współspalania (23,3%) (tab. 2). Ta metoda generacji energii przez elektrownie konwencjonalne, które w ten sposób wypełniały limity narzucone im przez Urząd Regulacji Energetyki (URE)

Tab. 2. Struktura produkcji w elektrowniach w Polsce wykorzystujących OZE w latach 2005–2012

Rodzaj źródła OZE	2005		2009		2012	
	GWh	[%]	GWh	[%]	GWh	[%]
Elektrownie na biogaz	104,5	2,8	300,8	3,5	528,1	3,8
Elektrownie na b iomasę	468,1	12,5	601,1	7	1055,3	7,5
Elektrownie wykorzystujące promieniowanie słoneczne			0		1,2	0
Elektrownie wiatrowe	135,3	3,6	1045,2	12,1	4598,9	32,8
Elektrownie wodne <10 MW	2175,6	57,8	2375,8	27,6	2031,7	14,5
Współspalanie	877	23,3	4281,6	49,8	5814,2	41,4
Ogółem	3760,5	100	8604,5	100	14029,4	100

Źródło: opracowanie własne na podstawie www.ure.gov.pl.

i prawo energetyczne, z biegiem lat zdominowała rynek. W 2012 r. na współspalanie przypadło już 41,4% wygenerowanej energii elektrycznej, drugą pozycję zajęły elektrownie wiatrowe (32,8%), a na trzecią spadły elektrownie wodne (14,5%).

Wzrost udziału OZE na krajowym rynku energii elektrycznej i wypełnienie zobowiązań w tym zakresie nakładanych przez dyrektywę UE (2009/28/WE) stało się możliwe dzięki włączeniu przez polskie prawo energetyczne współspalania do odnawialnych źródeł energii i objęciu go mechanizmami wsparcia. Tak wysoki udział współspalania miało energetycznego z biomasą w sumarycznej generacji energii elektrycznej z zasobów OZE jest konsekwencją decyzji oszczędnościowych elektrowni konwencjonalnych, które po jak najniższych kosztach wypełniają nałożone przez rząd zobowiązania. Trudno jednoznacznie określić, czy ta metoda daje więcej korzyści czy strat z punktu widzenia ochrony środowiska oraz funkcjonowania branż przemysłu przetwórczego bazującego na drewnie. Pomijając mniejszą sprawność energetyczną kotłów elektrowni i koszty związane z przygotowaniem i transportem biopaliwa, należy zaznaczyć, że nasila się zjawisko drenażu rynku biomasy, przede wszystkim drewna, którego ceny wykazują tendencję wzrostową, podobnie jak jego import do kraju (Jurkiewicz 2012).

Będący w przygotowaniu nowy projekt ustawy o OZE ogranicza okres i poziom wsparcia dla współspalania, zaś do 2020 r. wskazuje na konieczność

jego likwidacji. Rozwiązanie to popierają ruchy ekologiczne, które od dawna zwracały uwagę na fakt, że współspalanie nie jest zieloną energią, bo w końcowym rezultacie poziom zanieczyszczeń nie maleje, a jest ukrytą formą subwencji dla elektrowni węglowych, które otrzymują zielone certyfikaty (Oksińska 2012).

W Polsce system wspierający rozwój wykorzystania odnawialnych źródeł został wprowadzony w 2005 r. rozporządzeniem Ministerstwa Gospodarki, które nakłada na sprzedawców obowiązek kupowania energii elektrycznej pochodzącej z OZE według ceny określonej przepisami. Także wszystkie podmioty sprzedające energię elektryczną odbiorcom końcowym są zobligowane pokryć określoną część tej sprzedaży tzw. zielonymi certyfikatami. Te swoiste świadectwa pochodzenia są przyznawane OZE przez URE za wytworzoną przez nie energię, a następnie sprzedawane przez nie na rynku. Dystrybutorzy tej energii elektrycznej przedstawiają zakupione zielone certyfikaty do umorzenia prezesowi URE lub wniesienia opłaty zastępczej. W konsekwencji producent energii odnawialnej na krajowym rynku ma przychody z tytułu sprzedaży energii elektrycznej oraz ze sprzedaży zielonych certyfikatów, realizowanych na giełdzie towarowej energii czy poprzez umowy bilateralne zawierane z dystrybutorami (Paska 2011; Sobolewski 2010). Jednostkowe koszty generacji energii z odnawialnych zasobów, mimo ciągłego postępu technologicznego, są nadal wyższe w porównaniu z kosztami ponoszonymi przy wykorzystaniu paliw kopalnych, stąd konieczność wsparcia ze strony rządu, aby osiągnąć cel określony unijną dyrektywą.

Tak skonstruowany mechanizm wsparcia spowodował dynamiczny wzrost produkcji energii elektrycznej z odnawialnych źródeł. Szczególnie spektakularny skok odnotowano w przypadku energetyki wiatrowej (tab. 2). Złożył się na to, obok dogodnych warunków przyrodniczych do budowy elektrowni wiatrowych (potencjał energetyczny wiatru w kraju szacowany jest na 6–8 mld kWh rocznie), również zakładany 15% udział energii z OZE w krajowym zużyciu, stąd inwestorzy mogli liczyć na atrakcyjne warunki wsparcia przez rząd (Sobolewski 2010). Istotna jest także możliwość wykorzystania funduszy unijnych na rozwój generacji energii elektrycznej z OZE.

Koszty wsparcia rozwoju energetyki odnawialnej, które w latach 2006–2012 wzrosły z 1 mld zł do około 4,6 mld zł, zostały włączone bezpośrednio do

taryfy bądź do oferowanej przez dostawców ceny energii, czyli obciążają końcowych odbiorców energii (Paska, Surma 2013). Na kształtowanie się poziomu kosztów wsparcia ma wpływ rynkowa cena zielonych certyfikatów, do których zakupu zobligowani są wszyscy dostawcy energii do odbiorców końcowych oraz wysokość opłaty zastępczej w przypadku braku na rynku zielonych certyfikatów, które corocznie należy przedstawić w URE do umorzenia. Szacuje się, że udział energetyki odnawialnej we wzroście cen energii elektrycznej dla gospodarstw domowych w latach 2005–2012 nie przekroczył 15% (Paska, Surma 2013).

Kształtowanie się udziału energii elektrycznej generowanej z OZE w sprzedaży odbiorcom końcowym w Polsce przedstawia tab. 3. Zgodnie z prawem energetycznym i rozporządzeniem Ministerstwa Gospodarki udział ten wykazuje stopniowy progresywny trend. Dzięki temu rośnie popyt na energię elektryczną pochodzącą z OZE, a jej producenci mają zapewniony rynek zbytu. Według świadectw pochodzenia udział ten w latach 2005–2012 zwiększył się z ok. 3% do 10,4%. Drobne różnice

między udziałami publikowanymi przez URE i Ministerstwo Gospodarki wynikają z faktu, że zgodnie z ustawą o prawie energetycznym dopiero z chwilą wydania świadectwa pochodzenia i przedstawienia go do umorzenia energia elektryczna jest zaklasyfikowana do wytworzonej w OZE.

Tab. 3. Udział energii elektrycznej z OZE w krajowej sprzedaży odbiorcom końcowym w latach 2005–2012

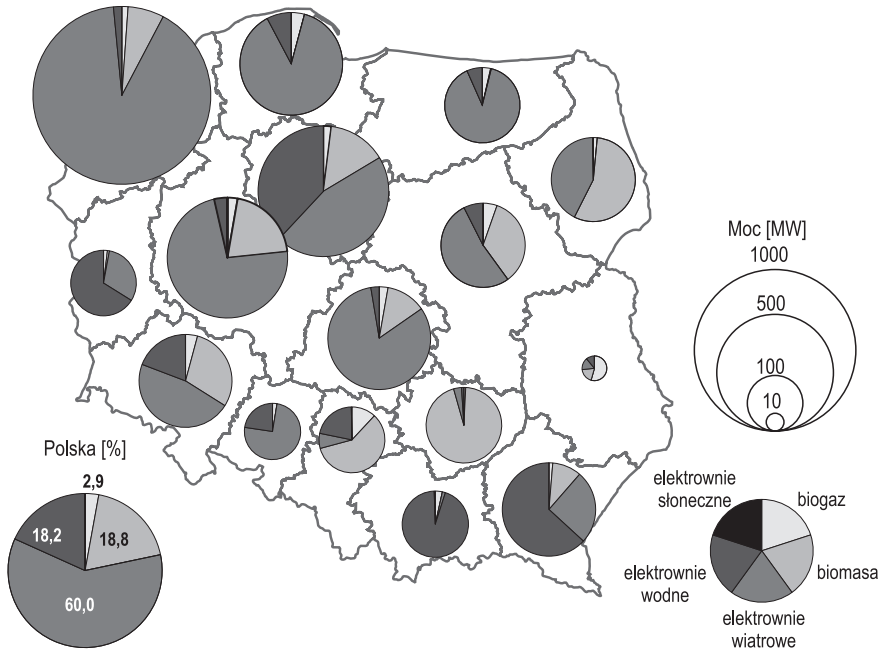
Lata	Udział OZE wg umorzonych przez URE świadectw pochodzenia	Udział OZE wymagany wg rozporządzenia Ministerstwa Gospodarki
2005	2,95	3,1
2006	3,3	3,6
2007	4,26	5,1
2008	5,45	7
2009	7,22	8,7
2010	8,57	10,4
2011	9,41	10,4
2012	10,42	10,4

Źródło: opracowanie własne na podstawie www.ure.gov.pl.

Rozkład rodzajowo-przestrzenny elektrowni wykorzystujących OZE

We wrześniu 2013 r. w kraju funkcjonowały 1924 instalacje wykorzystujące odnawialne zasoby energii, których sumaryczna moc wynosiła 5655 MW, co stanowiło około 14% potencjału energetycznego kraju. Najlicniejszą grupę stanowiły instalacje wykorzystujące energię wiatru (836 sztuk), tuż za nimi były turbiny wodne (806 sztuk), instalacje na biogaz (231), na biopaliwa (34), słoneczne (17) (www.ure.gov.pl). Porównanie liczby jednostek i ich sumarycznej mocy potwierdza fakt, że są to obiekty małe i bardzo małe, szczególnie w przypadku elektrowni słonecznych. Instalacje te współpracują z systemem elektroenergetycznym przez sieci niskich i średnich napięć i określane są przez jego operatorów jako generacja rozproszona w porównaniu do elektrowni na paliwo stałe. Ważną barierą w ich dalszym rozwoju jest niedostateczny poziom zdolności przesyłowych sieci przy wzroście zapotrzebowania na transport energii elektrycznej generowanej z OZE. Trzeba także uwzględnić niestabilność pracy elektrowni wiatrowych, co przy ich dynamicznie rosnącej mocy wymagać będzie zaprojektowania odpowiedniej wielkości źródeł energii komplementarnej. Istotną barierą w lokalizacji elektrowni wiatrowych, obok uwarunkowań przyrodniczo-krajobrazowych, są także częste protesty lokalnej społeczności sprzeciwiającej się ich bliskiemu sąsiedztwu.

Rozkład mocy zainstalowanych elektrowni wykorzystujących odnawialne zasoby w podziale na 16 województw charakteryzuje się dużymi dysproporcjami przestrzennymi (ryc. 1). W znacznej mierze są one następstwem sprzyjających cech obszarów, tj. rozmieszczenia korzystnych warunków aerodynamicznych w kraju oraz zasobów hydroenergetycznych (Lorenc 1996; Mikulski 2004; Kamiński, Wójcik-Jackowski 2011). Na powstanie w okresie 2005–2013 wyraźnych regionalnych dysproporcji w rozkładzie elektrowni odnawialnych ma wpływ także polityka lokalnych samorządów terytorialnych i ich determinacja w budowie własnych źródeł energii bądź poszukiwanie i zaangażowanie inwestorów zagranicznych czy krajowych do realizacji takiego przedsięwzięcia na obszarze gminy. Nie bez znaczenia jest także kapitał ludzki, a szczególnie ugruntowane tradycje energetycznego wykorzystania rzek sięgające na terytorium współczesnej Polski przełomu XIX i XX w. a należącym wówczas



Ryc. 1. Rozmieszczenie mocy elektrowni wykorzystujących zasoby OZE w Polsce, wg województw i struktury rodzajowej

Źródło: opracowanie własne na podstawie www.ure.gov.pl/uemapoze/mapa.htm. Grafika: A. Kocaj.

do Cesarstwa Niemieckiego (Luchter 2000; Sięka 2007; Lis 2010). Należy podkreślić, że do kompetencji samorządu gminy należy rozwój lokalny zgodny z zasadą zrównoważonego rozwoju, a więc także racjonalne wykorzystanie lokalnych zasobów energetycznych, do czego obliguje tę jednostkę terytorialną również prawo energetyczne (Maśloch 2008).

W trzecim kwartale 2013 r. aż 20,5% sumarycznej mocy zainstalowanej w elektrowniach wykorzystujących OZE (1152 MW) koncentrowało się na terenie woj. zachodniopomorskiego. Na drugiej pozycji (z udziałem ok. 12%) uplasowało się woj. kujawsko-pomorskie, a na trzecim miejscu z niewiele niższym udziałem (10,5%) woj. wielkopolskie. Jeżeli do tej grupy niekwestionowanych liderów w zakresie wykorzystania OZE dołączymy będące na 4 pozycji woj. pomorskie (7,7% krajowej mocy) to otrzymamy bardzo obiecujące i rozwojowe skupienie przestrzenne energetyki odnawialnej, na które

przypada 50% krajowej mocy zainstalowanej w tym sektorze.

O wielkości tego skupienia liczącego 2850 MW decydują przede wszystkim elektrownie wiatrowe, których udział w strukturze rodzajowej kształtował się na poziomie 76%, zaś w woj. zachodniopomorskim osiągnął 92%, a w woj. pomorskim 88%, deklasując hydroenergetykę, której najwyższym udziałem cechuje się woj. kujawsko-pomorskie (38%) (ryc. 1). W rozkładzie przestrzennym elektrowni bazujących na zasobach OZE zwraca uwagę niewielka skala ich wykorzystania w woj. lubelskim (zaledwie 0,2% mocy krajowej) w porównaniu z pozostałymi regionami Polski. W pewnym stopniu wiąże się to z warunkami przyrodniczymi, ale większy wpływ na tę sytuację ma, jak należy sądzić, zbyt pasywna polityka gmin wobec pozyskiwania lokalnych źródeł energii.

W strukturze rodzajowo-przestrzennej wykorzystania zasobów OZE zwraca również uwagę wielkość oraz udział mocy elektrowni na biomasę w sumarycznym potencjale takich województw, jak: świętokrzyskie, podlaskie, wielkopolskie (ryc. 1). Jest to następstwem oddania do użytku instalacji, które generują energię elektryczną w procesie współspalania paliwa stałego z biomasą pochodzenia rolniczego i leśnego, bądź lokalizacji instalacji wyłącznie na biomasę przy dużych elektrowniach kondensacyjnych, np. w Połańcu i Koninie.

W przeciwieństwie do regionów Polski Północnej i Środkowej, nie zalicza się trzech elektrowni szczytowo-pompowych tj. Żarnowiec, Porąbka i Żydowo. W skali kraju elektrownie wodne są najliczniejszą grupą, na którą składa się 806 instalacji (42%) na 1924 funkcjonujących we wrześniu 2013 roku. Biorąc pod uwagę skalę mocy zainstalowanej prym wiedzie woj. kujawsko-pomorskie, a na kolejnych pozycjach uplasowały się woj. podkarpackie i małopolskie, co stanowi łącznie 63,5% krajowej mocy pozyskiwanej z tego typu elektrowni. W Polsce warunki przyrodnicze nie sprzyjają budowie dużych elektrowni wodnych. Wynika to z nizinnego ukształtowania terenu, niewielkiego spadku rzek, umiarkowanych opadów i budowy geologicznej cechującej się dużym udziałem przepuszczalnych skał w pokryciu terenu (Sobolewski 2010). W woj. małopolskim mamy do czynienia z monokulturą w zakresie wykorzystania zasobów OZE: aż 95% przypada na elektrownie wodne. Identycznie sytuacja kształtuje się w woj. świętokrzyskim, przy czym

tutaj specjalizacja dotyczy zagospodarowania biomasy na potrzeby elektroenergetyki (95% udział) (ryc. 1).

Podsumowanie

Istotnym celem polityki energetyczno-klimatycznej UE, w tym również i Polski jest rozwój energetyki odnawialnej. Jak dotąd koszty generacji energii elektrycznej ze źródeł naturalnych są nadal wyższe niż w elektrowniach bazujących na paliwach mineralnych. Stąd konieczność wsparcia jej rozwoju ze strony państwa i likwidacji różnorodnych barier ekonomicznych i administracyjnych. Instytut Energetyki Odnawialnej w Warszawie dokonał ekspertyzy wielkości i struktury zasobów odnawialnych w Polsce, które to zasoby powinny zaspokoić około 20% potrzeb energetycznych naszego kraju. W zakresie biomasy potencjał ten jest znacznie zagospodarowany i nie należy się spodziewać dużego przyrostu mocy w elektrowniach, natomiast kluczową rolę zaczyna odgrywać energetyka wiatrowa. W tym sektorze OZE obserwujemy bezprecedensowy wzrost mocy zainstalowanej w elektrowniach. Ten dynamiczny, progresywny trend będzie utrzymany w najbliższej perspektywie. Niewątpliwie energetyka wiatrowa jest i będzie w nadchodzących latach lokomotywą rozwoju energetyki odnawialnej w Polsce, przy istotnym wsparciu energetyki wykorzystującej biomasę.

Dalszy wzrost liczby małych elektrowni wodnych jest w znacznej mierze utrudniony zważywszy na ilość i rozmieszczenie obszarów chronionych w Polsce, zwłaszcza terenów Natura 2000, które ograniczają bądź wykluczają lokalizację takich inwestycji. Pewnym utrudnieniem dla rozwoju małej energetyki wodnej w świetle ostatnich ekstremalnych sytuacji powodziowych może być konieczność zwiększenia rezerw powodziowych w zbiornikach, co spowoduje ograniczenie dostaw wody użytkowanej przez turbiny elektrowni (Kamiński, Wójcik-Jackowski 2011).

Budząca wiele kontrowersji i rodząca opór wśród lokalnych społeczności energetyka wiatrowa w najbliższym czasie będzie skutecznie uzupełniana przez mniej ingerującą w środowisko energetykę słoneczną (instalacje fotowoltaiczne), gdzie postęp technologiczny istotnie wpływa na obniżenie

kosztów inwestycji, co w połączeniu ze wsparciem instrumentów prawnych daje obiecujące rokowania na przyszłość.

Literatura

- Jurkiewicz A., 2012, *Współspalanie biomasy w elektrowniach zawodowych – zysk czy strata*, Instytut Gospodarki Nieruchomościami, www.ign.org.pl, (dostęp: 15.07.2014).
- Kamiński J., Wójcik-Jackowski S., 2011, *Uwarunkowania środowiskowo-prawne rozwoju energetyki wodnej w południowo-wschodniej Polsce*, *Polityka Energetyczna*, t.14(1), 237–251.
- Lis M., 2010, *Uwarunkowania społeczno-gospodarcze wpływające na wykorzystanie odnawialnych źródeł energii w województwie świętokrzyskim*, praca magisterska, Instytut Geografii i Gospodarki Przestrzennej UJ, Kraków.
- Luchter L., 2007, *Przemiany strukturalne i przestrzenne sektora elektroenergetyki w Polsce w latach 1990–2005*, [w:] J. Lach, M. Borowiec, T. Rachwał, (red.), *Procesy transformacji społeczno-ekonomicznych i przyrodniczych struktur przestrzennych*, Wydawnictwo Naukowe Akademii Pedagogicznej, Kraków, 314–324.
- Luchter L., 2000, *Conditions for the development and differentiation of small power plants in Poland using renewable energy sources*, [w:] T. Marszał (red.), *Local Economy and urban development in Poland*, Department of the Built Environment and Spatial Policy University of Łódź, 70–80.
- Lorenc H., 1996, *Struktura i zasoby energetyczne wiatru w Polsce*, IMiGW, Warszawa
- Maśloch G., 2008, *Problemy energetyki komunalnej – obowiązki gminy w zakresie realizacji potrzeb energetycznych*, Szkoła Główna Handlowa, Warszawa
- Mikulski Z., 2004, *Rozwój wykorzystania energii wodnej na ziemiach polskich*, *Gospodarka Wodna*, 12, 503–509.
- Oksińska B., 2012, *Elektrownie współpalające biomasę z węglem bez wsparcia*, www.Parkiet.com/arttykul/1227877.html, (dostęp: 7.07.2014)
- Paska J., 2011, *Aspekty formalno-prawne energetyki rozproszonej w Polsce*, *Polityka Energetyczna*, t. 14(1), 145–162.
- Paska J., Surma T., 2013, *Rozwój energetyki odnawialnej a gospodarka*, *Polityka Energetyczna*, t.16(4), 21–33.

Ściążko M., Zuwała J., Pronobis M., 2007, *Współspalanie biomasy i paliw alternatywnych w energetyce*, Instytut Chemicznej Przeróbki Węgla, Zabrze–Gliwice.

Sięka J., 2007, *Rozwój i funkcjonowanie małych elektrowni wodnych w polskich Karpatach i Sudetach*, praca magisterska, Instytut Geografii i Gospodarki Przestrzennej UJ, Kraków.

Sobolewski M., 2010, *Perspektywy wykorzystania odnawialnych źródeł energii w Polsce*, Studia BAS, 1 (121), 267–290.

Transformation of type-based and spatial structure of Polish power plants using renewable energy sources

Summary

In the Polish electric power industry the dynamic changes of type-based and spatial structure of plants using renewable energy sources (RES) take place in the twenty-first century. The process is determined by the objectives of EU energy and climate policy, by the technological progress in RES installations, as well as by state subsidies supporting low-carbon energy production. For wind power stations there is an unprecedented increase in installed power and this progressive trend will be continued. In the nearest future an important complementary element to wind power stations will be photovoltaic installations which do not cause so much controversy and resistance among local communities. The use of wind is dominant in northern and central Poland, and hydropower resources are acquired mainly in the southern part of the country, in particular in mountainous and foothill areas.

Keywords: development of renewable energy sources, type-based and spatial structure of power stations, industrial geography

Lidia Luchter

Instytut Geografii i Gospodarki Przestrzennej

ul. Gronostajowa 7, 30-387 Kraków

l.luchter@geo.uj.edu.pl

AGATA ŁYSZCZARZ

Wpływ sytuacji materialnej mieszkańców na postrzeganie wizerunku miasta (na przykładzie Rzeszowa)

Zarys treści: W trzech strefach funkcjonalnego regionu miejskiego Rzeszowa: w strefie starośródmiejskiej, suburbium oraz podmiejskiej dalszej, zbadano subiektywną ocenę sytuacji materialnej respondentów. Określono również wizerunek miasta. Badanie wizerunku przeprowadzono za pomocą skali dyferencjału semantycznego, zaś wyniki zostały przedstawione metodą profilu polaryzacji, który bardzo wyraźnie ukazuje analizowane zagadnienie. Celem artykułu jest określenie wpływu sytuacji materialnej mieszkańców oraz miejsca zamieszkania na postrzeganie przez nich wizerunku miasta.

Słowa kluczowe: jakość życia, wizerunek miast, profil semantyczny

Wprowadzenie

Tematyka dotycząca wizerunku miast we współczesnych badaniach jest powszechna. Na szeroką skalę prowadzone są również różnego rodzaju sondaże i rankingi. Miasta jako produkty konkurują ze sobą o klientów, którymi są mieszkańcy, inwestorzy, a także turyści. Władze miast dysponując wiedzą zebraną w badaniach mogą przyciągać potencjalnych użytkowników miasta (mieszkańców, inwestorów), stosując ściśle określoną formę promocji i reklamy (Szromnik 2007). Wizerunek (*image*) miast i regionów posiada charakter multidyscyplinarny. Problematyką tą zajmują się różne dziedziny naukowe: psychologia, socjologia, ekonomia, marketing, architektura, planowanie przestrzenne oraz geografia (Rembowska 1999).

Tematyką wizerunku miast i regionów zajmuje się geografia percepcji, która powstała w latach 60. XX w. Wywodzi się ona częściowo z geografii behawioralnej, a częściowo z geografii humanistycznej oraz innych nauk społecznych, które zajmują się zachowaniem człowieka w przestrzeni. Geografia percepcji jako nauka interdyscyplinarna zajmuje się wyobrażeniem przestrzeni geograficznej przez jednostkę, daną grupę społeczną, kulturową itp. W geografii percepcji bada się nie tylko aspekt fizyczny, ale również emocjonalny w kształtowaniu wyobrażeń o przestrzeni geograficznej (Libura 1988). W geografii wizerunek miasta definiuje się m.in. jako zespół subiektywnych odczuć (komponenty afektywne wizerunku odnoszące się do cech miasta) oraz opinii (komponenty kognitywne wizerunku odnoszące się do jego oferty) jednostki, a także związków, jakie zachodzą między tymi elementami, powstałych w wyniku napływu informacji z różnych źródeł. „Wizerunek miasta jest zatem mentalnym odzwierciedleniem rzeczywistości postrzeganej przez jednostkę. Nie jest on stały i powstaje w długim czasie” (Dudek-Mańkowska 2011).

Zagadnienie jakości życia jest pojęciem interdyscyplinarnym. Zajmują się nim naukowcy reprezentujący różne dziedziny, m.in. socjologowie, demografowie, ekonomiści, a także geografowie. Wciąż nie ma jednak jednolitej definicji tego zagadnienia. Jakość życia przedstawiana jest jako zbiór potrzeb, których zaspokojenie czyni ludzi szczęśliwymi (Dmoch, Rutkowski 1985). S. Liszewski (2004) za jakość życia uważa stopień zadowolenia człowieka z warunków życia, czyli ze stanu, w jakim żyje. Autor wskazuje na trudność jego mierzenia, dokonywanego drogą określania stanu świadomości człowieka poprzez zindywidualizowany system ocen. Według A. Zborowskiego (2004) jakość życia jest subiektywną oceną poziomu życia (*sensu stricte*), zaś w szerokim znaczeniu – całokształtem warunków życia, ocenianych w kategoriach obiektywnych i subiektywnych.

Badanie jakości życia oraz wizerunku miasta Rzeszowa zostało przeprowadzone w 2013 r. za pomocą kwestionariusza ankiety na grupie respondentów wynoszącej 325 osób. Ankietowani ocenili swoją sytuację materialną. Badanie wizerunku Rzeszowa przeprowadzono za pomocą skali dyferencjału semantycznego, zaś wyniki zostały przedstawione metodą profilu polaryzacji. Skala dyferencjału semantycznego jest zestawem szeregu prostych

skal dwubiegunowych, który umożliwia rekonstruowanie obrazu badanego obiektu w świadomości konsumenta (jak zmienia się w czasie) oraz porównanie go z innymi obiektami (Sagan 2004). Omawiana skala należy do skal niekomparatywnych, czyli każdy obiekt jest skalowany niezależnie od pozostałych w badanym zestawie (Kaczmarczyk 2002). W opracowaniu została wykorzystana metoda profilu polaryzacji. Budowa profilu polaryzacji rozpoczyna się od pogrupowania określeń należących do jednego wymiaru, czyli określenia pozytywne umieszcza się po jednej stronie, a negatywne po drugiej stronie skali. Na końcach skali znajdują się kategorie odpowiedzi, którymi są 24 pary określające cechy Rzeszowa. Antonimy można podzielić na pięć grup charakteryzujących Rzeszów. Pierwsza dotyczy zagadnień społecznych. Do niej należą cechy: biedne – bogate, dorosłe – młodzieżowe, politycznie określone – wieloideowe, niesympatyczne – sympatyczne, odpychające – przyciągające, niebezpieczne – bezpieczne, emocjonalnie odległe – emocjonalnie bliskie, miejsce zamieszkania chwilowego – miejsce zamieszkania stałego, prowincjonalne-wielkomiejskie. Druga grupa dotyczy zagadnień urbanistycznych: rozproszone przestrzennie-skoncentrowane przestrzennie, otwarte-zamknięte. W trzeciej grupie znajdują się cechy związane z funkcjami miasta: przemysłowe – usługowe, nienaukowe – naukowe, kulturalnie nieatrakcyjne – kulturalnie atrakcyjne, komunikacyjnie niedostępne – komunikacyjnie dostępne. Czwarta grupa odnosi się do oceny środowiska naturalnego: klimatycznie nieatrakcyjne – klimatycznie atrakcyjne. Piąta grupa to ocena rozwój miasta: nierozpoznawalne – rozpoznawalne, tradycyjne – nowoczesne, zacofane – rozwinięte, bierne – dynamiczne, konserwatywne – postępowe, o ograniczonym rynku pracy – o rozwiniętym rynku pracy. Po połączeniu w tym przypadku wartości median uzyskujemy profil polaryzacji, który pozwala porównywać obiekty i oceny.

Badaniem objęto mieszkańców 10 jednostek urbanistycznych znajdujących się w trzech strefach funkcjonalnego regionu miejskiego Rzeszowa, który zostały wyznaczone przez autorkę opracowania:

- strefa starośródmiejska – osiedla Śródmieście Północ oraz Śródmieście Południe,
- strefa suburbium – osiedle Zalesie, domki jednorodzinne i szeregowe na osiedlach Mieszka I, Kmity oraz Kotuli,

– strefa podmiejska dalsza – sołectwa bezpośrednio graniczące z Rzeszowem: Kielanówka (gmina Boguchwała), Pogwizdów Nowy (gmina Głogów Małopolski), Hermanowa (gmina Tyczyn) oraz Krasne (gmina Krasne).

Strefy charakteryzują się, odmienną zabudową, układem urbanistycznym, gęstością zaludnienia, datą powstania zabudowy oraz odległością od centrum.

Charakterystyka respondentów

W badaniu wzięło udział 325 respondentów. Próba respondentów została wybrana za pomocą metody nielosowej (nieprobabilistycznej), przypadkowej i celowej. Starano się przeprowadzić ankiety w każdym rodzaju zabudowy charakteryzującym daną strefę. W strefie starośródmiejskiej przeprowadzono 102 ankiety, w suburbium 101, natomiast w podmiejskiej dalszej 122. Najwięcej respondentów było w przedziale 26–55 lat, łącznie stanowili oni 54% ogółu badanych.

Struktura wieku respondentów w poszczególnych strefach była różnicowana. W strefie starośródmiejskiej dominowali respondenci w wieku 18–25 lat (23%), co świadczy o dużej liczbie studentów zamieszkujących część miasta oraz osób młodych, pracujących, w wieku 26–40 lat (25%). W strefie suburbium oraz podmiejskiej dalszej dominowali respondenci w przedziale wieku 26–40 (30%) oraz 41–55 lat (31%). Najwięcej osób w wieku emerytalnym znajdowało się w strefie starośródmiejskiej (24%), natomiast jedynie 5% w strefie podmiejskiej dalszej.

Większość respondentów (54%) należało do osób pracujących, 20% stanowili emeryci, 13% to uczniowie i studenci, natomiast 7% bezrobotni. W strefie starośródmiejskiej osób pracujących było 46%, emerytów aż 29%, uczniów i studentów 17%, osoby bezrobotne stanowiły 5% respondentów. W strefie suburbium 57% stanowiły osoby pracujące, 24% to emeryci, 3% bezrobotni. Strefę podmiejską dalszą zamieszkiwało 57% osób pracujących, 13% uczniów i studentów oraz 11% bezrobotnych. W tej strefie największy był odsetek gospodyń domowych (7%). Można zauważyć, że w strefie starośródmiejskiej dominują studenci oraz osoby w wieku emerytalnym (poprodukcyjnym), natomiast w strefie suburbium i podmiejskiej dalszej osoby

w wieku produkcyjnym (pracujące i bezrobotne), osoby młode z rodzinami lub zakładające rodziny, przenoszące się na obrzeża miasta.

Najwięcej respondentów deklarowało wykształcenie wyższe (49%) oraz średnie zawodowe (20%) i średnie ogólne (19%). W strefie starośródmiejskiej 45% respondentów posiadało wykształcenie wyższe, 24% średnie ogólne, natomiast średnie zasadnicze 18%. W strefie suburbium dominowało wykształcenie wyższe, (aż 70% respondentów), zaś wykształcenie średnie ogólne i zasadnicze deklarowało 12% i 11% ogółu. W strefie podmiejskiej dalszej poziom wykształcenia był wyrównany. Najwięcej respondentów posiadało wykształcenie wyższe (34%), następnie średnie zawodowe (30%) oraz średnie ogólne (20%). W tej strefie, w stosunku do pozostałych, najwięcej osób charakteryzowało się wykształceniem zasadniczym zawodowym (12%).

Ocena sytuacji materialnej przez respondentów

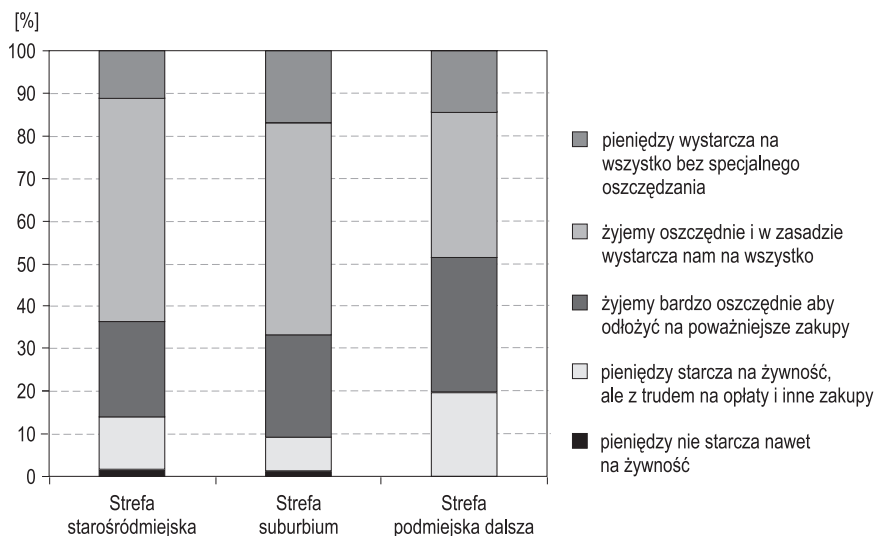
W trakcie badania respondenci określali sytuację materialną swojego gospodarstwa domowego, wybierając jedno z podanych stwierdzeń. Odpowiedzi były oceniane w skali 1-5 punktów (5 – ocena najbardziej pozytywna, 1 – ocena najbardziej negatywna). Określenia były następujące:

1. pieniędzy nie starcza nawet na żywność,
2. pieniędzy wystarcza na żywność, ale z trudem na opłaty i inne zakupy,
3. żyjemy bardzo oszczędnie, żeby odłożyć na poważniejsze zakupy,
4. żyjemy oszczędnie i w zasadzie wystarcza nam na wszystko,
5. pieniędzy wystarcza na wszystko bez specjalnego oszczędzania.

Respondenci wszystkich stref ocenili swój poziom życia na 3,57. Sytuację materialną gospodarstw domowych najwyżej ocenili mieszkańcy strefy suburbium, którą zamieszkują głównie rodziny dwuosobowe oraz małżeństwa z jednym lub dwojką dzieci; ich średnia ocena wyniosła 3,73. Natomiast najmniej zadowoleni ze swojego poziomu życia byli respondenci mieszkający w strefie podmiejskiej dalszej (3,43). Może to mieć związek z wielkością gospodarstw domowych respondentów. Strefę tę charakteryzuje największy udział rodzin czteroosobowych i większych. Średnia ocena sytuacji materialnej gospodarstw domowych w strefie starośródmiejskiej została określona

przez respondentów na 3,58. W strefie tej dominowały gospodarstwa jedno- i dwuosobowe.

Z badań wynika, że najwięcej mieszkańców strefy starośródmiejskiej oraz suburbium (po 50 % ogółu respondentów) określiło swój poziom życia jako „żyjemy oszczędnie i w zasadzie wystarcza nam na wszystko”. Należy zaznaczyć, że w strefie suburbium największy udział respondentów ze wszystkich stref posiada bardzo wysoką jakość życia, która została oceniona na 5. W strefie podmiejskiej dalszej żaden respondent nie określił swojej sytuacji materialnej jako „pieniędzy nie starcza nawet na żywność”. Natomiast mieszkańcy tej strefy udzielili najczęściej odpowiedzi, w porównaniu do strefy starośródmiejskiej i suburbium, oceniających ich standard życia na niski (ocena 2) oraz średni (ocena 3) (ryc. 1).



Ryc. 1. Ocena sytuacji materialnej gospodarstw domowych przez respondentów

Źródło: opracowanie własne na podstawie badań ankietowych.

Wizerunek Rzeszowa według sytuacji materialnej respondentów

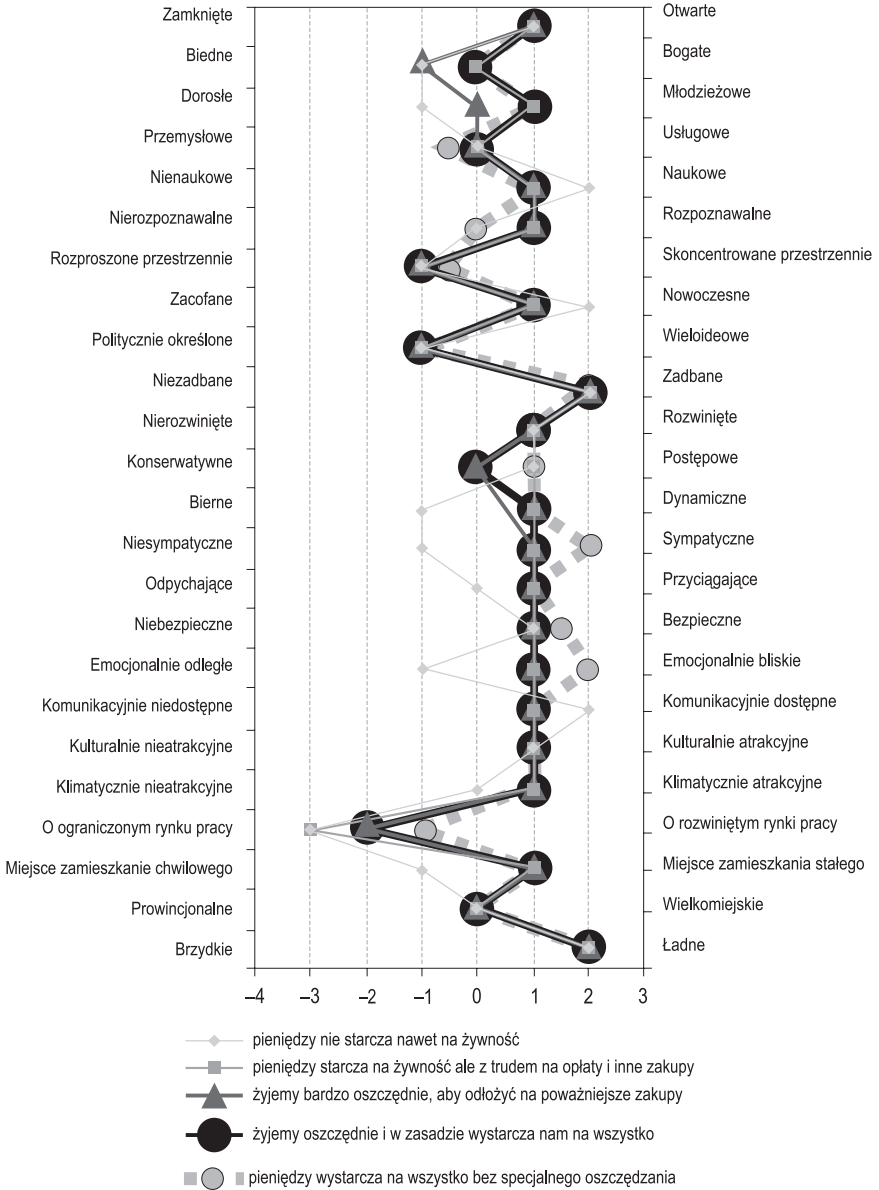
W badaniach wykorzystano siedmiostopniową skalę. Wartości od -3 do -1 określają natężenie występowania cech negatywnych, wartość 0 dotyczy braku dominacji danej cechy, natomiast wartości 1-3 dotyczą natężenia cech pozytywnych.

Ogólna ocena wizerunku miasta przez wszystkich respondentów wyniosła 1,6. Wszyscy respondenci, niezależnie od sytuacji materialnej, ocenili Rzeszów jako miasto bardzo ładne oraz zadbane (ocena 3). Aspekt otwartości, bezpieczeństwa, rozwoju oraz atrakcyjności pod względem kultury mieszkańcy scharakteryzowali na poziomie średnim (ocena 2). Uważają oni miasto za wielkomiejskie i usługowe, ale w małym stopniu (ocena 1). Cała grupa badanych nie określiła Rzeszowa pod względem politycznym i przestrzennym, ocena tych zagadnień wynosi 0 (ryc. 2).

Badania wykazują, że wizerunek Rzeszowa jest zróżnicowany pod względem jakości życia respondentów. Najlepiej ocenili miasto mieszkańcy z najwyższą jakością życia, średnia ich ocen wyniosła 1,8. Najsłabiej Rzeszów został oceniony przez respondentów określających sytuację materialną swoich gospodarstw domowych jako „pieniędzy nie starcza nawet na żywność”; średnia ocen wyniosła 1,2.

Mieszkańcy o niskiej jakości życia są mniej krytyczni w ocenie rozwoju Rzeszowa – uważają miasto za bardziej nowoczesne, postępowe, naukowe oraz komunikacyjnie dostępne. Rynek pracy został oceniony przez nich jako ograniczony (ocena -2). Mieszkańcy określający swój poziom życia jako niski, w przeciwieństwie do reszty respondentów, uważają Rzeszów za miasto sympatyczne, dynamiczne, młodzieżowe, ale w mniejszym stopniu niż mieszkańcy o wysokiej jakości życia (ryc. 2).

Respondenci charakteryzujący się wysoką jakością życia lepiej ocenili Rzeszów w kwestii rynku pracy. Traktują oni Rzeszów jako miejsce stałego zamieszkania, łączą ich również większe więzi emocjonalne z miastem (ocena 3). Również rynek pracy przez zamożniejszych respondentów został określony jako ograniczony (ocena -1) (ryc. 2).



Ryc. 2. Wizerunek Rzeszowa według sytuacji materialnej respondentów

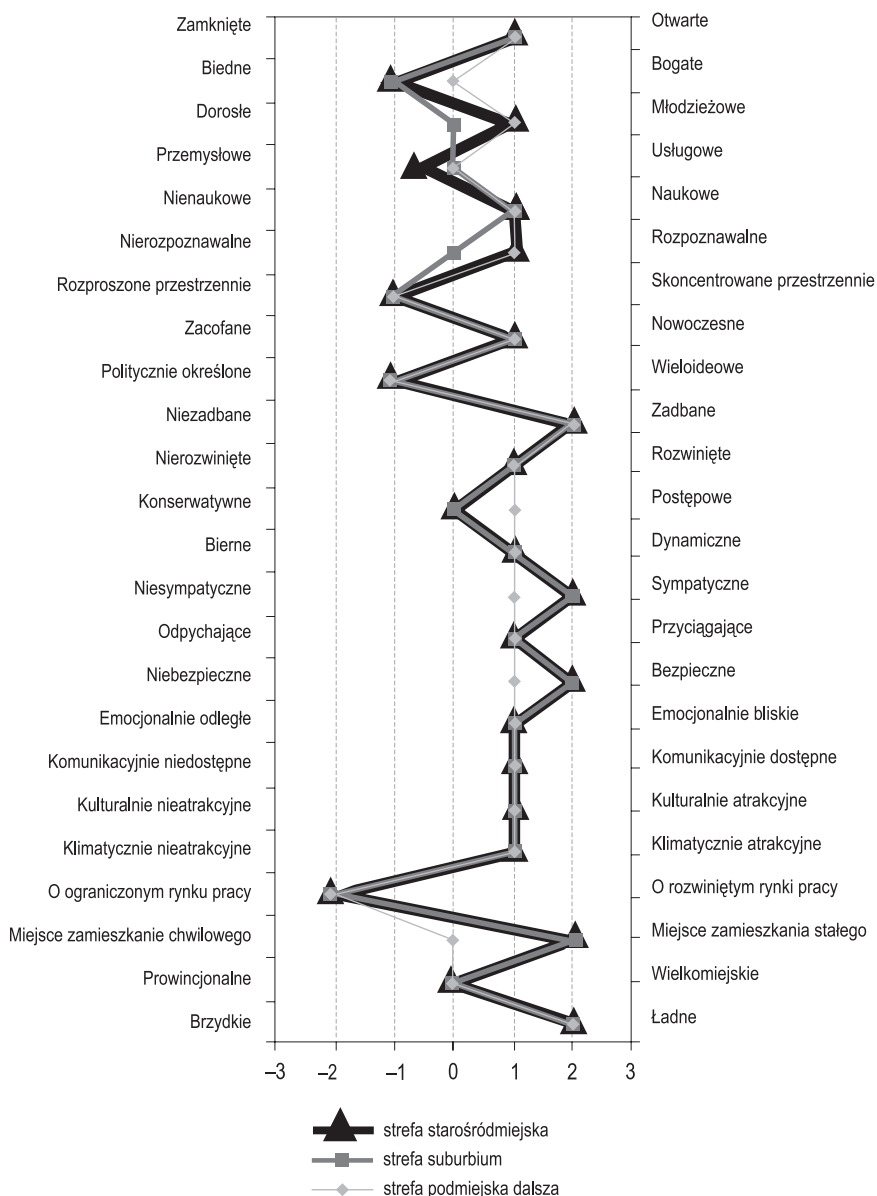
Źródło: opracowanie własne na podstawie badań ankietowych.

Wizerunek Rzeszowa według mieszkańców strefy starośródmiejskiej, suburbium, podmiejskiej dalszej

Wizerunek Rzeszowa jest mniej zróżnicowany wśród respondentów zamieszkujących poszczególne strefy, średnia ocena wizerunku miasta dla wszystkich stref wyniosła 1,63. Wzrost estetyczny miasta został oceniony bardzo wysoko. Cała grupa respondentów uważa Rzeszów za miasto bardzo ładne oraz zadbane (ocena 3). Wszyscy określili Rzeszów jako miasto rozwinięte, dynamiczne, wielkomiejskie, nowoczesne (ocena 2), lecz o ograniczonym rynku pracy (ocena 1). Rzeszów spełnia oczekiwania mieszkańców pod względem kulturalnym oraz jest komunikacyjnie dostępny; w tych dwóch kategoriach został oceniony na ocenę 2. Bez względu na miejsce zamieszkania respondenci nie określili Rzeszowa pod względem politycznym oraz przestrzennym (ryc. 3).

Mieszkańcy strefy centrum oraz suburbium uważają Rzeszów za miasto bardzo sympatyczne (ocena 3). Respondenci strefy suburbium najbardziej traktują Rzeszów jako miejsce stałego zamieszkania (ocena 3). Może to być związane z charakterem zabudowy tej strefy. Mieszkańcy ci posiadają własny dom jednorodzinny i mieszkają stosunkowo blisko centrum, gdzie zaspokajają potrzeby wyższego rzędu, przez co nie mają potrzeby zmiany miejsca zamieszkania w przeciwieństwie do mieszkańców strefy starośródmiejskiej, którzy deklarują chęć przeniesienia się do domu jednorodzinnego na obrzeżach miasta. Respondenci strefy suburbium lepiej ocenili bezpieczeństwo miasta (ocena 3), w przeciwieństwie do reszty respondentów (ocena 2). Mieszkańcy strefy podmiejskiej dalszej określili miasto jako bogate, przyznając ocenę 1 oraz postępowe (ocena 2) (ryc. 3).

Z badań wynika, że wizerunek miasta zależy od sytuacji materialnej respondentów w poszczególnych strefach. Mieszkańcy strefy starośródmiejskiej oraz suburbium określający swoją sytuację materialną jako niską oraz średnią lepiej ocenili Rzeszów od mieszkańców strefy podmiejskiej dalszej (odpowiednio średnia ocena wyniosła: 1,61; 1,81; 1,31). Respondenci tych dwóch stref są bardziej emocjonalnie związani z miastem, traktują Rzeszów jako miejsce stałego zamieszkania oraz czują się w nim bardziej bezpieczni.



Ryc. 3. Wizerunek Rzeszowa według mieszkańców strefy starośródmiejskiej, suburbium, podmiejskiej dalszej

Źródło: opracowanie własne na podstawie badań ankietowych.

Wszyscy respondenci uważają miasto za nowoczesne, zadbane, rozwinięte, dynamiczne, ale o ograniczonym rynku pracy.

Należy zauważyć, że respondenci z dobrą i bardzo dobrą jakością życia zamieszkujący strefę podmiejską dalszą (średnia ocena 1,8) lepiej ocenili wizerunek Rzeszowa niż mieszkańcy strefy starośródmiejskiej (średnia ocena 1,68) oraz suburbium (średnia ocena 1,5). Respondenci niemieszkający w granicach administracyjnych miasta lepiej ocenili Rzeszów pod względem politycznym, przestrzennym oraz zamożności. Wszyscy respondenci uważają miasto za przyciągające, bezpieczne, komunikacyjnie dostępne, kulturalnie i klimatycznie atrakcyjne; Rzeszów jest dla nich emocjonalnie bliski (ocena 2).

Podsumowanie

- Mieszkańcy badanych stref oceniają swoją sytuację materialną na 3,57 pkt.
- Najwyżej swoją sytuację materialną ocenili mieszkańcy strefy suburbiów – 3,73 pkt.
- Najmniej zadowoleniu ze swojej sytuacji materialnej są mieszkańcy strefy podmiejskiej dalszej – 3,43 pkt.
- Jakość życia mieszkańców wpływa na wizerunek Rzeszowa w niektórych ocenianych grupach zagadnień (np. społecznych, dotyczących rozwoju miasta).
- Mieszkańcy nisko określający swoją sytuację materialną są mniej krytyczni w ocenie rozwoju Rzeszowa niż mieszkańcy o wyższym statusie materialnym.
- Mieszkańcy z bardzo dobrą sytuacją materialną wyżej ocenili Rzeszów odnośnie do rynku pracy oraz więzi emocjonalnych z miastem.
- Najlepiej miasto ocenili mieszkańcy strefy suburbium oraz podmiejskiej dalszej, natomiast słabiej centrum.
- Wizerunek miasta zależy od sytuacji materialnej respondentów w poszczególnych strefach.
- Mieszkańcy strefy starośródmiejskiej oraz suburbium określający swoją sytuację materialną jako niską oraz średnią lepiej ocenili Rzeszów niż mieszkańcy strefy podmiejskiej dalszej.

- Respondenci z dobrą i bardzo dobrą jakością życia zamieszkujący strefę podmiejską dalszą lepiej ocenili wizerunek Rzeszowa niż mieszkańcy strefy starośródmiejskiej oraz suburbium.

Literatura

- Dmoch T., Rutkowski J., 1985, *Badanie poziomu i jakości życia*, Wiadomości Statystyczne, 10.
- Dudek-Mańkowska S., 2011, *Wizerunek Warszawy w działaniach promocyjnych władz lokalnych i świadomości społecznej*, WUW, Warszawa.
- Kaczmarczyk S., 2002, *Badania marketingowe. Badania i techniki*, Polskie Wydawnictwo Ekonomiczne, Warszawa.
- Libura H., 1988, *Badania wyobrażeń geograficznych na przykładzie mieszkańców Sanoka*, Dokumentacja Geograficzna, 1.
- Liszewski S., 2004, *Rola i zadanie geografii w badaniach zróżnicowania przestrzennego warunków życia mieszkańców miast. Założenia teoretyczne i program badań*, [w:] I. Jażdżewska (red.), *Zróżnicowanie warunków życia ludności w mieście*, XVII Konwersatorium Wiedzy o Mieście, Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź.
- Rembowska K., 1999, *Tożsamość lokalna i regionalna. Region łódzki*, Acta Universitatis Lodzensis, Folia Geographica Socio-Oeconomica, 3.
- Sagan A., 2004, *Badania marketingowe. Podstawowe kierunki*, Wydawnictwo Akademii Ekonomicznej w Krakowie, Kraków.
- Szromnik A., 2007, *Marketing terytorialny. Miasto i region na rynku*, Oficyna, Kraków, 130–146.
- Zborowski A., 2004, *Wybrane aspekty badań poziomu i jakości życia w dużym mieście*, [w:] I. Jażdżewska (red.), *Zróżnicowanie warunków życia ludności w mieście*, XVII Konwersatorium Wiedzy o Mieście, Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź.

The impact of financial situation of the inhabitants on their perception of the image of the city (the case of Rzeszów)

Summary

The analysis of the subjective evaluation of financial situation and the image of the city among respondents inhabiting three zones of urban functional region of Rzeszów was conducted. The study was carried out in the centre, suburban zone and urban-rural fringe. The differential scale was used to assess the image of the city, while the results were presented in the form of polarization profile, which very clearly shows the analysed issue. The aim of the article is to determine the impact of the place of residence, as well as financial situation of the inhabitants on their perception of the image of the city. The results show that the residents of surveyed areas rate their financial status on average at 3.57 points). The rating is highest among residents of suburban zone (3.73 points), whereas the inhabitants of the urban-rural fringe are the least satisfied with their financial situation (3.43 points). The standard of living affects the image of Rzeszów within certain evaluated problems (eg. social issues or these concerning development of the city). Residents with low level of living are less critical while assessing the development of Rzeszów than people with a higher level of living. However, residents with a very good financial situation evaluate Rzeszów higher regarding the labour market and emotional ties with the city. The image of Rzeszów changes with the distance from the city centre. The city was highest rated by residents of suburban zone and urban-rural fringe, whereas the residents of the centre rated it lower.

Keywords: level of living, image of the city, semantic profile

Agata Łyszczarz

Instytut Geografii i Gospodarki Przestrzennej

Uniwersytet Jagielloński

ul. Gronostajowa 7, 30-387 Kraków

agata.pisarek@uj.edu.pl

MONIKA PANECKA-NIEPSUJ

Przestrzenne zróżnicowanie sytuacji ekonomicznej miast średniej wielkości w Polsce

Zarys treści: Rozwój społeczno-gospodarczy stanowi szerokie pojęcie wskazujące na tendencje rozwojowe danej jednostki. Z pojęciem tym związane są zarówno zagadnienia obiektywne (kwestie produkcji, konsumpcji), jak i subiektywne (poglądy, stosunki społeczne). Jednoznaczna i obiektywna ocena rozwoju społeczno-gospodarczego jest trudna, dlatego badacze są zmuszeni do wnikliwej analizy poszczególnych składowych. Za rozwój gospodarczy uznaje się jakościowe i strukturalne zmiany w gospodarkach narodowych, będące następstwem wzrostu gospodarczego.

Artykuł skupia się na jednej ze składowych – komponencie ekonomicznym. Jego celem jest ukazanie przestrzennego zróżnicowania miast średniej wielkości w Polsce pod względem sytuacji ekonomicznej. Badanie opiera się na różnorodnych wskaźnikach ekonomicznych (liczba podmiotów gospodarczych na 1000 mieszkańców, liczba podmiotów gospodarczych prywatnych na 1000 mieszkańców w wieku produkcyjnym, udział przedsiębiorstw sekcji K w ogólnej liczbie przedsiębiorstw, udział osób pracujących w ogólnej liczbie ludności w wieku produkcyjnym, udział osób pracujących w sektorze usługowym w ogólnej liczbie pracujących, dojazdy do pracy – bilans – na 1000 mieszkańców). Wynikiem analizy jest ranking miast średnich według syntetycznego wskaźnika opisującego ich sytuację ekonomiczną. W artykule przedstawiono również zjawisko dojazdów do pracy w miastach średnich, bazując na danych z Narodowego Spisu Powszechnego 2011. Dojazdy do pracy wskazują na atrakcyjność poszczególnych rynków pracy, co jest silnie powiązane z omawianym komponentem ekonomicznym.

Słowa kluczowe: miasta średniej wielkości, rozwój społeczno-gospodarczy, dojazdy do pracy

Wprowadzenie

Sytuacja ekonomiczna opisywana jest za pomocą długofalowego procesu przemian w gospodarce. Identyfikacja potencjału ekonomicznego w skali lokalnej umożliwia rozpoznanie obszarów o niższym standardzie życia, by następnie podjąć działania poprawiające sytuację ekonomiczną w przyszłości oraz warunki życia mieszkańców. Analiza rozwoju gospodarczego obszarów pozwala wskazać tereny o wyższym standardzie życia.

Badanie dotyczy 184 miast zaliczanych do jednostek o średniej wielkości, o umownie przyjętej w polskim piśmiennictwie geograficzno-osadniczym kryterium zaludnienia (20–100 tys. mieszkańców), które stanowią nieco ponad $\frac{1}{5}$ ogółu polskich miast zamieszkiwanych przez 7,5 mln osób, czyli blisko $\frac{1}{3}$ ludności miejskiej Polski i $\frac{1}{5}$ ogółu mieszkańców kraju.

Zarówno w polskiej, jak i zagranicznej literaturze kategoria miast średnich nie jest jednoznacznie definiowana. Wyróżnia się wiele pojęć miasta średniego, w zależności od podejścia, co do wielkości zaludnienia, funkcji, roli w krajowym lub regionalnym systemie osadniczym, a także w zależności od przyjętej skali (globalnej, kontynentalnej, krajowej). W nauce wyraźna jest tendencja do prowadzenia badań skoncentrowanych na skrajnych wielkościowo jednostkach: miastach dużych i małych. Pomijana jest problematyka miast szczebla subregionalnego. Na taką sytuację zasadniczy wpływ mają przesłanki metodologiczne (dostępność danych dla dużych miast i względna łatwość badania lokalnych ośrodków). Ponadto decydujące okazują się powody psychologiczne, czyli mniej lub bardziej uświadomiona tendencja do przeciwstawiania sobie zjawisk, a wyróżnienie trzech klas wielkościowych miast (małe, średnie i duże) nie sprzyja konstruowaniu przeciwieństw. Zgłębianie tematyki miast średnich wymaga intensywnych działań, wielorakich narzędzi, podbudowy teoretycznej itp. (Runge 2013).

Należy również podkreślić, że miasta średnie stanowią ważny element struktury przestrzennej kraju. Zajmują pośrednią pozycję na osi kontinuum miasto duże – miasto małe. W warunkach polskich jednostki te są interesującym przedmiotem badań, na co wpływa różnorodność zjawisk społeczno-gospodarczych zachodzących w nich podczas szeroko rozumianej transformacji kraju. Problematyka miast średnich staje się obecnie coraz

istotniejsza (Kunzmann 2010), ponieważ w ośrodkach średniej wielkości kumulują się negatywne skutki nadrzędnej polityki czasów globalizacji i konkurencji regionalnej.

Zasadniczym celem artykułu jest ukazanie przestrzennego zróżnicowania polskich miast średnich pod względem ich sytuacji ekonomicznej poprzez typologię tych ośrodków z użyciem syntetycznego wskaźnika. Dodatkowo przedstawiono przestrzenne zróżnicowanie zjawiska dojazdów do pracy w miastach średnich, na podstawie danych z NSP 2011. Tematyka ta stanowi fragment pracy doktorskiej realizowanej przez autorkę w Zakładzie Geografii Ludności, Osadnictwa i Rolnictwa IGiGP UJ.

Dojazdy do pracy

Dojazdy do pracy stanowią zjawisko istotne z punktu widzenia rynku pracy, a także rozwoju infrastruktury gospodarczej. Migracje wahadłowe stanowią ważne kryterium delimitacji przestrzeni społeczno-gospodarczej.

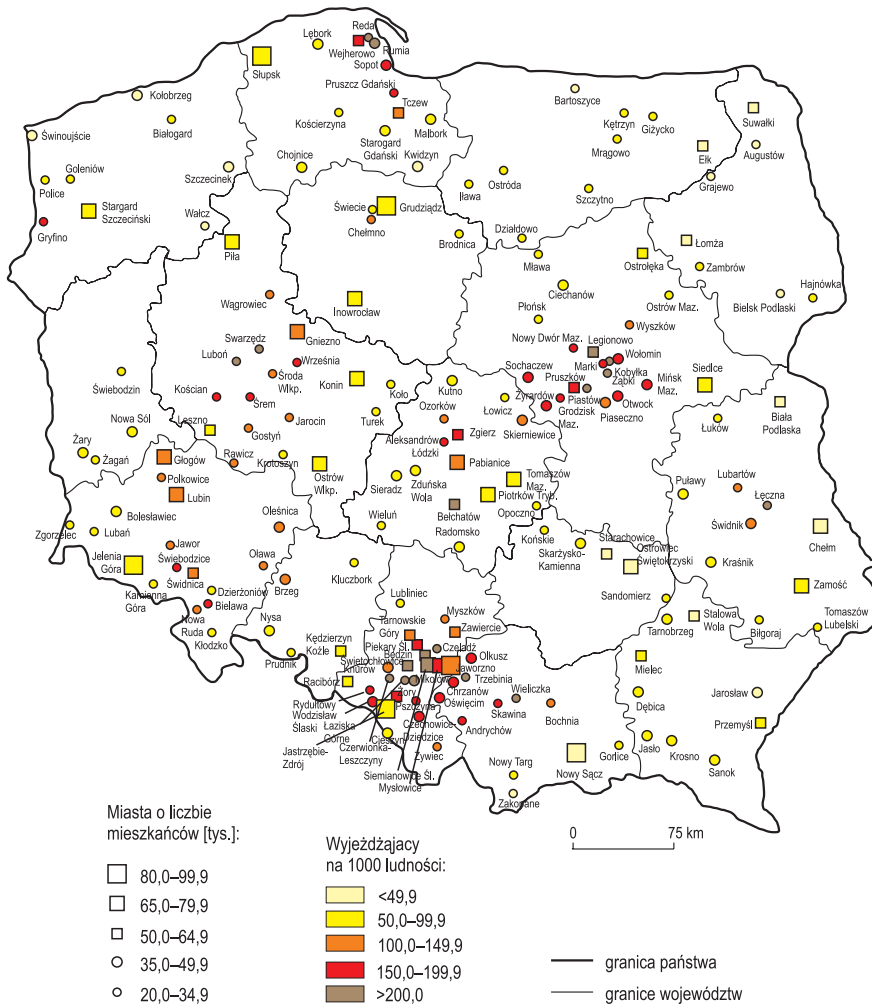
Wskaźnik wyjazdów informuje o natężeniu przepływów ludności w zakresie wyjazdów do pracy z danej jednostki. W przypadku miast średnich w Polsce cechuje się on znacznym zróżnicowaniem (ryc. 1) i waha się od 21,1 (Świnoujście) do 270,5 (Swarzędz). Najślabsze powiązania z zapleczem posiadają miasta średnie woj. podlaskiego (najniższe wskaźniki dojeżdżających do pracy na 1000 mieszkańców), warmińsko-mazurskiego i zachodniopomorskiego. Pozostała część kraju charakteryzuje się raczej przeciętnym poziomem wyjazdów do pracy dla miast średniej wielkości. Wartości dojazdów do pracy na 1000 mieszkańców przeważnie kształtują się tu na poziomie 50,0–99,9. Dwie najniższe klasy zdominowały obraz dla tego zjawiska. Największe przepływy ludności w zakresie wyjazdów do pracy dotyczą średnich miast śląskich oraz mazowieckich. Największe natężenie wyjazdów cechuje miasta będące satelitami miast największych – Warszawy, Krakowa, Poznania, Gdańska. Zauważalne jest to również w okolicach Łodzi, Wrocławia i Lublina. Analiza graficzna wykazuje, że wyraźnie zaznaczają się tu miasta Górnego Śląska, gdzie występuje największe nagromadzenie jednostek średnich o najwyższych przepływach w zakresie wyjazdów.

W przypadku przyjazdów do pracy przeliczonych na 1000 mieszkańców w wieku produkcyjnym zauważa się większe zróżnicowanie przestrzenne (ryc. 2). Wartości wskaźnika wahają się od 18,1 dla Świnoujścia, które jednocześnie było miastem o najniższym wskaźniku wyjazdów, do 762,0 dla Polkowic. Najmniejszą mobilność w zakresie wyjazdów notują miasta średnie woj. podlaskiego. Natomiast najwyższe wskaźniki przyjazdów charakteryzują miasta śląskie, podkarpackie i małopolskie. Pozostałe województwa wypadają przeciętnie, a jedynie Górny Śląsk pod względem przyjazdów do pracy charakteryzuje się dużym zróżnicowaniem.

Stosunek przyjeżdżających do liczby osób wyjeżdżających można traktować jako wskaźnik atrakcyjności danego rynku pracy. Spośród 184 analizowanych miast średnich tylko 23 stanowi atrakcyjne rynki pracy, charakteryzując się zdecydowaną przewagą przyjazdów do pracy nad wyjazdami (ryc. 3). Wartości omawianego wskaźnika są wyższe w Polsce Południowej (woj. małopolskie i podkarpackie). Stosunkowo korzystnie prezentują się miasta średnie województwa świętokrzyskiego. Ponadto pojedyncze miasta o wyższych wartościach można zauważyć na pozostałym terenie kraju. Rynki pracy równoważące liczbę przyjazdów i wyjazdów do pracy stanowią 7% miast średnich. Miasta te występują w najbliższym sąsiedztwie Warszawy. Dosyć liczna, bo obejmująca 70 ośrodków, jest grupa miast zaliczonych do najniższej klasy, gdzie odpływ pracowników nie jest kompensowany przez napływ (wartości do 0,9 osób). Wartości wskaźnika wahają się między 0,2 dla Legionowa, Czerwonki-Leszczyny, Piastowa i Bielawy do 7,3 dla Polkowic. Zauważalna jest zwłaszcza słaba pozycja miast średnich województwa śląskiego. W tym regionie jednostki średnie zostały zdecydowanie zdominowane przez miasta duże, powyżej 100 tys. mieszkańców. Zależność ta nie dotyczy Jastrzębia-Zdroju, czyli miasta największego wśród miast średnich woj. śląskiego.

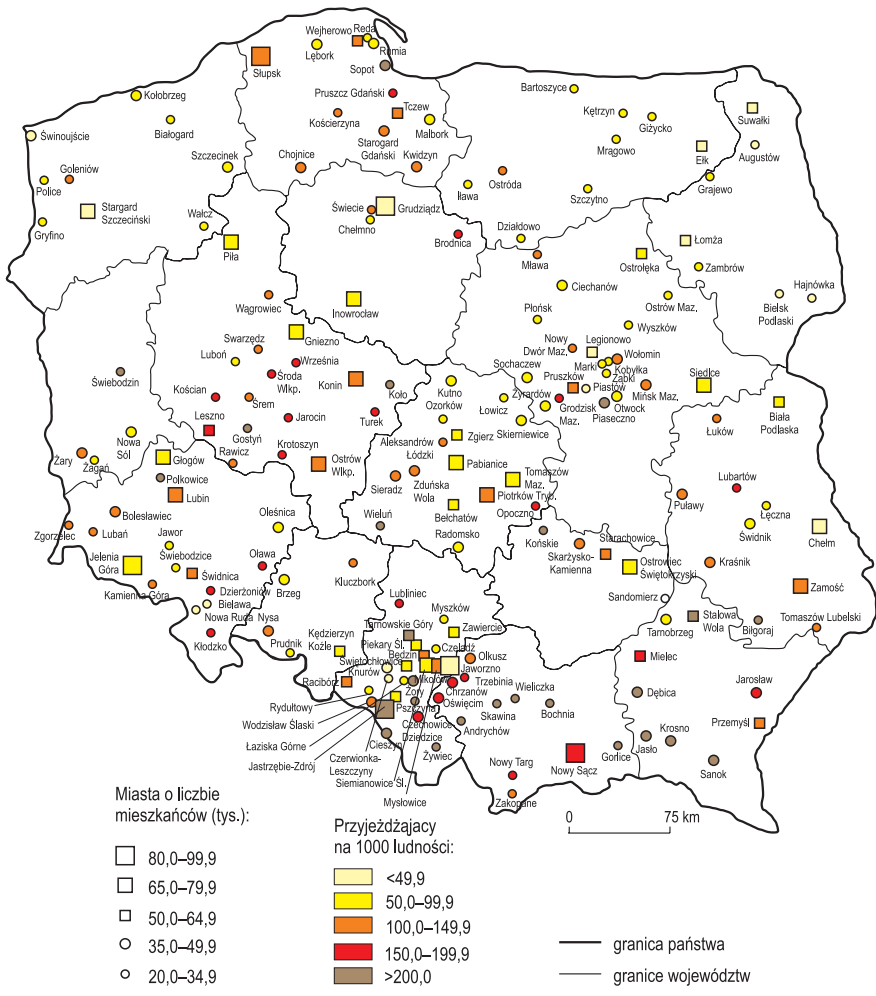
Syntetyczny wskaźnik sytuacji ekonomicznej średnich miast Polski

Wybór zmiennych do badań został podyktowany dostępnością danych, różnorodnością informacji, które są z nimi związane, przydatnością do pomiaru



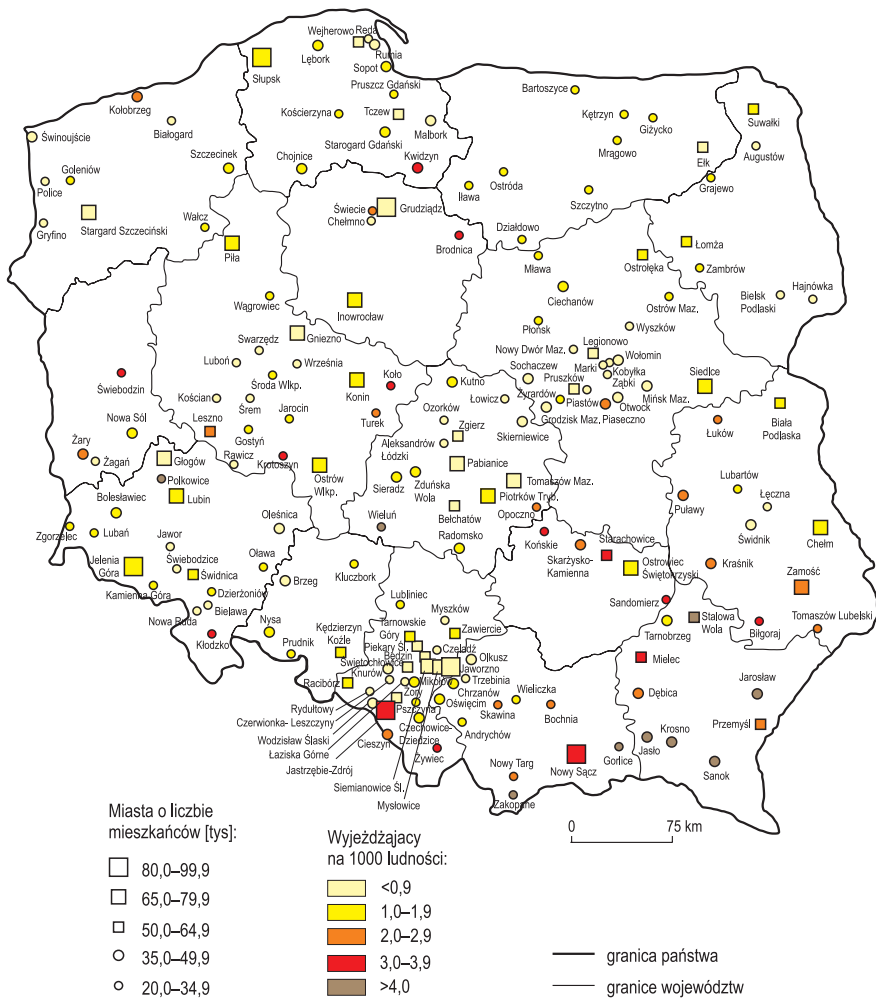
Ryc. 1. Wyjeżdżający na 1000 mieszkańców w wieku produkcyjnym dla miast średniej wielkości w Polsce w 2011 r.

Źródło: opracowanie własne.



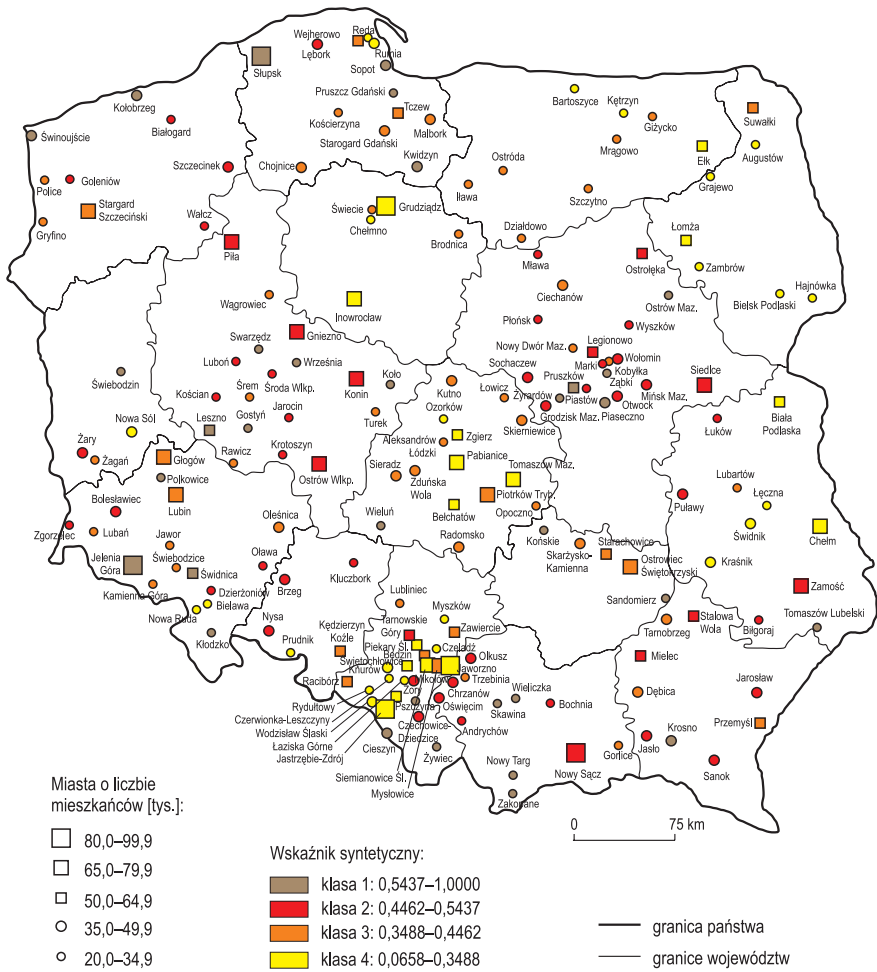
Ryc. 2. Przyjeżdżający na 1000 mieszkańców w wieku produkcyjnym dla miast średniej wielkości w Polsce w 2011 r.

Źródło: opracowanie własne.



Ryc. 3. Stosunek liczby dojeżdżających na 1 osobę wyjeżdżającą w miastach średniej wielkości w 2011 r.

Źródło: opracowanie własne.



Ryc. 4. Wskaźnik syntetyczny – sytuacja ekonomiczna miast średniej wielkości w Polsce (2011)

Źródło: opracowanie własne.

sytuacji ekonomicznej i adekwatnością dla miast średniej wielkości jako stosunkowo niedużych jednostek przestrzennych.

Początkowo przyjęto do badań 6 zmiennych: liczbę podmiotów gospodarczych na 1000 mieszkańców, liczbę podmiotów gospodarczych prywatnych na 1000 mieszkańców w wieku produkcyjnym, udział przedsiębiorstw sekcji K (działalność finansowa i ubezpieczeniowa) w ogólnej liczbie przedsiębiorstw, udział osób pracujących w ogólnej liczbie ludności w wieku produkcyjnym, udział osób pracujących w sektorze usługowym w ogólnej liczbie pracujących, dojazdy do pracy (bilans) na 1000 mieszkańców.

Procedura badawcza prowadzona była w następujących etapach. Wykorzystanie wskaźnika syntetycznego wymagało najpierw standaryzacji wartości zmiennych potencjalnych. Ponieważ miały one charakter stymulant, dlatego procedurę przeprowadzono oparciu o formułę:

$$y_{ij} = \frac{x_{ij} - \bar{x}}{S_j}$$

gdzie:

y_{ij} – standaryzowana wartość j-tej zmiennej dla i-tego jednostki przestrzennej;

x_{ij} – wartość j-tej zmiennej dla i-tego jednostki przestrzennej;

\bar{x} – średnia arytmetyczna wartości j-tej zmiennej;

S_j – odchylenie standardowe wartości j-tej zmiennej.

Następnie standaryzowane wartości zmiennych poddano normalizacji, co umożliwia graficzną prezentację i analizę porównawczą. Po tym zabiegu wartości znalazły się w przedziale $<0,1>$ i oparte były na następującej formule:

$$z_{ij} = \frac{y_{ij} + \min_i}{\min_i + \max_i}$$

gdzie:

z_{ij} – wartość standaryzowana normalizowana dla i-tej jednostki przestrzennej i j-tej zmiennej;

y_{ij} – standaryzowana wartość j-tej zmiennej dla i-tego jednostki przestrzennej.

Ostateczny wybór zmiennych diagnostycznych podyktowany był dwoma zasadami. Po pierwsze, zasadniczy był brak istotnej korelacji liniowej między zmiennymi, co pozwoliło uniknąć „wzmacniania” cech zjawiska badanego,

które wynika ze współliniowości zmiennych. Najwyższą wartość mają zmienne nieskorelowane. Druga zasada polegała na wyborze dokonanym na podstawie wartości współczynników zmienności. Dla badania ważna jest umiarkowana wartość współczynnika, ze względu na fakt, iż zbyt niska dotyczy mierników niczego nie wnoszących do pomiaru (tzw. figuranci), a zbyt wysoka wypacza obraz zjawiska, z powodu nadmiernego wzmocnienia pozycji danej jednostki przestrzennej przez określoną cechę.

Finalnie do badań przyjęto dwie zmienne: udział podmiotów gospodarczych na 1000 mieszkańców i udział osób pracujących w ogólnej liczbie ludności w wieku produkcyjnym. Następnie obliczono wskaźnik syntetyczny, opierając się na następującej formule:

$$WST_i = \sum_{i=1}^{184} z_{ij}, \quad (j = 1, \dots, n)$$

gdzie:

WST_i – wartość wskaźnika syntetycznego dla i-tej jednostki przestrzennej;

z_{ij} – wartość standaryzowana normalizowana dla i-tej jednostki przestrzennej i j-tej zmiennej.

Regionalne zróżnicowanie rozkładu wartości dla poszczególnych miast było możliwe dzięki kartograficznemu opracowaniu wskaźnika. Klasyfikacja miast została opracowana na podstawie następującej formuły:

- klasa 1 $\langle \bar{z}_j + s_j; \max_i \{z_{ij}\} \rangle; (i = 1, \dots, m), (j, \dots, n)$,
- klasa 2 $\langle \bar{z}_j; \bar{z}_j + s_j \rangle$,
- klasa 3 $\langle \bar{z}_j - s_j; \bar{z}_j \rangle$,
- klasa 4 $\langle \min_i \{z_{ij}\}; \bar{z}_j - s_j \rangle$,

gdzie:

\bar{z}_j – średnia arytmetyczna wartości j-tej zmiennej;

s_j – odchylenie standardowe wartości j-tej zmiennej;

z_{ij} – wartość j-tej zmiennej dla i-tej jednostki przestrzennej.

W ten sposób powstał ranking miast średniej wielkości w Polsce według wartości syntetycznego wskaźnika poziomu rozwoju gospodarczego.

Najkorzystniejszą sytuacją pod względem ekonomicznym charakteryzują się miasta: Sopot, Polkowice, Zakopane, Piaseczno, Kołobrzeg (ryc. 4).

W przypadku Sopotu, Zakopanego i Kołobrzegu niewątpliwie wpływa na dobrą kondycję ekonomiczną wysoki stopień atrakcyjności turystycznej. Piaseczno natomiast stanowi satelitę miasta dużego (Warszawy). Korzystna sytuacja ekonomiczna nie koreluje z zadowalającymi warunkami demograficznymi (Panecka-Niepsuj 2013).

Na 33 miasta, które znalazły się w 1 klasie pod względem wskaźnika syntetycznego, najwięcej zlokalizowanych jest w woj. wielkopolskim i mazowieckim (po 5 miast). Warto również zaznaczyć, że w klasie tej nie znalazło się żadne miasto z woj. kujawsko-pomorskiego, opolskiego, podlaskiego i warmińsko-mazurskiego.

Stosunkowo najkorzystniejszej pod tym względem, z wyraźnym skupieniem miast klasy 1 i 2, wypadły miasta średnie woj. wielkopolskiego i mazowieckiego oraz małopolskiego, zachodniopomorskiego i północnej części pomorskiego. Pozostała część kraju cechuje się umiarkowaną sytuacją ekonomiczną. Najwięcej miast zaliczonych do najniższych klas 3 i 4 znajduje się w woj. kujawsko-pomorskim i łódzkim oraz na ścianie wschodniej, poza woj. podkarpackim, gdzie dominują miasta klasy 2 i 3. Znaczne skupienie miast klasy najniższej znajduje się także w województwie śląskim. Prawdopodobnie miasta średnie przegrywają konkurencję z licznymi na tym terenie miastami dużymi, przekraczającymi 100 tys. mieszkańców. Południowy fragment woj. śląskiego notuje wyższe wartości wskaźnika dla miast Żywiec, Cieszyn, Czechowice-Dziedzice.

Najniższą pozycję w rankingu miast średnich określającym sytuację ekonomiczną zajmują miasta z woj. śląskiego (Czerwionka-Leszczyny, Świętochłowice, Piekary Śląskie), łódzkiego (Ozorków) oraz z województw wschodnich (Łęczna, Świdnik, Chełm).

Wartości syntetycznego wskaźnika dla miast średniej wielkości w Polsce wykazują zatem duże zróżnicowanie regionalne. Zaobserwować można również zróżnicowanie wskaźnika syntetycznego w zależności od wielkości zaludnienia. Wyższe wartości średnie wskaźnika odnotowano w przypadku miast średnich najmniejszych, czyli liczących 35–50 oraz 20–35 tys. mieszkańców. Obie te kategorie miast znalazły się powyżej średniej dla ogółu miast średnich w Polsce. Najniższe wartości średnie natomiast występują w przypadku miast liczących 50–65 tys. mieszkańców (tab. 1).

Tab. 1. Średnie wartości wskaźnika syntetycznego – sytuacja ekonomiczna wybranych kategorii miast średniej wielkości w Polsce (2011)

Kategoria miast średnich		Średnia wartość wskaźnika WS_i
Miasta średnie razem		0,4462
Miasta według liczby mieszkańców	80,0–99,9 tys.	0,4405
	65,0–79,9 tys.	0,4057
	50,0–64,9 tys.	0,3978
	35,0–49,9 tys.	0,4791
	20,0–34,9 tys.	0,4509
Miasta według hierarchii administracyjnej	dawne stolice województw	0,4630
	miasta na prawach powiatu	0,4325
	powiatowe	0,4603
	niepowiatowe	0,3767
Miasta według proporcji funkcji przemysłowej i usługowej	przemysłowe	0,4303
	przemysłowo-usługowe	0,4473
	usługowo-przemysłowe	0,4491
Miasta według proporcji funkcji usługowej rynkowej i nierynkowej	usługowe	0,4521
	rynkowe	0,5276
	rynkowo-nierynkowe	0,4469
	nierynkowo-rynkowe	0,4336
	nierynkowe	0,4119

Źródło: opracowanie własne.

Rozpatrując pełnione przez miasta średnie funkcje administracyjne, w najkorzystniejszej sytuacji znajdują się dawne stolice województw oraz miasta powiatowe, podczas gdy miasta niepowiatowe notują niższe wartości średnie wskaźnika

Po uwzględnieniu relacji funkcji przemysłowej i usługowej najwyższą wartość średnią wskaźnika ekonomicznego posiadają miasta o funkcjach usługowych. Miasta średnie o mieszanych funkcjach notują umiarkowane wartości średnie wskaźnika, natomiast ośrodki typowo przemysłowe wykazują się najmniej korzystnymi warunkami ekonomicznymi. Zauważalna jest także silna zależność wartości średniego wskaźnika od przeważającego typu funkcji usługowej. Miasta o dominacji usług rynkowych zdecydowanie wykazują się najlepszą sytuacją ekonomiczną. W gorszym położeniu znajdują się miasta

mieszane nierynkowo-rynkowe, a najsłabsza sytuacja dotyczy miast z dominacją usług nierynkowych. Ostatni z omówionych czynników może faktycznie wpływać na sytuację ekonomiczną poszczególnych miast. W przypadku usług rynkowych powodzenie zależy w głównej mierze od przedsiębiorczości mieszkańców, natomiast usługi nierynkowe silnie uzależnione są od budżetu państwa.

Podsumowanie

Wskaźnik syntetyczny pokazujący sytuację ekonomiczną miast średniej wielkości w Polsce wykazuje znaczne zróżnicowanie regionalne. Jednocześnie na kształt wskaźnika wpływają również inne czynniki, np. wielkość miast, ich struktura funkcjonalna i atrakcyjność rynku pracy oraz powiązana z nim demografia. Względnie korzystnie pod względem sytuacji ekonomicznej wypadają miasta średnie, najmniejsze oraz satelity miast dużych, natomiast najsłabiej monofunkcyjne ośrodki przemysłowe.

Analiza wskaźnika dotyczącego stosunku osób przyjeżdżających do liczby osób wyjeżdżających pokazuje, jak bardzo miasta średniej wielkości pozostają w cieniu jednostek dużych pod względem atrakcyjności lokalnych rynków pracy. Największe przepływy ludności z miast średniej wielkości zaznaczają się w granicach największych aglomeracji, na co zasadniczy wpływ ma bliskość miast dużych i dogodne połączenia. Generalnie atrakcyjność miast średnich w Polsce, mierzona ilorazem przepływów, znajduje się na zbliżonym, niskim poziomie.

Literatura

- Kunzmann K.R., 2010, *Medium-sized Towns, Strategic Planning and Creative Governance in the South Baltic Arc*, Making Strategies in Spatial Planning Urban and Landscape Perspectives, 9, 27–45.
- Narodowy Spis Powszechny, 2011, Dojazdy do pracy.
- Nowa Encyklopedia Powszechna PWN*, 2004, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa.

Panecka-Niepsuj M., 2013, *Przestrzenne zróżnicowanie sytuacji demograficznej miast średniej wielkości w Polsce*, [w:] A. Zborowski (red.), *Człowiek–Społeczeństwo–Przestrzeń*, t. III, IGiP UJ, Centrum Kultury Ekumenicznej, Myczkowce, Kraków, 63–84.

Runge A., 2013, *Rola miast średnich w kształtowaniu systemu osadniczego Polski*, Uniwersytet Śląski, Katowice.

Spatial differentiation medium-sized cities in Poland in terms of the economic situation

Summary

Socio-economic development is a broad term indicating the trends of the unit. With this concept are tied objective of both issues (issues related to production, consumption) and subjective (ideas, social relations). It is difficult for a clear and objective assessment of socio-economic development, forcing the careful analysis of the individual components. For economic development is considered to qualitative and structural changes in national economies as a consequence of economic growth (Nowa Encyklopedia, 2004).

The article focuses on one of the components – the economic component. This article aims to show the spatial differentiation medium-sized cities in Poland in terms of the economic situation. The study is based on a variety of economic indicators (number of businesses per 1,000 inhabitants, the number of private economic entities per 1000 inhabitants of working age, the share of enterprises Section K of the total number of enterprises, the share of workers in the total working-age population, the share of people working in the service sector in the total number of workers, commuting to work (balance) per 1000 inhabitants). The result of the analysis is to rank medium-sized cities by the synthetic indicator describing their economic situation. The paper also presents the phenomenon of commuting to work in medium-sized cities, based on data from national census 2011. Commuting indicate the attractiveness of individual labor markets, which is strongly linked to the present economic component.

Keywords: medium-sized cities, socio-economic development, commuting to work

Monika Panecka-Niepsuj

Institut Geografii i Gospodarki Przestrzennej

Uniwersytet Jagielloński

ul. Gronostajowa 7, 30-387 Kraków

monika.panecka@gmail.com

HALINA PAWLAK

Wpływ Krakowa na ekonomiczne i społeczne aspekty życia w opinii mieszkańców wsi terenów podmiejskich

Zarys treści: W artykule przedstawiono wpływ Krakowa na obszary wiejskie położone w strefie bezpośredniego oddziaływania miasta. Analizie poddano wybrane ekonomiczne i społeczne aspekty życia. Badania przeprowadzono wśród rdzennych mieszkańców wybranych gmin wiejskich Krakowskiego Obszaru Metropolitalnego. Odpowiedzi respondentów są subiektywną oceną wpływu Krakowa na wybrane elementy życia. Badania wykazały, że większość mieszkańców uważa, iż Kraków ma pozytywny wpływ na wiele dziedzin życia, a jego rozwój stwarza szersze perspektywy na pozyskanie nowych miejsc pracy, nauki i rozrywki. Pewne obawy dotyczą wpływu nie zawsze pożądanego wzorców miejskiego stylu życia, wzrostu przestępczości czy trudności z dostępnością komunikacyjną.

Słowa kluczowe: tereny podmiejskie, Krakowski Obszar Metropolitalny

Wprowadzenie

Obszary wiejskie w Polsce stanowią 93,2% powierzchni kraju (*Obszary...* 2011). Ich rozwój nie jest równomierny i zależy od warunków naturalnych, korzystnych warunków dla produkcji rolnej, wysokich walorów turystyczno-rekreacyjnych, ale też od procesów wynikających z położenia w sąsiedztwie aglomeracji miejskiej (Bański 2011). Obszary wiejskie na terenach podmiejskich charakteryzują się dużym napływem ludności, zmniejszeniem lub zaniechaniem produkcji rolniczej, wzrostem działalności na własny rachunek. Charakterystyczna dla tych obszarów staje się więc duża różnorodność

cech i przenikanie się funkcji. Dlatego też obszary wiejskie będące w strefie oddziaływania miast zalicza się do tzw. kontinuum miejsko-wiejskiego. Wyróżnia się co najmniej dwa pojęcia kontinuum wiejsko-miejskiego. Jedna z definicji traktuje kontinuum jako jednostki osadnicze, które nie odpowiadają definicji ani miasta, ani wsi (Chojnicki, Czyż 1989). Inne podejście określa kontinuum jako skalę, której krańce wskazują na nasilenie cech charakterystycznych dla miasta lub wsi. To podejście nie wymaga definiowania modeli miasta i wsi (Chojnicki, Czyż 1989). Odnosząc te definicje do strefy podmiejskiej, można określić, że pierwsze podejście odpowiada strefie podmiejskiej pod względem przestrzennym, natomiast drugie odpowiada strefie podmiejskiej w ujęciu funkcjonalnym (Falkowski 2009).

Tereny podmiejskie objęte są procesem suburbanizacji charakteryzującym się przenoszeniem form przestrzennych miasta i form życia miejskiego poza miasto centralne. Można więc przyjąć, że jest to obszar o charakterze przejściowym, w którym zachodzą zmiany społeczno-demograficzne, przeobrażenia użytkowania ziemi i zmiany funkcji, a także następuje napływ ludności młodej, dobrze wykształconej, zróżnicowanej pod względem struktury zawodowej, koncentrującej się na działalności pozarolniczej. Dochodzi tu też do wzrostu liczby ludności, wzrostu gęstości zaludnienia, często wyższego niż na terenach typowo wiejskich. Z danych CBOS (*Wieś polska...* 2013) wynika, że nowi mieszkańcy wsi pochodzący z miasta stanowią około 8% ludności wiejskiej. Wszystko to wpływa na kształtowanie się warunków życia, sposobu życia oraz powstawanie nowych struktur społecznych. Dla rdzennych mieszkańców terenów objętych suburbanizacją widoczne są zmiany w sposobie życia, odczuwalne stają się powiązania gospodarcze i infrastrukturalne, jakie niesie bliskie położenie miasta. Otwierają się nowe możliwości rozwoju gospodarczego (np. nowe miejsca pracy), ale też pojawiają się konflikty przestrzenne (związane z użytkowaniem ziemi).

W literaturze często spotyka się opracowania odnoszące się do ekspansji miast na obszary wiejskie. Podkreśla się przemiany funkcjonalne, morfologiczne i społeczne tych obszarów oraz zwraca się uwagę na pozyskiwanie przez miasto terenów dających nowe przestrzenie dla budownictwa mieszkaniowego i rozwoju usług. Przedstawia się też problemy związane z dostępnością komunikacyjną, chaotyczną zabudową, utrudnionym dostępem do szkół,

infrastruktury usługowej, zdrowotnej i opisuje konflikty pomiędzy ludnością rdzenną a napływową. Prace te mają charakter zarówno opracowań indywidualnych, jak i zbiorowych (Bański 2008; Gonda-Soroczyńska 2009; Gutry-Korycka 2005; Kozłowski 2006; Lisowski, Grochowski 2008; Lorens 2005; Suliborski, Przygodzki 2010).

Mało jest opracowań przedstawiających opinie rdzennych mieszkańców terenów podmiejskich i ich poglądu na temat bliskiego sąsiedztwa z dużym miastem. Pojawia się więc pytanie, na ile znaczące jest dla mieszkańców tych terenów tak bliskie położenie wobec miasta centralnego oraz czy zauważalne jest przez tych mieszkańców oddziaływanie miasta na wybrane dziedziny życia.

Celem pracy jest przedstawienie opinii mieszkańców wybranych wsi z terenów podmiejskich wobec wpływu Krakowa na ekonomiczne i społeczne elementy ich życia.

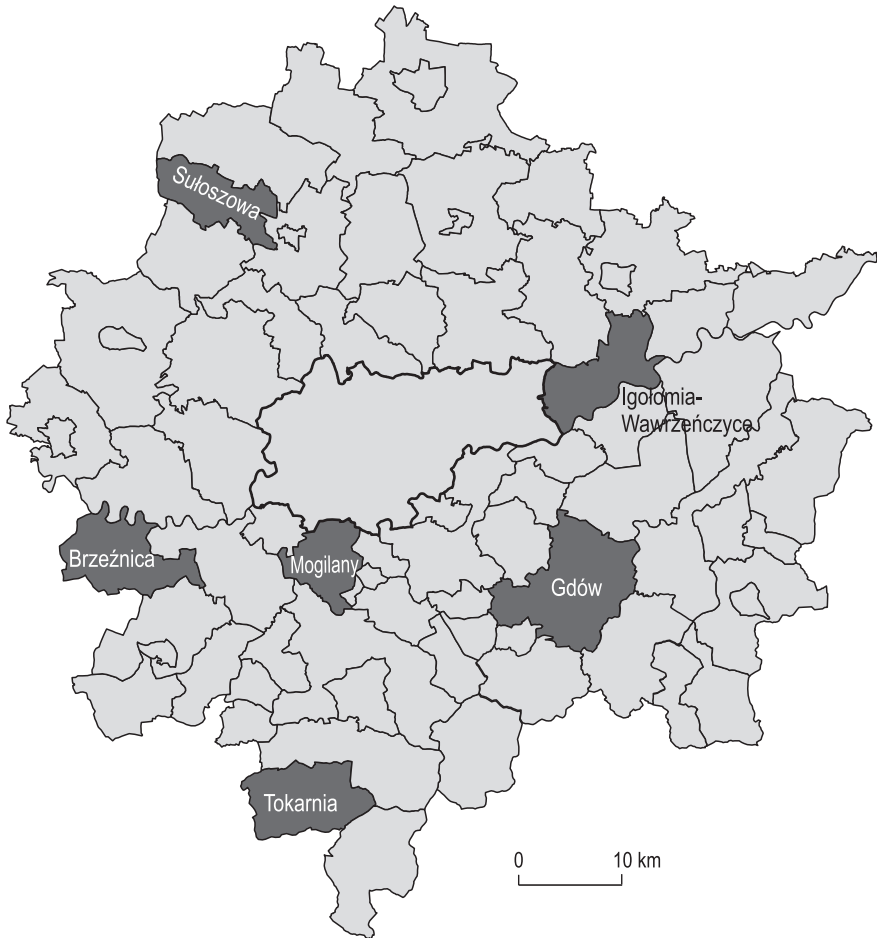
Obszar badań i charakterystyka respondentów

Krakowski Obszar Metropolitalny to jeden z silnie rozwijających się obszarów metropolitalnych w Polsce. Zasięg KOM wyznaczono na podstawie delimitacji dokonanej przez A. Zborowskiego i in. (2010). Zespół przeprowadził analizę zasięgu przestrzennego oddziaływania Krakowa (miasta centralnego) poprzez analizę dojazdów do pracy, a także dostępność komunikacyjną. Na podstawie tych kryteriów do KOM zakwalifikowano 53 jednostki gminne, w tym Kraków jako centralny ośrodek metropolitalny i 52 gminy tworzące dwie strefy: podmiejską i dojazdów do pracy.

Kraków, jako miasto centralne tego obszaru, ma znaczący wpływ na zmiany zachodzące w gminach położonych w jego bliskim sąsiedztwie. Tereny podmiejskie dynamicznie rozwijają się zarówno pod względem osadniczym, jak i demograficznym. Wzrost zabudowy mieszkaniowej, napływ nowych mieszkańców zmienia funkcje terenów nie tylko w strefie bezpośrednio przylegającej do miasta, ale także na obszarach położonych w pewnym oddaleniu od miasta centralnego – w strefie dojazdów do pracy, która jest w znacznym stopniu terenem funkcjonalnie wiejskim o własnej tożsamości i nadal z wysokim udziałem obszarów rolniczych.

Do badań przyjęto wybrane gminy wiejskie KOM. Dokonując wyboru gmin, kierowano się następującymi kryteriami: poziomem rozwoju procesów urbanizacji, stopniem rozwoju rolniczego, dojazdami do pracy a także położeniem względem Krakowa. Przestrzenne rozmieszczenie wybranych gmin przedstawia ryc. 1.

Badania metodą kwestionariusza ankiety przeprowadzono od lipca do września 2012 r. Odpowiedzi udzieliło 1230 mieszkańców następujących gmin:



Ryc. 1. Położenie gmin przyjętych do badań w Krakowskim Obszarze Metropolitalnym
Źródło: opracowanie własne.

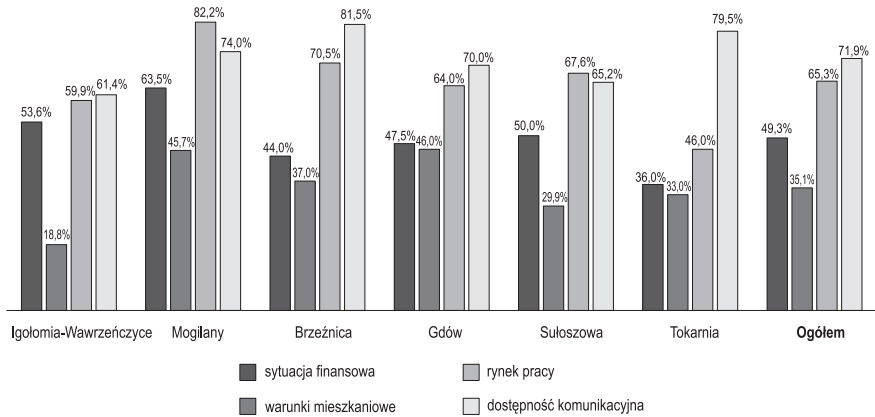
Igołomia-Wawrzeńczyce, Mogilany, Brzeźnica, Gdów, Sułoszowa, Tokarnia (łącznie 63% kobiet i 37% mężczyzn). W badaniach brały udział osoby mieszkające na wsi od urodzenia lub ci mieszkańcy, którzy przeprowadzili się z innych terenów wiejskich. Ponad 68% respondentów to osoby zamieszkałe na terenie danej miejscowości od urodzenia, pozostali to osoby napływowe z terenów wiejskich, najczęściej położonych w tej samej gminie.

Opinie respondentów

W celu poznania opinii respondentów pytano o wpływ Krakowa na wybrane aspekty życia. Wśród nich zawarto zarówno elementy społeczne, jak i ekonomiczne. Wyniki ankiet przedstawiono w oparciu o opinię respondentów, którzy oceniali wpływ Krakowa jako pozytywny, negatywny, lub niemający wpływu. Wybrano następujące aspekty ekonomiczne: sytuacja finansowa, warunki mieszkaniowe, rynek pracy, dostępność komunikacyjna. Do aspektów społecznych zaliczono: stan bezpieczeństwa w miejscu zamieszkania, możliwości zaspokajania potrzeb związanych z kulturą, kultywowanie tradycji i kultury regionu, wykształcenie (dostępność do szkół).

Badania wykazały, że wpływ Krakowa na wybrane aspekty ekonomiczne życia postrzegany jest przez mieszkańców głównie jako pozytywny oraz niemający wpływu. Mieszkańcy Krakowa najbardziej pozytywnie ocenili wpływ miasta na dostępność komunikacyjną (72% ogółu respondentów) oraz rynek pracy (65%) – ryc. 2. W gminie Brzeźnica oraz Tokarnia pozytywny wpływ na dostępność komunikacyjną oceniło najwięcej mieszkańców, odpowiednio 81,5% oraz 79,5%. W przypadku oceny wpływu na rynek pracy najwięcej pozytywnych odpowiedzi wskazali mieszkańcy Mogilan – 82%, następnie Brzeźnicy – 70,5%. W przypadku sytuacji finansowej jedynie połowa respondentów ocenia wpływ Krakowa jako pozytywny, natomiast w stosunku do warunków mieszkaniowych pozytywny wpływ oceniono na poziomie 35%. Znaczne rozbieżności co do korzystnego wpływu na warunki mieszkaniowe zauważa się na poziomie gmin. W gminie Igołomia-Wawrzeńczyce prawie 19% oceniło wpływ na ten aspekt ekonomiczny jako pozytywny, a w położonej również bezpośrednio przy granicach Krakowa gminie Mogilany aż 48%.

POZYTYWNY



Ryc. 2. Pozytywny wpływ Krakowa na wybrane aspekty ekonomiczne w opinii mieszkańców badanych gmin (%)

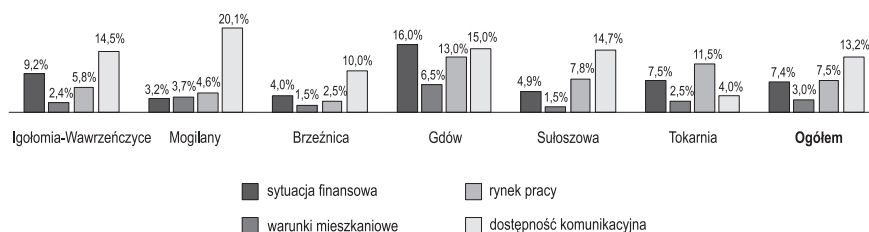
Źródło: opracowanie własne na podstawie badań ankietowych.

Wskazuje to na duże zróżnicowanie tych dwóch gmin. Igołomia-Wawrzeńczyce to obszar o silnej funkcji rolniczej, mniej podatny na zmiany, gdzie mieszkańcy bardziej odwołują się do zależności zmian od ich pracy w produkcji rolniczej. Mieszkańcy gminy Mogilany są silniej związani z miastem jako miejscem pracy i odczuwają bardziej pozytywną zależność między miastem a warunkami mieszkaniowymi.

W opinii mieszkańców najbardziej negatywny wpływ Krakowa odnosi się do dostępności komunikacyjnej – odpowiedzi 13% respondentów (ryc. 3). Tak więc ten element życia jest postrzegany przez mieszkańców gdzie oddziaływanie miasta jest zarówno pozytywne jak i negatywne. Zróżnicowanie odpowiedzi widoczne jest na poziomie gminy. Najgorzej oceniono ten aspekt życia w gminie Mogilany – 20% negatywnych odpowiedzi, w gminie Tokarnia 4%. Taki rozkład odpowiedzi wskazuje na wpływ położenia geograficznego gmin i rozwoju sieci transportowej na Życie ludzi, Mogilany graniczą z Krakowem a Tokarnia to najdalej położona gmina spośród wszystkich badanych.

W przypadku pytania o wpływ miasta na warunki mieszkaniowe respondenci bardzo rzadko wskazywali na negatywny wpływ Krakowa, na taką odpowiedź wskazało tylko 3% wszystkich badanych. W przypadku wpływu

NEGATYWNY



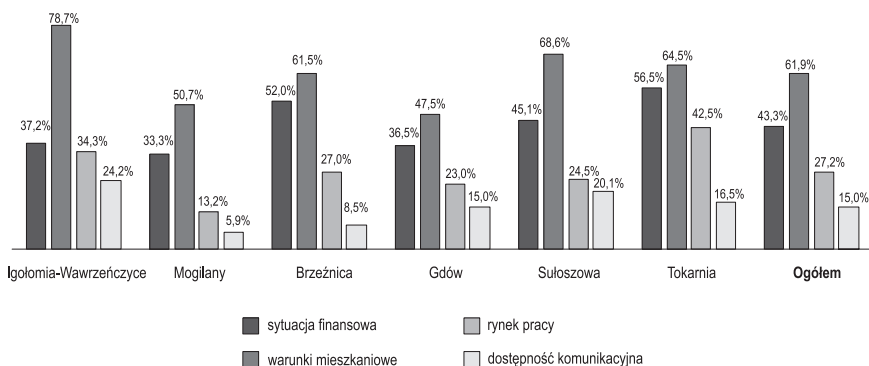
Ryc. 3. Negatywny wpływ Krakowa na wybrane aspekty ekonomiczne w opinii mieszkańców badanych gmin (%)

Źródło: opracowanie własne na podstawie badań ankietowych.

na rynek pracy najbardziej negatywnie oceniono go w gminie Gdów (13%) oraz Tokarnia (11,5%).

Pośród zebranych odpowiedzi istotne znaczenie mają te, które mówią o braku wpływu Krakowa na elementy ekonomiczne życia (ryc. 4). W przypadku dostępności komunikacyjnej oraz rynków pracy takich odpowiedzi jest najmniej, chociaż zestawiając odpowiedzi w poszczególnych gminach, zróżnicowanie jest widoczne. W gminie Igołomia-Wawrzeńczyce blisko ¼ osób uważa, że miasto nie ma wpływu na dostępność komunikacyjną. W gminie

NIE MA WPLYWU



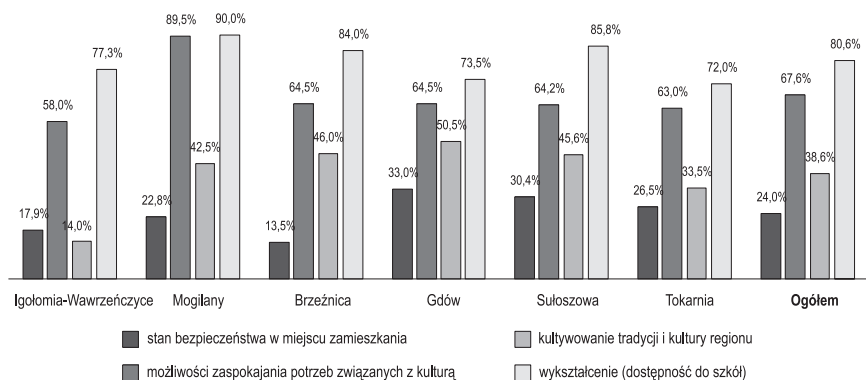
Ryc. 4. Brak wpływu Krakowa na wybrane aspekty ekonomiczne w opinii mieszkańców badanych gmin (%)

Źródło: opracowanie własne na podstawie badań ankietowych.

Mogilany takich osób jest tylko 6%. To zróżnicowanie potwierdza się w stosunku do odpowiedzi pozytywnych i negatywnych i wskazuje na mniejszą mobilność mieszkańców gminy Igołomia-Wawrzeńczyce w stosunku do mieszkańców gminy Mogilany. W pytaniu odnoszącym się do wpływu Krakowa na warunki mieszkaniowe 62% ogółu respondentów uważa, że jest on bez znaczenia. W każdej gminie liczba tak odpowiadających respondentów przekraczała ponad połowę badanych. W gminie Gdów w tej grupie znalazło się najmniej respondentów, wskazywali oni bowiem taką odpowiedź tak samo często, jak i stwierdzenie pozytywnego wpływu miasta na to zjawisko.

Odpowiedzi mieszkańców wskazujące na wpływ lub brak wpływu Krakowa na wybrane aspekty społeczne przedstawiają się następująco. Anketowani postrzegają pozytywny wpływ ze względu na dostępność do szkół (ryc. 5). W tej grupie jest ponad 80% ogółu respondentów. W każdej z badanych gmin takie zdanie podziela ponad 70% badanych, a w gminie Mogilany aż 90% respondentów. W przypadku możliwości zaspokajania potrzeb związanych z kulturą pozytywną opinię wyraziło prawie 68% badanych. Wynik taki osiągnięto dzięki opiniom mieszkańców gminy Mogilany, gdzie takiej odpowiedzi udzieliło 90% badanych. W pozostałych gminach liczba odpowiedzi waha się w przedziale 58–65%. Duże zróżnicowanie odpowiedzi w poszczególnych

POZYTYWNY



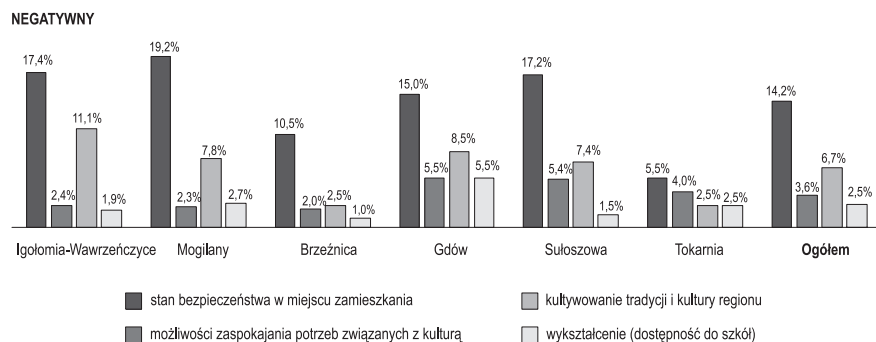
Ryc. 5. Pozytywny wpływ Krakowa na wybrane aspekty społeczne w opinii mieszkańców badanych gmin (%)

Źródło: opracowanie własne na podstawie badań ankietowych.

gminach dotyczy oceny wpływu Krakowa na kultywowanie tradycji i kultury regionu. W gminie Igołomia-Wawrzeńczyce tylko 14% badanych ocenia tu pozytywnie wpływ miasta. W pozostałych gminach takich osób jest od 33% w gminie Tokarnia do 50% w gminie Gdów. W gminie Gdów respondenci uważali, że miasto jako odbiorca działa stymulująco na kultywowanie zwyczajów, zachowywanie tradycji strojów ludowych, potraw regionalnych. Najniżej oceniono pozytywny wpływ Krakowa na stan bezpieczeństwa w miejscu zamieszkania. Najgorzej oceniono ten wpływ w gminach: Brzeźnica (13,5%), Igołomia-Wawrzeńczyce (18%) i Mogilany (23%).

Mieszkańcy wybranych gmin prezentują podobne opinie co do negatywnego wpływu Krakowa na aspekty społeczne (ryc. 6). W przypadku trzech aspektów: możliwości zaspokajania potrzeb związanych z kulturą, kultywowania tradycji i kultury regionu oraz wykształcenia, liczba badanych wyrażających negatywną opinię nie przekraczała 7%. Tylko w przypadku odpowiedzi dotyczącej stanu bezpieczeństwa w miejscu zamieszkania liczba odpowiadających negatywnie wyniosła 14%.

Wybrane do badań społeczne aspekty życia są oceniane przez respondentów jako będące w zależności od miasta. Szczególnie dotyczy to możliwości zaspokajania potrzeb związanych z kulturą oraz dostępnością do kształcenia. Należy jednak zwrócić uwagę na odpowiedzi, które wskazują, że miasto nie ma wpływu na omawiane aspekty społeczne życia (ryc. 7). Dotyczy

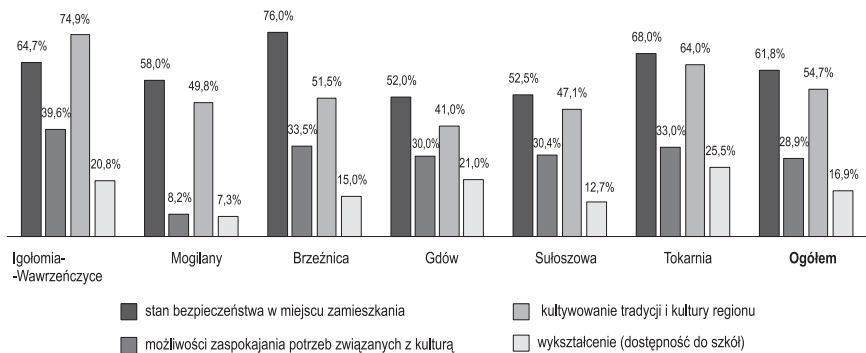


Ryc. 6. Negatywny wpływ Krakowa na wybrane aspekty społeczne w opinii mieszkańców badanych gmin (%)

Źródło: opracowanie własne na podstawie badań ankietowych.

to szczególnie stanu bezpieczeństwa w miejscu zamieszkania (62% ogółu respondentów) oraz kultywowania tradycji regionu (55%). W przypadku aspektu stanu bezpieczeństwa wystąpiło duże zróżnicowanie odpowiedzi w poszczególnych gminach, bowiem aż $\frac{3}{4}$ badanych z gminy Brzeźnica nie widzi wpływu Krakowa na ten element życia. W gminie Tokarnia jest to 68%, w gminie Igołomia-Wawrzeńczyce 65%. Niewiele ponad połowę

NIE MA WPLYWU



Ryc. 7. Brak wpływu Krakowa na wybrane aspekty społeczne w opinii mieszkańców badanych gmin (%)

Źródło: opracowanie własne na podstawie badań ankietowych.

respondentów odpowiedziało w ten sposób w gminie Gdów oraz Sułoszowa. W przypadku kwestii kultywowania tradycji i kultury regionu zróżnicowanie odpowiedzi w gminach również jest znaczące. W gminie Igołomia-Wawrzeńczyce 75% badanych nie widzi wpływu Krakowa na ten aspekt życia na wsi, w gminie Tokarnia jest to 64%, natomiast w gminie Gdów zaledwie 41% respondentów.

Wnioski

Z opinii mieszkańców gmin obszarów podmiejskich Krakowa wynika, że bliższe sąsiedztwo miasta wpływa na wybrane aspekty społeczno-ekonomiczne życia. Mieszkańcy zauważają znaczący wpływ położenia względem miasta

na dostępność komunikacyjną oraz rynek pracy. W tych dwóch przypadkach dominują odpowiedzi wskazujące na oddziaływanie miasta, zarówno pozytywne jak i negatywne. Mniejszą zależność mieszkańcy wskazali dla sytuacji finansowej i warunków mieszkaniowych w przypadku aspektów ekonomicznych oraz stanu bezpieczeństwa w miejscu zamieszkania i kultywowaniu tradycji i kultury regionu dla aspektów społecznych. Elementy społeczne, takie jak: możliwość zaspokajania potrzeb związanych z kulturą oraz dostępność do szkół, w znacznym stopniu są łączone przez respondentów z pozytywnym wpływem Krakowa. W badaniach nie wyróżnia się zależności pomiędzy zróżnicowaniem opinii a położeniem gmin względem Krakowa. Występujące różnice w odpowiedziach badanych w poszczególnych gminach związane są z ich indywidualnymi cechami funkcjonalnymi i społecznymi. Wyraźne jest to szczególnie w gminie o dominującej funkcji rolniczej: Igołomia-Wawrzeńczyce, gdzie najmniej respondentów widzi wpływ miasta na procesy społeczno-ekonomiczne, w przeciwieństwie do odpowiedzi mieszkańców gminy Mogilany, w której to w znacznym stopniu doszło do zmiany funkcji na obszary o charakterze podmiejskim.

Literatura

- Bański J., 2008, *Strefa podmiejska – już nie miasto, jeszcze nie wieś*, [w:] A. Jezierska-Thöle, L. Kozłowski (red.), *Gospodarka przestrzenna w strefie kontinuum miejsko-wiejskiego w Polsce*, Toruń.
- Bański J., 2011, *Uwarunkowania sukcesu gospodarczego na wsi*, [w:] W. Kamińska, K. Heffner (red.), *Dychotomiczny rozwój obszarów wiejskich? Czynniki progresji, czynniki peryferyzacji*, Studia KPZK PAN, 88, 61–76.
- Chojnicki Z., Czyż T., 1989, *Charakterystyka małych miast regionu poznańskiego a koncepcja kontinuum miejsko-wiejskiego*, [w:] P. Korcelii, A. Gawryszewski (red.), *Współczesne przemiany regionalnych systemów osadniczych w Polsce*, Prace Geograficzne IGiPZ PAN, 152, 139–157.
- Falkowski J., 2009, *Zagospodarowanie podmiejskiej przestrzeni geograficznej w Polsce*, [w:] I. Jażewicz (red.), *Współczesne problemy przemian strukturalnych przestrzeni geograficznej*, Akademia Pomorska, Słupsk, 217–232.

- Gonda-Soroczyńska E., 2009, *Przemiany strefy podmiejskiej Wrocławia w ostatnim dziesięcioleciu*, Infrastruktura i Ekologia Terenów Wiejskich, Zeszyty Naukowe 2009 (4), Wrocław, 149–165.
- Gutry-Korycka M. (red.), 2005, *Urban Sprawł. Warsaw Agglomeration case study*, Wydawnictwo Uniwersytetu Warszawskiego, Warszawa.
- Kozłowski S. (red.), 2006, *Żywiłowe rozprzestrzenianie się miast. Narastający problem aglomeracji miejskich w Polsce*, Katolicki Uniwersytet Lubelski, Komitet – Człowiek i środowisko – przy Prezydium PAN, Białystok – Lublin – Warszawa.
- Lisowski A., Grochowski M., 2008, *Procesy suburbanizacji, uwarunkowania, formy i konsekwencje*, [w:] *Ekspertyzy do koncepcji przestrzennego zagospodarowania kraju 2008–2033*, t. 1, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa.
- Lorens P. (red.), 2005, *Problem suburbanizacji*, Biblioteka Urbanisty 7, Urbanista, Warszawa.
- Obszary wiejskie w Polsce*, 2011, GUS, Warszawa–Olsztyn.
- Suliborski A., Przygodzki Z. (red.), 2010, *Łódzka metropolia: Problemy integracji społecznej i przestrzennej*, Biblioteka, Łódź.
- Wieś polska – rdzenni nowi mieszkańcy*, Komunikat badań, 2013, CBOS, Warszawa.
- Zborowski A., Chaberko T., Grad N., Kretowicz P., 2010, *Delimitacja Krakowskiego Obszaru Metropolitalnego [w:] Badanie funkcji, potencjału oraz trendów rozwojowych miast w województwie małopolskim*, Małopolskie Obserwatorium Polityki Rozwoju, Urząd Marszałkowski Województwa Małopolskiego, Kraków, 517–543.

The influence of the Cracow on economic and social aspects of life in the opinions of suburban dwellers

Summary

As a central city of the Krakow Metropolitan Area (KOM), Krakow has a significant impact on changes occurring in municipalities located in its immediate vicinity. In this study the influence of the proximity of Krakow on certain social and economic aspects of life were analysed.

The research was conducted among the native inhabitants of selected rural municipalities within KOM. In order to recognise the subjective opinion of respondents, they were asked to evaluate the impact of Krakow on selected life aspects as positive, negative or neutral. The following economic aspects had been chosen: financial situation,

living conditions, labour market, and transport accessibility. Among social aspects, security level at the place of residence, possibility to satisfy the needs connected with culture, cultivation of tradition and culture of the region, as well as education (accessibility to schools) had been evaluated.

According to the respondents' answers the close vicinity of Krakow influences certain socio-economic life aspects. In their opinion such location has a significant impact on the transport accessibility and labour market. Answers indicating both positive or negative influence of the city are dominant considering these two aspects. Weaker dependence was noticed in terms of financial situation and living conditions (economic aspects), as well as security level in the place of residence and cultivation of tradition and culture of the region (social aspects). However, the other social elements, such as possibility to satisfy the needs connected with culture and accessibility to schools were highly associated with the positive impact of Krakow.

Key words: urban-rural areas, Krakow Metropolitan Area

Halina Pawlak

Instytut Geografii i Gospodarki Przestrzennej

Uniwersytet Jagielloński

ul. Gronostajowa 7, 30-387 Kraków

halina.pawlak@uj.edu.pl

PIOTR RAŻNIAK, ANNA WINIARCZYK-RAŻNIAK, ZBIGNIEW DŁUGOSZ

Miasta Ameryki Łacińskiej w warunkach kryzysu gospodarczego

Zarys treści: W niniejszym opracowaniu zwrócono uwagę na wpływ kryzysu gospodarczego na zmiany wyników finansowych korporacji działających w miastach Ameryki Łacińskiej. Przedstawiono przestrzenne zróżnicowanie liczby siedzib zarządów, przychodów, dochodów oraz wartości rynkowej największych firm znajdujących się na liście Forbes Global 2000 w latach 2006 i 2012 na poszczególnych kontynentach. Wykazano, że w badanym okresie zmniejszyła się ich liczba w Europie i Ameryce Północnej, przy jednoczesnym wzroście w pozostałej części świata, a zwłaszcza w Ameryce Łacińskiej. Nie zauważono zbyt dużego wpływu kryzysu gospodarczego na przychody firm umieszczonych na liście Forbes Global 2000 w Ameryce Łacińskiej. Ich przychody i dochody oraz wartość rynkowa zdecydowanie wzrosła. Jednocześnie w badanym okresie zwiększyła się liczba siedzib zarządów (z 50 do 69) oraz miast, w których są one zlokalizowane (z 15 w 2006 r. do 16 w 2012). Według sporządzonego rankingu najważniejszym miastem w Ameryce Łacińskiej jest Sao Paulo, które wyprzedziło Río de Janeiro i Mexico City.

Słowa kluczowe: ranking, miasto, Forbes, Ameryka Łacińska, korporacja

Wprowadzenie

Duże i bogate miasta umożliwiają bezpośredni dostęp do informacji. Ułatwiają wspólną pracę specjalistów i naukowców oraz stwarzają warunki życia dla elit na możliwie najwyższym poziomie pod względem materialnym, towarzyskim i kulturalnym. W miastach funkcjonują centrale międzynarodowych firm, instytucji politycznych i kształtujących opinię publiczną (medialnych), a także najbardziej „progresywne” ośrodki wytwarzania i konsumpcji kultury. Wpływają one na rozwój gospodarczy nie tylko miasta centralnego,

ale również na tereny przyległe. Przedmiotem niniejszego opracowania jest określenie zróżnicowania wpływu kryzysu gospodarczego na sytuację największych firm zlokalizowanych w krajach Ameryki Łacińskiej. W ostatnich latach zaznacza się szczególnie wpływ procesów globalizacji gospodarki światowej (Kilar 2009a).

Procesy globalizacji, którym towarzyszyło pojawienie się nowoczesnych czynników lokalizacji przedsiębiorstw i coraz większe ich znaczenie (Płaziak, Szymańska 2014) oraz rozwój nowych koncepcji zarządzania przedsiębiorstwem (Szymańska 2012), nasiliły się w latach 90. XX w. (Beaverstock i in. 1999), kiedy zauważono znaczne powiązania gospodarcze pomiędzy największymi miastami, wyrażające się przez lokowanie nowych oddziałów firm w krajach, w których nie znajduje się główne centrum decyzyjne danego podmiotu gospodarczego. W XXI w. proces ten zdecydowanie się nasilił, rozwijając ponadnarodowe korporacje z majątkiem przekraczającym 20 bln USD (Zioło 2006). Jednym z ważnych elementów tego procesu jest zwiększanie swojej ekspansji poprzez przejmowanie innych podmiotów gospodarczych lub też lokowanie części swojej działalności w krajach o niższych kosztach pracy (Kilar 2009b; Dorocki 2010; Dorocki, Brzegowy 2014). Tworzą one ponadto nowe przedstawicielstwa w nowych państwach, zwiększając powiązania handlowe pomiędzy poszczególnymi miastami, co doprowadza do wzrostu znaczenia zwłaszcza krajów BRIC i rozwijających się *emerging markets* (Liu i in. 2014; Dorocki, Boguś 2014). Dzieje się tak pomimo specyficznych problemów, z jakimi borykają się metropolie zlokalizowane w tym regionie, do których należą m.in. zróżnicowanie etniczne, występowanie dużych powierzchniowo dzielnic biedy czy też związany z tym poziom przestępczości (Winiarczyk-Rażniak, Rażniak 2008; Winiarczyk-Rażniak 2011a; Winiarczyk-Rażniak 2011b; Chwiej i in. 2014). Główne miasta krajów rozwijających się są miejscem lokalizacji coraz większej liczby znaczących na świecie firm. Zjawisko to spowodowało, że są one wiodącymi ośrodkami dowodzenia i kontroli gospodarki światowej. Jednocześnie zmniejszyło się znaczenie Stanów Zjednoczonych, mimo iż są uważane za najpotężniejszą gospodarkę światową (Csomós 2013; Wilczyński, Wilczyński 2011).

Celem opracowania jest określenie przestrzennego rozmieszczenia siedzib zarządów największych firm w skali świata oraz wyznaczenie rankingu miast

zlokalizowanych w Ameryce Łacińskiej przy wykorzystaniu podstawowych danych finansowych zlokalizowanych tam korporacji.

Metody

W opracowaniu stworzono ranking miast, biorąc pod uwagę te, na których terenie zlokalizowana jest co najmniej jedna firma z listy Forbes Global 2000 (www.forbes.com). Przeanalizowano ich przychody, dochody, wartość rynkową oraz liczbę siedzib zarządów znajdujących się w poszczególnych miastach Ameryki Łacińskiej w latach 2006 i 2012. Następnie zagregowano dane do poziomu miast, w których występuje siedziba zarządu firmy i określono ich liczbę w danym ośrodku miejskim (Csomós 2013; *Globalization...* 2015).

W celu wyłonienia miasta o najwyższym potencjale posłużono się wskaźnikiem normalizacji przez wartość maksymalną. Obliczono wartości punktowe dla każdego parametru w danym mieście, posługując się poniższym tokiem badawczym:

1. Przyjęto wskaźniki punktowe dla każdego z miast „i” dla roku „y”:

sz_{iy} – dla liczby siedzib zarządów SZ_{iy}

p_{iy} – dla przychodów P_{iy}

d_{iy} – dla dochodów D_{iy}

wr_{iy} – dla wartości rynkowej WR_{iy}

gdzie:

$$sz_{iy} = \frac{SZ_{iy}}{\max(SZ_{iy})} \cdot 100$$

$$p_{iy} = \frac{P_{iy}}{\max(P_{iy})} \cdot 100$$

$$d_{iy} = \frac{D_{iy}}{\max(D_{iy})} \cdot 100$$

$$wr_{iy} = \frac{WR_{iy}}{\max(WR_{iy})} \cdot 100$$

2. Obliczono wskaźnik cząstkowy „C” dla każdego z miast „i” dla roku „y”:

$$C_{iy} = sz_{iy} + p_{iy} + d_{iy} + wr_{iy}$$

3. Obliczono wskaźnik syntetyczny dla każdego z miast „i” dla roku „y”:

$$S_{iy} = \frac{\sum_1^n \frac{SZ_{iy}}{\max(SZ_{iy})} + \frac{P_{iy}}{\max(P_{iy})} + \frac{D_{iy}}{\max(D_{iy})} + \frac{WR_{iy}}{\max(WR_{iy})}}{\max(C_{iy})} \cdot 10^4$$

4. Założono, że wartość maksymalna każdego wskaźnika punktowego wynosi 100. Składnik cząstkowy C_{iy} jest sumą wskaźników punktowych danego miasta „i” w danym roku „y”, zatem jego wartość jest zależna od ilości przyjętych rodzajów danych wyjściowych. Jego wartość może maksymalnie być równa $n \cdot 100$, gdzie n określa ilość przyjętych rodzajów danych wyjściowych. W opisywanym przypadku dla $n = 4$ (4 rodzaje wskaźników wg pkt. 1) mogłby wynieść 400.
5. Wartość maksymalna wskaźnika syntetycznego S_{iy} wynosi 100 niezależnie od ilości rodzajów danych wyjściowych.

Zróźnicowanie wybranych parametrów firm z listy Forbes Global 2000 według kontynentów

Firmy zaliczone przez magazyn Forbes (www.forbes.com) w 2006 r. do 2000 największych korporacji wygenerowały łączny przychód w wysokości 24 131 bln USD. Największą koncentrację przychodu zaobserwowano w Ameryce Północnej (9 792 bln USD) i Europie (8 579 bln USD). Duże wartości wygenerowane zostały także przez firmy azjatyckie, natomiast korporacje z pozostałych kontynentów cechowały się stosunkowo niewielkimi przychodami (tab. 1). Firmy posiadające siedzibę w Ameryce Łacińskiej wykazały przychody w wysokości jedynie 335 bln USD, co jednak wystarczyło, aby wyprzedzić pod tym względem podmioty gospodarcze z Australii i Oceanii oraz Afryki.

Podobną kolejność kontynentów zaobserwowano w przypadku dochodów największych firm. Również tutaj dominuje Ameryka Północna (816 mld USD) i Europa (608 mld USD), a na czwartym miejscu znalazły się korporacje zlokalizowane w krajach Ameryki Łacińskiej, których dochody wyniosły 37,8 mld USD. Także pod względem wartości rynkowej zdecydowanie dominuje Ameryka Północna (13 953 mld USD), przed Europą (9 510,3 mld) i Azją

Tab. 1. Zróżnicowanie wybranych parametrów firm z listy Forbes Global 2000 według kontynentów w 2006 r.

Kontynent	Przychód	Dochód	Wartość rynkowa	Liczba siedzib zarządów
	(mld USD)			
Ameryka Północna	9 792,5	816,6	13 953,2	773
Europa	8 579,4	608,4	9 510,3	528
Azja	5 031,5	332,5	6 280,0	590
Ameryka Łacińska	335,15	37,81	558,55	50
Australia i Oceania	289,6	34,9	542,2	37
Afryka	103,1	12,1	186,8	22
Razem	24 131,3	1 842,3	31 031,0	2000

Źródło: opracowanie własne na podstawie Forbes Global 2000, Globalization and World Cities Research Network.

(6 280 mld). Natomiast wartość rynkowa firm zlokalizowanych w Ameryce Łacińskiej wyniosła 559 mld USD. W porównaniu do wyżej omawianych parametrów zauważono zmiany w liczbie siedzib zarządów. Pod tym względem na pierwszym miejscu uplasowała się Ameryka Północna (773), a kraje azjatyckie wysunęły się na drugą pozycję (528 siedzib zarządów), spychając Europę na miejsce trzecie. Na czwartym miejscu znalazły się korporacje Ameryki Łacińskiej, reprezentowane przez 50 siedzib zarządów.

Przychody firm, których siedziby zarządów umiejscowione były w Ameryce Łacińskiej stanowiły 3,4% przychodów korporacji Ameryki Północnej i odpowiednio 3,9% europejskich. Z kolei w porównaniu do przychodów zauważono większy udział dochodów firm zlokalizowanych w Ameryce Łacińskiej, gdyż odsetek ten stanowił 4,2% wartości uzyskanych przez firmy z Ameryki Północnej i 5,7% korporacji europejskich. Natomiast wartość rynkowa firm z omawianego kontynentu stanowiła jedynie 4% wartości firm z Ameryki Północnej, ale w porównaniu do europejskich było to już 5,9%. Z drugiej strony firmy umiejscowione w Ameryce Łacińskiej notowały 2–4 razy wyższe wartości omawianych parametrów w stosunku do kontynentu australijskiego i afrykańskiego.

Zaobserwowano wzrost przychodów i dochodów firm notowanych na liście Forbes Global 2000 w roku 2012 w porównaniu do 2006 r., pod względem wartości uzyskiwanych przez korporacje poszczególne kontynenty zachowały swoją pozycję (tab. 2). Największe przychody zaobserwowano w Ameryce

Północnej (11 862 mld USD) i Europie (11 697 mld). Należy zwrócić uwagę na firmy azjatyckie, których badana wartość (10 856 mld) bardzo zbliżyła się do pierwszych dwóch kontynentów. Z kolei koncerny, których siedziba zarządu umiejscowiona była w krajach Ameryki Łacińskiej, cechowały się przychodami niewiele poniżej 1 000 mld USD. Również pod względem dochodów na pierwszym miejscu znalazły się podmioty gospodarcze z Ameryki Północnej, które jako jedyne wykazały dochód przekraczający 1 000 mld USD. Na kolejnych miejscach zanotowano Europę i Azję, oraz Amerykę Łacińską (114 mld USD). Z kolei pod względem wartości rynkowej zdecydowanie dominuje Ameryka Północna (14 859 mld USD), a jedynie 57 mln dzieli Europę od Azji. Natomiast na czwartym miejscu zauważono firmy z Ameryki Łacińskiej, które na koniec 2012 r. warte były 1 443 mld USD. Pod względem liczby siedzib zarządów zaszły istotne zmiany. Na pierwsze miejsce wysunął się kontynent azjatycki (759 siedzib zarządów), spychając na drugie miejsce Stany Zjednoczone (608). Na kolejnych pozycjach znalazła się Europa (496) i Ameryka Łacińska (69).

Przychody firm, których siedziby zarządów umiejscowione były w Ameryce Łacińskiej, w 2012 r. stanowiły 8,3% przychodów korporacji Ameryki Północnej i odpowiednio 8,4% europejskich. W porównaniu do wyżej wymienionego parametru zauważono większy udział dochodów firm zlokalizowanych w Ameryce Łacińskiej, gdzie ten parametr stanowił 11,2% wartości uzyskanych przez firmy z Ameryki Północnej i 14,1% europejskich. Natomiast

Tab. 2. Zróźnicowanie wybranych parametrów firm z listy Forbes Global 2000 według kontynentów w 2012 r.

Kontynent	Przychód	Dochód (mld USD)	Wartość rynkowa	Liczba siedzib zarządów
Europa	11 697,4	810,2	9 704,8	496
Azja	10 856,5	760,3	9 647,8	759
Ameryka Łacińska	982,3	114,4	1 443,4	69
Australia i Oceania	594,7	63,9	820,6	44
Afryka	162,0	25,9	282,0	26
Razem	36 186,2	2 802,6	36 768,8	2 002

Źródło: opracowanie własne na podstawie Forbes Global 2000, Globalization and World Cities Research Network.

wartość rynkowa firm z omawianego kontynentu stanowiła 9,7% wartości firm z Ameryki Północnej i aż 14,9% firm europejskich. Z drugiej strony firmy umiejscowione w Ameryce Łacińskiej w 2012 r. notowały zdecydowanie wyższe przychody, dochody i wartość rynkową niż korporacje zlokalizowane w Australii i Oceanii oraz Afryce.

Inaczej rozkłada się dynamika omawianych parametrów. W latach 2006–2012 największe firmy Ameryki Łacińskiej z listy Forbes Global 2000 zanotowały największą dynamikę wszystkich omawianych wskaźników w porównaniu do pozostałych kontynentów (tab. 3). Ich przychody wzrosły o 193,1%, podczas gdy w Ameryce Północnej jedynie o 21,1%, a w Europie o 36,3%. Ponad dwukrotny wzrost zauważono także w Azji i Australii oraz Oceanii. Z kolei najbardziej imponujące wyniki firmy Ameryki Łacińskiej uzyskały pod względem dochodów. Ponad trzykrotnie wzrost w latach 2006–2012 (202,6%), co było wielkością zdecydowanie większą niż te zanotowane w Ameryce Północnej (25,5%) i Europie (33,2%). Również pod względem zmiany wartości rynkowej Ameryka Łacińska zdecydowanie prowadzi. Wartość rynkowa firm z omawianego kontynentu wzrosła o 158%, podczas gdy zmiany omawianego wskaźnika w Ameryce Północnej i Europie były prawie niezauważalne (odpowiednio 6,5% i 2,0%). Wysoki wzrost wartości firm zauważono także w Azji i Afryce.

Na słabą dynamikę omawianych parametrów w Ameryce Północnej i Europie, poza kryzysem gospodarczym, może mieć również wpływ spadek

Tab. 3. Dynamika wybranych parametrów firm z listy Forbes Global 2000 według kontynentów w latach 2006–2012 w %

Kontynent	Przychód	Dochód	Wartość rynkowa	Liczba siedzib zarządów
	(mld USD)			
Ameryka Północna	21,1	25,5	6,5	-21,3
Europa	36,3	33,2	2,0	-6,1
Azja	115,8	128,6	53,6	28,6
Ameryka Łacińska	193,1	202,6	158,4	38,0
Australia i Oceania	105,4	83,4	51,4	18,9
Afryka	57,1	113,7	51,0	18,2
Świat	50,0	61,8	18,5	0,0

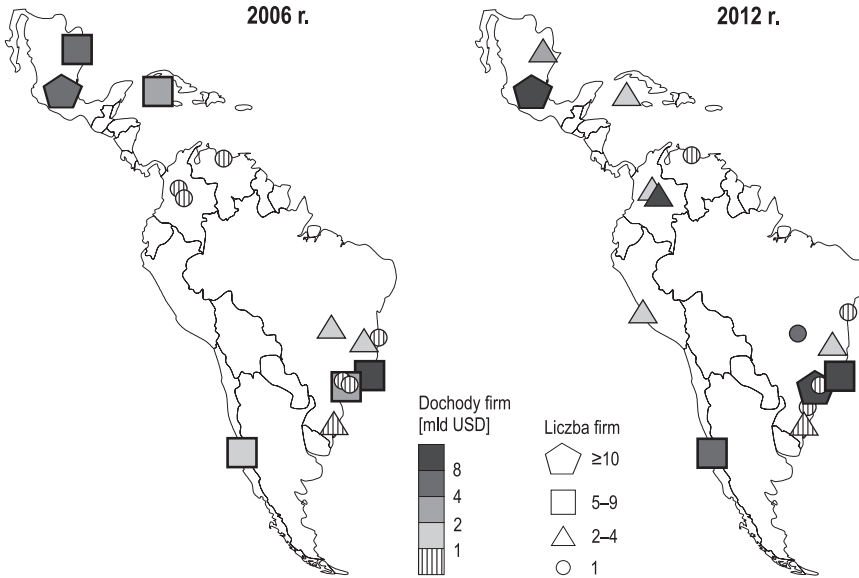
Źródło: opracowanie własne na podstawie Forbes Global 2000, Globalization and World Cities Research Network.

liczby firm notowanych na badanej liście. Natomiast na pozostałych kontynentach zanotowano ich wzrost, co może przekładać się na duże zmiany przychodów, dochodów i wartości rynkowej, ponieważ są one kreowane przez większą liczbę firm. Zauważono, że najwyższa dynamika omawianych wskaźników miała miejsce na kontynentach stosunkowo słabo rozwiniętych, które stanowią jednak grupę państw tzw. *emerging markets* (Liu i in. 2014). Pod względem badanych wartości widać ich bardzo szybki rozwój, zwłaszcza w Ameryce Łacińskiej, i zmniejszanie dystansu do tradycyjnie zamożnej Europy i Stanów Zjednoczonych.

Zróżnicowanie wybranych parametrów według miast Ameryki Łacińskiej

Najwięcej miast, bo aż 8 z 15 występujących w Ameryce Łacińskiej w 2006 r. zanotowano w Brazylii (ryc. 1). Ponadto czołowe lokaty zajęły miasta brazylijskie i meksykańskie. Najwyższe przychody w 2006 r. zanotowano w Ríu de Janeiro (86,0 mld USD), w którym zlokalizowanych jest zaledwie 5 korporacji notowanych na liście Forbes Global 2000. Znacznie więcej siedzib zarządów znajdowało się w Mexico City (9), które wygenerowały jednak znacznie mniejsze przychody (67,6 mld USD). Na kolejnych miejscach znalazły się São Paulo (7 siedzib zarządów i 46,9 mld przychodów) i Monterrey (6 siedzib zarządów i 42,9 mld USD przychodów). Można zatem zauważyć, że czołowe miasta brazylijskie (Río de Janeiro i São Paulo) cechują się większymi przychodami przypadającymi na jedną firmę niż meksykańskie Mexico City i Monterrey. Zauważono ponadto występowanie siedzib zarządów w Kolumbii, Chile, Wenezueli i na Kajmanach, uważanych za raj podatkowy, gdzie znajduje się 5 siedzib zarządów, które wygenerowały 16,1 mld USD przychodów.

W roku 2012 zanotowano zarówno zdecydowany wzrost przychodów w omawianym regionie, jak i zmianę na pozycji lidera. Na pierwszym miejscu znalazło się São Paulo. Mieszczące się tu korporacje (18) wygenerowały aż 332,9 mld USD przychodu. Pierwsze w poprzednim okresie Ríu de Janeiro znalazło się na drugim miejscu z 7 siedzibami i 246,3 mld przychodu. Spadek



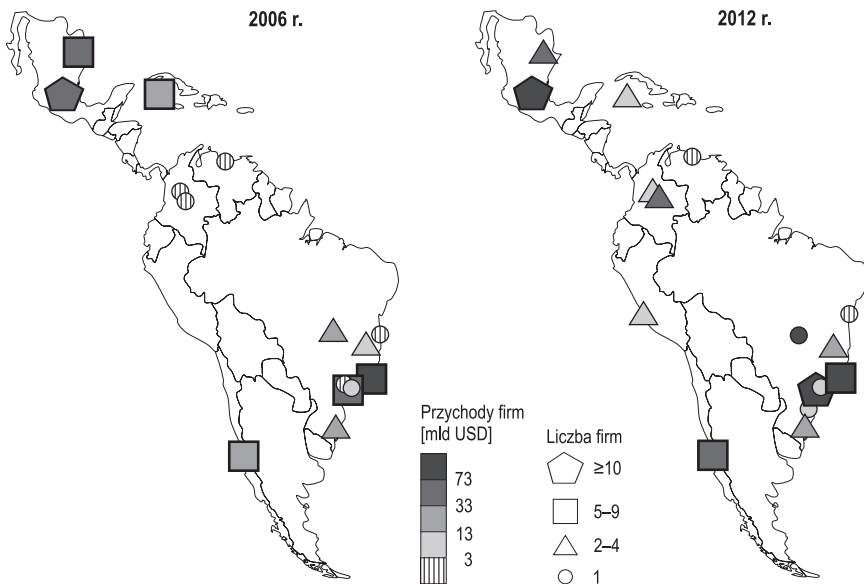
Ryc. 1. Przychody firm z listy Forbes Global 2000 w Ameryce Łacińskiej według miasta siedziby zarządu w latach 2006–2012

Źródło: opracowanie własne na podstawie Forbes Global 2000, Globalization and World Cities Research Network.

mógł być spowodowany niewielkim przyrostem firm notowanych na liście Forbes Global 2000 (z 6 w 2006 r. do 7 w 2012), gdy w tym czasie w São Paulo przybyło aż 13 korporacji. Należy zauważyć spadek wskaźników dotyczących miast meksykańskich. Mimo wzrostu przychodów i liczby siedzib zarządów, Mexico City znalazło się na trzecim miejscu (12 firm i 106 mld USD przychodu), a Monterrey – z przychodem na poziomie 48 mld USD – spadło z 4 na 6 miejsce, wyprzedzone przez Santiago de Chile i Brasilię. Jednocześnie zanotowano tu spadek liczby siedzib zarządów z 6 do 4. Zauważono ponadto, że firmy zlokalizowane w Limie zwiększają swój potencjał, co sprawiło, iż dwie z nich dołączyły do grona 2000 największych korporacji światowych, notując łączny przychód na poziomie 4,8 mld USD. Generalnie jednak w regionie dominują firmy zlokalizowane w miastach brazylijskich i meksykańskich, chociaż wzrasta znaczenie kolumbijskiej Bogoty i Medellin.

W 2006 r. wszystkie miasta z listy Forbes Global 2000 zanotowały dochody (ryc. 2). Najwyższe stały się udziałem firm zlokalizowanych w Ríó de Janeiro (14,1 mld USD), które zdecydowanie wyprzedzało pozostałe ośrodki. Na kolejnych miejscach znalazły się meksykańskie Mexico City i Monterrey z dochodami na poziomie 6,1 i 4,6 mld USD. Ponadto w 7 miastach zanotowano stosunkowo niskie wartości, nieprzekraczające 1 mld USD. W 2012 r. dochody firm zdecydowanie wzrosły i tak jak w 2006 r. najwyższe wartości wystąpiły w Ríó de Janeiro (43,3 mld USD), a na kolejnych miejscach znalazły się Ríó de Janeiro (25,0 mld USD) i Mexico City (15,0 mld USD). Należy zwrócić uwagę na Bogotę, która awansowała z 15 miejsca w 2006 r. (0,1 mld USD) na 4 w 2012 r. (9,7 mld USD). Ponadto zauważono spadek liczby firm z dochodami poniżej 1 mld USD (z 7 do 5).

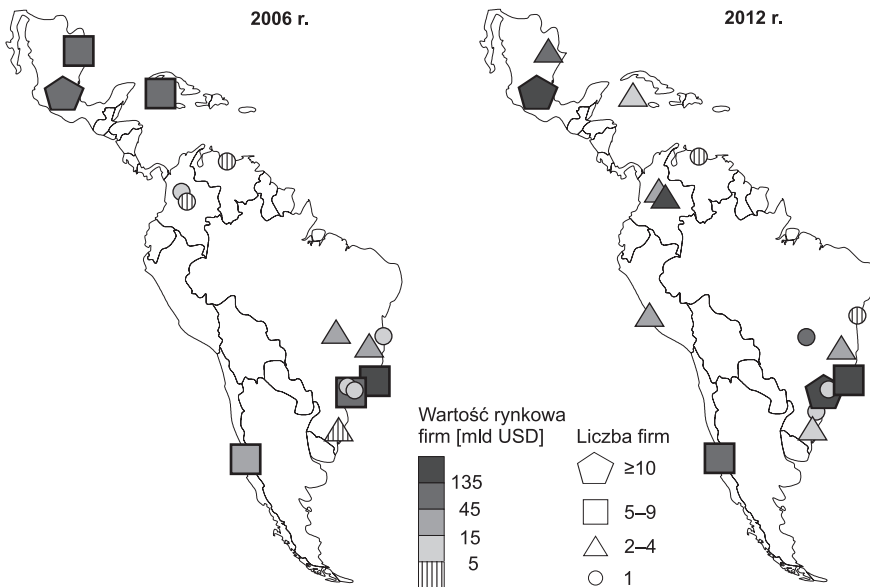
Analizując wartość rynkową korporacji zlokalizowanych w krajach Ameryki Łacińskiej w 2006 r. można zauważyć dominację Ríó de Janeiro (180,8 mld USD),



Ryc. 2. Dochody firm z listy Forbes Global 2000 w Ameryce Łacińskiej według miasta siedziby zarządu w latach 2006–2012

Źródło: opracowanie własne na podstawie Forbes Global 2000, Globalization and World Cities Research Network.

które jako jedyne znalazło się w najwyższym przedziale wartości (ryc. 3). Na kolejnych miejscach znalazły się Mexico City (82,7 mld USD) i São Paulo (74,6 mld USD), których wartość rynkowa była o ponad 50% niższa niż tych umiejscowionych w Ríó de Janeiro, mimo, że w Mexico City zlokalizowanych jest znacznie więcej siedzib zarządów badanych firm. Warto zwrócić uwagę na fakt, że miasta posiadające podobną liczbę siedzib zarządów w stosunku do Ríó de Janeiro legitymowały się znacznie niższą wartością rynkową. Z kolei w 2012 r. zauważono zdecydowany wzrost omawianego wskaźnika, co spowodowało, że 4 miasta znalazły się w najwyższym przedziale wartości (powyżej 135 mld USD). Dominacja Ríó de Janeiro (369,1 mld USD), nie była już tak ogromna jak w poprzednim okresie, gdyż silnie wzrosła wartość firm w São Paulo (361,8 mld USD) niemal zrównując się z konkurującym z nim sąsiadem. Na kolejnym miejscu znalazło się Mexico City (269,3 mld USD).



Ryc. 3. Wartość rynkowa firm z listy Forbes Global 2000 w Ameryce Łacińskiej według miasta siedziby zarządu w latach 2006–2012

Źródło: opracowanie własne na podstawie Forbes Global 2000, Globalization and World Cities Research Network.

Należy też zwrócić uwagę na Bogotę (143,7 mld USD), która osiągnęła imponujący wynik, mimo że na jej terenie zlokalizowane są jedynie 3 firmy z listy Forbes Global 2000.

Analizując powyższe dane, można stwierdzić, że najwyższą dynamikę liczby siedzib zarządów firm z listy Forbes Global 2000 w latach 2006–2012, analizowaną w miastach regionu Ameryki Łacińskiej, zaobserwowano w Bogocie (300%), jednak była to zmiana z 1 siedziby w 2006 r. do 4 w 2012 (tab. 4). Z kolei na drugim miejscu znalazło się São Paulo (260%), ale w tym przypadku był to wzrost bardziej znaczący, gdyż w pierwszym okresie zanotowano 5 siedzib firm, a w drugim aż 18. Generalnie większość miast cechowała się dodatnią dynamiką liczby siedzib zarządów bądź też ich stagnacją. Natomiast w okresie kryzysu gospodarczego najbardziej straciły George Town (-69%), Brasilia (-50%) i Monterrey (-33,3%). Z kolei biorąc pod uwagę przychody, należy zwrócić uwagę na ponad pięćdziesięciokrotny wzrost przychodów firm zlokalizowanych w Bogocie, na który składają się korporacje z branży petrochemicznej i finansowej. Bardzo dużą dynamikę przychodów zauważono także w innym mieście kolumbijskim – Medellin (558%), oraz w brazylijskim São Paulo (609%), które jednocześnie w szybkim tempie coraz bardziej się

Tab. 4. Dynamika liczby siedzib zarządów, przychodów, dochodów i wartości rynkowej firm z Listy Forbes Global 2000 zlokalizowanych w Ameryce Łacińskiej w latach 2006–2012 w %

Miasto	Kraj	Liczba siedzib zarządów	Przychód	Dochód	Wartość rynkowa
Caracas	Wenezuela	0,0	161,4	202,9	45,9
Mexico City	Meksyk	9,1	56,9	144,3	225,8
Monterrey	Meksyk	-33,3	11,7	-53,4	0,4
Bogotá	Kolumbia	300,0	5202,0	9603,2	3064,5
Medellín	Kolumbia	100,0	558,6	392,6	240,6
Santiago	Chile	50,0	268,4	217,2	275,1
George Town	Kajmany	-60,0	-72,9	-63,4	-82,5
Belo Horizonte	Brazylia	0,0	94,0	-10,5	55,2
Brasilia	Brazylia	-50,0	217,6	248,1	82,8
Porto Alegre	Brazylia	0,0	32,5	46,5	152,3
Rio de Janeiro	Brazylia	40,0	186,6	207,2	104,1
São José dos Campos	Brazylia	0,0	46,8	-26,5	-23,6
São Paulo	Brazylia	260,0	609,6	705,0	384,8

Źródło: opracowanie własne na podstawie Forbes Global 2000, Globalization and World Cities Research Network.

globalizuje (Raźniak 2014). Jedynie firmy zarejestrowane w George Town na Cayman Islands zanotowały zmniejszenie przychodów o 72,9%. Pod względem dynamiki dochodów zdecydowanie najlepiej funkcjonują korporacje Bogoty, których dochody wzrosły aż 96 razy (9603%). Również znaczne zwiększenie omawianego parametru zauważono w São Paulo (705%) i Medellin (392%). Natomiast korporacje z 4 miast cechowały się spadkiem dochodów. Były to: Belo Horizonte, São José Dos Campos, Monterrey i George Town. Podobnie rysowała się sytuacja pod względem dynamiki wartości rynkowej firm. Również w tym przypadku najwyższe wartości zaobserwowano w Bogocie (wzrost o 3064%) i São Paulo (384%). Jednak na trzecie miejsce awansowało Santiago de Chile, wyprzedzając Medellin. Należy zwrócić uwagę na firmy zlokalizowane w Mexico City, które charakteryzują się przeciętnymi (w porównaniu do pozostałych miast) wzrostami przychodów (56,9%) i dochodów (144,3%), jednak równocześnie zanotowały one bardzo dużą dynamikę wartości rynkowej (225,8%). Ponadto w dwóch miastach zauważono spadek wartości rynkowej (São José Dos Campos i George Town).

Generalnie można stwierdzić, że analizowane parametry w latach 2006–2012 wzrosły w miastach Ameryki Łacińskiej. Należy jednak zauważyć, że dynamika wartości rynkowej była tu mniejsza niż zmiany przychodów i dochodów firm. Można zatem wnioskować, że kryzys, poza nielicznymi przypadkami, nie dotknął największych korporacji w omawianym regionie świata.

Ranking miast Ameryki Łacińskiej

Na podstawie analizowanych parametrów sporządzono ranking miast Ameryki Łacińskiej dla lat 2006–2012. Najlepsze miasto w obydwóch latach otrzymało wartość 100%, a wskaźnik kolejnych ukazuje odsetek wartości najlepszego w danym roku (tab. 5).

W 2006 r. zdecydowanie dominowało Rfo de Janeiro, a na drugim miejscu znalazło się Mexico City z 77,56 punktami na 100 możliwych, które posiada lider rankingu (tab. 5). Można stwierdzić, że były to najważniejsze pod względem użytych wskaźników miasta w Ameryce Łacińskiej, gdyż kolejne ośrodki legitymowały się wartością wskaźnika poniżej 50: Monterrey (47,74)

Tab. 5. Ranking miast Ameryki Łacińskiej

Pozycja w 2012 r.	Miasto	Kraj	Wartość wskaźnika		Zmiana wartości wskaźnika w punktach
			2006	2012	
1.	São Paulo	Brazylia	47,27	100,0	52,73
2.	Río de Janeiro	Brazylia	100,0	87,97	-12,02
3.	Mexico City	Meksyk	77,56	57,94	-19,58
4.	Santiago	Chile	29,15	30,30	1,15
5.	Bogota	Kolumbia	3,83	27,12	23,28
6.	Monterrey	Meksyk	47,74	15,55	-32,19
7.	Brasília	Brazylia	20,80	15,40	-5,40
8.	Belo Horizonte	Brazylia	13,61	7,12	-6,49
9.	Porto Alegre	Brazylia	12,89	6,36	-6,53
10.	Lima	Peru	x	6,29	6,30
11.	Medellin	Kolumbia	4,36	5,92	1,55
12.	George Town	Kajmany	35,30	5,07	-30,23
13.	Curitiba	Brazylia	x	2,75	2,75
14.	São José Dos Campos	Brazylia	6,05	2,68	-3,37
15.	Caracas	Wenezuela	3,51	2,27	-1,25
16.	Salvador	Brazylia	x	2,25	2,25
	Campinas	Brazylia	4,81	x	-4,82
	Aracruz	Brazylia	4,60	x	-4,60

Objaśnienia: x - brak siedzib zarządów firm z listy Forbes Global 2000 w danym roku.

Źródło: opracowanie własne na podstawie Forbes Global 2000, Globalization and World Cities Research Network.

i Sao Paulo (47,27). Są to jednocześnie miasta posiadające największe powiązania międzynarodowe w badanym regionie świata (Winiarczyk-Raźniak, Raźniak 2012; Raźniak, Winiarczyk-Raźniak 2013). Ponadto miasta Kolumbii i Wenezueli posiadały zdecydowanie najniższe wartości wskaźnika. W 2012 r. zanotowano bardzo duży wzrost potencjału São Paulo, które wysunęło się na pierwsze miejsce (z czwartego), spychając Río de Janeiro na drugie (87,97) i Mexico City na trzecie (57,94).

Zanotowano zdecydowany rozwój São Paulo, które zwiększyło wartość wskaźnika o 52,73 pkt w latach 2006–2012. Jednocześnie dynamika rozwoju tego miasta jest zauważalna w skali światowej (Raźniak, Nowotnik 2015). Równie dynamicznie rozwijała się Bogota (23,28). Ponadto jeszcze 5 miast zanotowało dodatnią dynamikę, natomiast w 11 przypadkach zauważono

wartości ujemne. Należy zwrócić uwagę na spadek znaczenia miast meksykańskich, gdzie Monterrey legitymował się najwyższym spadkiem wartości współczynnika (-32,19). Także Mexico City znacznie straciło znaczenie w stosunku do najlepszego miasta (-19,60), mimo, że znajduje się tutaj ponad połowa ze 100 największych przedsiębiorstw Meksyku (Parnreiter 2014). Omawiane miasta zostały przedzielone przez George Town (-30,23).

Podsumowanie

Firmy z listy Forbes Global 2000 zlokalizowane w krajach Ameryki Łacińskiej nie zanotowały większego wpływu światowego kryzysu gospodarczego na ich wyniki finansowe. Co prawda w porównaniu do pozostałych kontynentów ich liczba i wartości bezwzględne są niezbyt imponujące, jednak jest to region cechujący się największą dynamiką wzrostu liczby siedzib zarządów, przychodów, wartości rynkowej i dochodów firm z na omawianej listy. Jednocześnie bogatsze regiony świata (Europa i Ameryka Północna) tracą na znaczeniu, biorąc pod uwagę gospodarkę światową. W większości analizowanych miast regionu dynamika liczby siedzib zarządów, przychodów i dochodów przekraczała średnią światową. Z kolei opracowany ranking, w którym wzięto pod uwagę wybrane parametry finansowe firm, ukazał zmianę na miejscu najważniejszego ośrodka Ameryki Łacińskiej. W 2006 r. było to Río de Janeiro, które w 2012 r. spadło na drugą pozycję, a wyprzedzone zostało przez Sao Paulo. Należy również zwrócić uwagę na dynamiczny rozwój firm kolumbijskich notowanych na liście Forbes Global 2000, a w szczególności Bogoty. Generalnie można stwierdzić, że globalny kryzys gospodarczy, którego pierwsze oznaki pojawiły się w 2007 roku w niewielkim stopniu dotknął największe firmy omawianego regionu, dzięki czemu coraz bardziej swoim potencjałem zbliżają się one do największych przedsiębiorstw zlokalizowanych w krajach rozwiniętych.

Literatura

- Beaverstock J.V, Smith R.G., Taylor P.J., 1999, *A roster of world cities*, *Cities*, 6 (6), 445–458.
- Csomós G., 2013, *The Command and Control Centers of the United States (2006/2012): An Analysis of Industry Sectors Influencing the Position of Cities*. *Geoforum*, 12 (50), 241–251.
- Chwej E., Dorocki S. Brzegowy P., 2014, *Między machismo a marianismo. Przemoc wobec kobiet jako przykład łamania praw człowieka we współczesnym Meksyku* (w druku).
- Dorocki S., 2010, *Współczesne procesy internacjonalizacji produkcji i delokalizacji przemysłu samochodowego Francji*, *Prace Komisji Geografii Przemysłu Polskiego Towarzystwa Geograficznego*, 16, 125–136.
- Dorocki S., Boguś M., 2014, *Regional Variety of Biotechnology Development in Asia*, *Procedia. Social and Behavioral Sciences* 120, 197–212.
- Dorocki S., Brzegowy P., 2014, *The maquiladora effect on the social and economic situation in Mexico in the era of globalization*, [w:] M. Wójtowicz A. Winiarczyk-Raźniak (red.), *Environmental and socio-economic transformations in developing areas as the effect of globalization*, *Wydawnictwo Naukowe UP, Kraków*, 93–110.
- Forbes Global 2000*, www.forbes.com (dostęp: 15.04.2014).
- Globalization and World Cities Research Network*, www.lboro.ac.uk (dostęp: 15.04.2015).
- Kilar W., 2009a, *Koncentracja przestrzenna światowych firm informatycznych*, *Prace Komisji Geografii Przemysłu Polskiego Towarzystwa Geograficznego*, 12, 97–108.
- Kilar W., 2009b, *Korporacje informatyczne jako element struktury metropolii*, *Studia Komitetu Przestrzennego Zagospodarowania Kraju PAN*, 125, 136–153.
- Liu X., Derudder B., Taylor P. J., 2014, *Mapping the evolution of hierarchical and regional tendencies in the world city network, 2000–2010*, *Computers, Environment and Urban Systems*, 43, 51–66.
- Parnreiter C., 2014, *Global Cities in Global Commodity Chains: Exploring the Role of Mexico City in the Geography of Global Economic Governance*. *Global Networks*, 10 (1), 35–53.
- Płaziak M., Szymańska A. I., 2014, *Role of modern factors in the process of choosing a location of an enterprise*, *Procedia – Social and Behavioral Sciences*, 120, 72–83.
- Raźniak P., Nowotnik D., 2015, *Pozycja gospodarcza miast Europy Środkowo-Wschodniej na tle świata*, *Ekonomia Międzynarodowa*, 9, 23–39

- Raźniak P., 2014, *Pozycja gospodarcza polskich miast na arenie międzynarodowej i krajowej*, [w:] K. Kuć-Czajkowska, M. Sidor (red.), *Miasta, aglomeracje, metropolie w nurcie globalnych przemian*, Uniwersytet Marii Curie-Skłodowskiej, Lublin 345–360.
- Raźniak P., Winiarczyk-Raźniak A., 2013, *Spatial distribution and differences in migration patterns and revenues of gminas in the Kraków Metropolitan Area*, *Bulletin of Geography. Socio-economic Series*, 19, 73–86.
- Szymańska A. I., 2012, *Globalizacja a nowe koncepcje zarządzania przedsiębiorstwem*, *Przedsiębiorczość – Edukacja*, 8, 360–372.
- Wilczyński W. J., Wilczyński P. L., 2011, *Population of American cities: 1950–2009*. *Bulletin of Geography. Socio-economic Series*, 16, 153–172.
- Winiarczyk-Raźniak A., Raźniak P., 2012, *Migracje wewnętrzne ludności w polskich obszarach metropolitalnych u progu XXI wieku*, Wydawnictwo Naukowe UP, Kraków.
- Winiarczyk-Raźniak A., 2011a, *Determinanty rozwoju Obszaru Metropolitalnego Ciudad de Guatemala*, *Studia Miejskie*, 4, 225–238.
- Winiarczyk-Raźniak A., 2011b, *Barriers to and Opportunities for Development in the Ciudad de Guatemala Metropolitan Area*, [w:] Monroy Gaytan F., Olmos Cruz A., Santana Juarez M.V., Antonio Nemiga X., Carreto Bernal F. (red.), *Efectos globales en procesos socioeconomicos y ambientales en America Latina*, Geografía, Clave Editorial, Mexico D.F., 181–190.
- Winiarczyk-Raźniak A., Raźniak P., 2008, *Struktury społeczne Obszaru Metropolitalnego Doliny Meksyku (La Zona Metropolitana del Valle de México)* [w:] J. Słodczyk, M. Śmigielska (red.) *Współczesne kierunki i wymiary procesów urbanizacji*, Wydawnictwo Uniwersytetu Opolskiego, Opole, 141–150.
- Zioło Z., 2006, *Zróźnicowanie światowej przestrzeni przemysłowej w świetle koncentracji siedzib zarządów wiodących korporacji*, *Prace Komisji Geografii Przemysłu Polskiego Towarzystwa Geograficznego*, 8, 9–26.

The Latin America cities under conditions of global financial crisis

Summary

The paper analyzes the spatial distribution of the largest global corporations with headquarters in Latin America as well as the effects of the global financial crisis of 2008 on their financial performance. A variety of key metrics such as the number

of corporate headquarters, revenue, profit, and market value of Forbes Global 2000 companies are analyzed from a spatial perspective. The latter comparison is made for the years 2006 and 2012 for several continents. Research has shown that the number of Forbes Global 2000 companies has decreased in Europe and North America, while increasing in other parts of the world, especially in Latin America. No substantial effect of the global financial crisis of 2008 has been observed in the case of Forbes Global 2000 companies headquartered in Latin America, whose revenues and profits were actually higher than the world average. In addition, the number of corporate headquarters located in Latin America increased from 50 to 69 between 2006 and 2012. The number of cities in Latin America with Forbes Global 2000 corporate headquarters also increased from 15 to 16 in the same time period.

Keywords: ranking, city, Forbes, Latin America, corporation

Piotr Raźniak

Instytut Geografii

Uniwersytet Pedagogiczny

ul. Podchorążych 2, 30-084 Kraków

prazniak@up.krakow.pl

Anna Winiarczyk-Raźniak

Instytut Geografii

Uniwersytet Pedagogiczny

ul. Podchorążych 2, 30-084 Kraków

arazniak@up.krakow.pl

Zbigniew Długosz

Instytut Geografii

Uniwersytet Pedagogiczny

ul. Podchorążych 2, 30-084 Kraków

zdlugosz@up.krakow.pl

ANNA RUNGE, JERZY RUNGE

Modele przestrzeni społecznej złożonych układów osadniczych (wybrane aspekty teoretyczno-empiryczne)

Zarys treści: Celem opracowania jest próba zwrócenia uwagi na problemy badania przestrzeni społecznej w złożonych układach osadniczych. Zróżnicowanie znaczeniowe zarówno pojęcia przestrzeni, jak i przestrzeni społecznej powoduje, że konieczne jest dokładne uściślenie ich zakresu w odniesieniu do konkretnej rzeczywistości badawczej. Jednocześnie przegląd dotychczasowych conceptualizacji przestrzeni społecznej pozwala stwierdzić, że zdecydowanie najliczniej dotyczą one przestrzeni realnej, w mniejszym stopniu percepcyjnej i wyobraźniowej. Szczególnie klasyczne modele i teorie odwołują się do izotropowej przestrzeni, w której lokalizacja bądź kierunki oddziaływań nie są deformowane różnego typu ograniczeniami i barierami. Złożone układy osadnicze stanowią dowód takiej deformacji, bowiem sąsiedztwo różnej genezy, wielkości, odmiennego potencjału czy też różnych tendencji do zmian powoduje ujawnianie się zróżnicowanych cech przestrzeni społecznej. Dowodem może tu być konurbacja katowicka, w obrębie której zidentyfikowano kilka wyraźnie odmiennych typów relacji między formowaniem się struktury przestrzennej a ujawnianiem się cech struktury społecznej, co przeczy potocznej tezie o względnej jednorodności społecznej tego układu osadniczego. Jednocześnie przyjmowanie klasycznego modelu L.H. Klaassena i J.H.S. Paelincka (1979) do wyjaśniania zmian urbanizacyjnych wymaga tutaj istotnych modyfikacji.

Słowa kluczowe: przestrzeń społeczna, złożony układ osadniczy, konurbacja katowicka, woj. śląskie

Wprowadzenie

Zarówno pojęcie przestrzeni, jak i jej społecznego wymiaru należą do kategorii pojęć wielokryterialnych, zróżnicowanych znaczeniowo, a na dodatek

zmiennych w czasie i w przestrzeni. Na ich złożoność zwracano wielokrotnie uwagę zarówno w piśmiennictwie geograficznym, jak i z zakresu nauk społecznych. Dla geografa przestrzeń jest kategorią pierwotną, swoistym artefaktem, do którego stale odwołujemy się jako podstawowej kategorii badawczej. Wynika to z samej istoty dyscypliny, etymologii słowa „geografia” (*geo* – ziemia, *grafos* – opisywanie). Traktowanie przestrzeni jako realnie istniejących (mierzalnych) miejsc zamieszkania i działalności człowieka pozwoliło na uformowanie się w historii geografii pierwszego wzorca metodologicznego, tj. paradygmatu klasycznego. Poznanie i opis zróżnicowań przestrzennych, a w dalszej kolejności poszukiwanie prawidłowości przestrzennych w występowaniu zjawisk społeczno-gospodarczych umożliwiło z jednej strony prowadzenie badań empirycznych, zaś z drugiej tworzenie teorii i modeli. Pojawianie się w geografii kolejnych paradygmatów zaowocowało odejściem od jednolitego traktowania przestrzeni. Obok realnego (mierzalnego) jej identyfikowania, przestrzeń rozważana jest także w ujęciu percepcyjnym, jak i wyobraźniowym (Lisowski 2003). Podobnie w naukach społecznych – punktem wyjścia jest najczęściej przestrzeń miejska, zaś jej postrzeganie (percepcja), a następnie: klasyfikacja i porządkowanie elementów przestrzeni, wartościowanie (waloryzacja) i autoocena zajmowanej pozycji przestrzennej prowadzą do określonych zachowań przestrzennych i praktyk miejskich (Jałowiecki 1988; Jałowiecki, Szczepański 2002). O ile jednak dla geografa przestrzeń jest zarazem punktem wyjścia procesu badawczego (identyfikacja analizowanych obiektów oraz zjawisk), jak i etapem docelowym (przedstawienie określonych prawidłowości przestrzennych), o tyle dla socjologii istotna jest strukturalizacja zjawisk społecznych, zaś przestrzeń realna ma o wiele mniejsze znaczenie.

Pochodną wieloaspektowego pojęcia przestrzeni jest przestrzeń społeczna, będąca wspólnym punktem odniesienia socjologii i geografii. Co prawda określenie to wywodzi się z socjologii, jednak mocno zakorzeniło się także w geografii. Dyskusja na temat relacji między przestrzenią a strukturą społeczną pozwoliła na sprecyzowanie owych relacji oraz uwypuklenie roli czasu i przestrzeni w wyjaśnianiu interakcji społecznych (Gregory, Urry 1987). Z faktu usytuowania jednostki bądź grupy społecznej zawsze w jakimś miejscu w przestrzeni wynikają określone konsekwencje. Otóż przedmiotem

zainteresowania badawczego jest układ następujących wariantowych relacji: po pierwsze – między jednostką, grupą społeczną a realną przestrzenią; po drugie – wewnątrzspołecznymi relacjami między jednostkami, grupami i klasami; po trzecie – relacji społecznych względem przestrzeni w ogóle.

Identyfikatorami pierwszego rodzaju relacji jest koncentracja i zróżnicowanie przestrzenne struktury społecznej. W drugim przypadku mamy do czynienia z pokrewieństwem, znajomością, strukturą relacji w miejscu pracy i nauki, czy też sąsiedztwem w miejscu zamieszkania. Z kolei w trzecim przypadku spotykamy się ze stereotypami, wyobrażeniami. Jednocześnie pierwsza grupa relacji dotyka przestrzeni realnej, druga przestrzeni percepcyjnej, zaś trzecia przestrzeni wyobrażeniowej. W miarę wzrostu koncentracji zaludnienia wzrasta stopień złożoności struktur społecznych, szczególnie w przypadku złożonych układów osadniczych na wszystkich trzech poziomach relacji szczególnie. Pojawia się zatem pytanie o stopień dotychczasowej konceptualizacji zagadnienia przestrzeni społecznej. Przegląd istniejących w geografii koncepcji i modeli pozwala wyodrębnić grupę tych, które odnoszą się do kształtowania przestrzeni społecznej. Należy pamiętać, że w dużej mierze pojawiły się one pierwotnie w innych naukach, zaś później zainteresowali się nimi geografowie. Do najbardziej znanych należałoby zaliczyć: prawa migracji E. Raveinsteina (1889), modele struktury przestrzennej miasta, zwłaszcza modele szkoły chicagowskiej, teorię przemieszczeń E. Zelinsky'ego (1971) oraz model urbanizacji.

Jak łatwo zauważyć, wszystkie one odnoszą się do relacji w przestrzeni realnej (metrycznej), ilustrując zasadniczo trzy kwestie: zachowania migracyjne w przestrzeni, kształtowanie się zróżnicowań społecznych w przestrzeni oraz zmiany przestrzenne w koncentracji zaludnienia. Punktem wyjścia jest pojedyncze miasto znajdujące się w jednorodnej przestrzeni geograficznej. Ów brak anizotropowości przestrzeni jest najbardziej widoczny w koncepcji urbanizacji (Klaassen, Paelinck 1979). Traktowanie zmian wyłącznie w kategoriach rozwoju możliwego w warunkach braku jakichkolwiek ograniczeń i barier przestrzennych – co w rezultacie powoduje koncentryczne wykształcenie się strefy zmian zaludnienia – to największe słabości owego modelu (Runge J, Kantor-Pietraga, Krzysztofik, Runge A, 2014). Nawet typowo aglomeracyjne układy osadnicze zawierają, obok miasta głównego, szereg mniejszych jednostek osadniczych w ich otoczeniu, powiązanych

z nim zróżnicowanym przestrzennie i strukturalnie układem relacji społecznych. Podobnie jest w pozostałych koncepcjach. Dla E. Ravensteina natężenie migracji jest pochodną odległości; dla przedstawicieli tzw. szkoły chicagowskiej koncentracja i zróżnicowanie demograficzno-społeczne mieszkańców wynikają z odległości od śródmieścia (Burgess), obecności osi komunikacyjnych (Hoyt) bądź obecności elementów kreujących policentryczność struktury przestrzennej (Ullman). Także dla W. Zelinsky'ego (1971) zmiany głównych form ruchliwości przestrzennej są pochodną procesu modernizacji społecznej. Rola przestrzeni czy też struktury przestrzennej w procesie zmian społecznych nie stanowi przedmiotu zainteresowania autorów. Dlatego też, traktując powyższe koncepcje jako zbiór ujęć klasycznych, należałoby poszukiwać nowszych propozycji w tym względzie.

Analiza piśmiennictwa ostatnich lat pozwala stwierdzić, że w zakresie teoretycznym najczęściej odwoływano się do badania procesu urbanizacji, w tym zmian w koncentracji zaludnienia. Na dalszej pozycji znalazły się studia w zakresie wewnątrzmijskich zróżnicowań ludnościowych, natomiast relatywnie najslabiej uwidaczniają się badania migracyjne. W tym ostatnim przypadku narastanie problemu dostępności danych źródłowych, słabość ewidencji meldunkowej, zwłaszcza w migracjach zagranicznych, czy też zapowiedź rezygnacji państwa z obowiązku meldunkowego, to główne przyczyny zainteresowania ruchliwością migracyjną i próbą jej konceptualizacji w problematyce przestrzeni społecznej.

Zakładając, że koncepcja urbanizacji jest aktualnie najsilniej wykorzystywana do wyjaśniania relacji społecznych w przestrzeni, należałoby przyjrzeć się jej bliżej w kontekście złożonych układów osadniczych.

Celem niniejszego opracowania jest próba zwrócenia uwagi na niektóre problemy związane z konceptualizacją badania przestrzeni społecznej w złożonych układach osadniczych. Z uwagi na fakt, że największym tego typu układem w Polsce, a zarazem w Europie Środkowej, jest konurbacja katowicka, stanowi ona punkt odniesienia dla prowadzonych rozważań.

Teoretyczny wymiar przestrzeni społecznej

Niewątpliwie do istotnych kryteriów złożonego układu osadniczego należy liczba jego elementów składowych. Im liczniejszy zbiór, tym większa skala terytorialna układu, jak i stopień zróżnicowania struktury funkcjonalnej. Pojawia się pytanie, czy owa złożoność (policentryczność) odnosi się jedynie do kwestii morfologii osadniczej, czy także do przestrzeni społecznej? Jeśli przestrzeń społeczną rozumiemy jako układ relacji między jednostkami, grupami społecznymi, to jest oczywistym, że wzrost koncentracji zaludnienia „przekłada się” na intensywność relacji społecznych. Obok relacji indywidualnych obecne są także relacje grupowe – od poziomu gospodarstw domowych po makrostruktury społeczne, np. w miejscach pracy. Tym samym struktura taka wykazuje cechy policentryczności.

Z kolei koincydencyjność społeczną należy rozumieć jako złożony, wielopoziomowy układ sformalizowanych oraz nieformalnych, wzajemnie nakładających się relacji między jednostkami, grupami społecznymi mieszkańców oraz użytkownikami przestrzeni danego układu osadniczego. Relacje te mają wymiar wertykalno-horyzontalny, ujawniając się na płaszczyźnie realnej, percepcyjnej i wyobraźniowej. Traktując przestrzeń w kategoriach systemowych, można odwołać się do koncepcji terytorialnego systemu społecznego Z. Chojnickiego (1988). Według autorów terytorialny system społeczny to zbiorowość ludzi, która trwale zamieszkuje powierzchnię Ziemi, zagospodarowuje ją i kontroluje. W skład owego systemu wchodzi podsystemy: polityczny, ekonomiczny i kultury. Charakterystyczne są w nich relacje wiążące (struktura relacji wiążących elementy systemu w całość) oraz relacje przestrzenne (warunkujące jego terytorialną integralność). Jeśli przestrzeń społeczna jest ustrukturalizowana w formie systemu, to obejmuje: zbiorowość mieszkańców (elementy systemu), relacje społeczne między nimi (realne, percepcyjne, wyobraźniowe), zaś granicą systemu jest najczęściej granica podziałów administracyjnych, historycznych bądź społeczno-kulturowych. Poza tą granicą znajduje się otoczenie tego systemu, wykazujące różny charakter i stopień natężenia powiązań z danym systemem. Do podstawowych własności systemu należą: integralność, systemotwórczość, różny rodzaj działalności, pierwotność oraz złożoność.

Integralność definiowana jest przez Z. Chojnickiego (1988) w kategoriach wewnętrznych i zewnętrznych związków danego systemu. Te pierwsze powinny mieć charakter spajający (integrujący) dany układ elementów w całość, odróżniając go od otoczenia. Przestrzeń społeczna nawiązuje do układu relacji interpersonalnych między jednostkami i grupami. Relacje tego typu mają formę struktury, bowiem dotyczą różnych sfer życia jednostki – od poziomu gospodarstwa domowego, przez kręgi rodzinno-towarzyskie, do miejsca pracy i nauki. Jednocześnie mają one wymiar realny. Obok relacji w przestrzeni metrycznej spotykamy relacje w przestrzeni percepcyjnej. Identyfikują one stan znajomości różnych symboli, miejsc, obszarów, środowisk itp. w świadomości społecznej osób, grup społecznych, co najczęściej wynika z tzw. dziennego cyklu życia mieszkańca bądź użytkownika danej przestrzeni. Świadomość różnorodności przestrzeni może stać się przesłanką do kształtowania tożsamości, czyli emocjonalnego związku z elementami przestrzeni realnej bądź symbolicznej.

Systemotwórczość to spełnienie warunku, mówiącego że natężenie relacji wewnątrzsystemowych jest istotnie większe od relacji zewnętrznych (dezintegracyjnych). Chodzi tu nie tylko o różnice ilościowe, ale także jakościowe.

Kryterium rodzaju działalności zwraca uwagę na przedmiotową charakterystykę relacji (np. społecznych, kulturowych, ekonomicznych).

Pierwotność to wskazanie na ten typ relacji, który inicjował formowanie się przestrzeni społecznej, zaś **złożoność** ilustruje hierarchię i zróżnicowanie różnych typu powiązań.

Jednocześnie formowanie się przestrzeni społecznej stanowi drugi w kolejności etap procesu wykształcania się regionów społeczno-gospodarczych. Inicjuje go krystalizacja substancji materialnej, czyli formowanie struktury gospodarczej (Chojnicki 1996). Autorzy wskazują w tym przypadku nie na realny charakter przestrzeni społecznej, lecz jej wymiar świadomościowy (przestrzeń percepcyjna, przestrzeń wyobraźniowa).

Jedną z prób odzwierciedlenia modelu zależności między strukturą społeczną a strukturą przestrzenną podjął M. Castells (1982). Przyjmując rozróżnienie na przestrzeń kulturową, polityczną i ekonomiczną oraz procesy społeczne z nimi związane, wskazał, że ich odzwierciedleniem są: przestrzeń

symboliczna, przestrzeń władzy, przestrzeń miejskiej konsumpcji, przestrzeń wymiany oraz przestrzeń produkcji.

Tym samym można stwierdzić, że przestrzeń miasta determinuje głównie gospodarka, tj. kwestia produkcji i wymiany. Produkcja, cyrkulacja i konsumpcja to najważniejsze procesy przestrzeni ekonomicznej. Towarzyszą jej procesy zarządzania (przestrzeń polityczna), prowadzące wspólnie do ujawniania się przestrzeni władzy; a także kwestie komunikacji kulturowej kreujące przestrzeń symboliczną.

Szerzej zagadnienia te zostały poruszone przez B. Jałowieckiego (1988) oraz B. Jałowieckiego i M. S. Szczepańskiego (2002), którzy dowodzą, że przestrzeń społeczna to wytwór nie natury, lecz ludzi, którzy w drodze relacji władzy, własności, produkcji i wymiany przekształcają ją dla swoich potrzeb. Dlatego też w ramach przestrzeni społecznej można wyodrębnić podprzestrzenie: produkcji, codziennego życia, pracy, okazjonalną czy też dnia i nocy. Owa socjologiczna percepcja, waloryzacja, przyswajanie i wytwarzanie przestrzeni wymagają szerszego ujęcia, przede wszystkim geograficznego.

Jak zauważa A. Lisowski (2003), przestrzeń społeczna jest przestrzenią realną i wraz z przestrzenią ekologiczną oraz kulturową są odzwierciedleniem podmiotowego ujęcia relacji między składnikami rzeczywistości a człowiekiem poznającym i działającym w przestrzeni. Z uwagi na fakt, iż każda jednostka i grupa społeczna trwale bądź czasowo zajmuje określony fragment przestrzeni, niemożliwie jest pomijanie tego elementu. Dobitnie przedstawił to cytowany już wcześniej Z. Chojnicki (1988) w koncepcji terytorialnego systemu społecznego. W przypadku pojedynczego miasta w modelu J.H.S. Klaassena i J. Paelinka (1979) zróżnicowanie przestrzeni społecznej powinno nawiązywać do klasycznych modeli struktury przestrzennej miasta. W przestrzeni centralnej rysuje się wyraźna przewaga składowych ekologiczno-ekonomicznych (usługi) nad elementami ekologiczno-społecznymi (mieszkalnictwo). Przesuwając się z centrum miasta w kierunku jego peryferii, wzrasta znaczenie elementów ekologiczno-biologicznych (środowisko geograficzne), jak i ekologiczno-ekonomicznych (produkcja).

Historyczna zmiana roli przestrzeni centralnej miasta z mieszkaniowej na usługową wraz z procesem metropolizacji miast z przełomu XIX i XX w.

w istotny sposób wpłynęła na kształtowanie się relacji między strukturą społeczną a strukturą przestrzenną miasta. Wraz z rozwojem złożonych układów osadniczych zagadnienie dywersyfikacji przestrzeni nabrało szczególnego znaczenia. O ile w układach aglomeracyjnych dywersyfikacja przestrzeni była w decydującej mierze wzmacniana dualizmem typu centrum – peryferie, o tyle w układach policentrycznych zróżnicowanie zarówno struktury przestrzennej, jak i społecznej wynika z innych przesłanek. Widać to chociażby w koncepcji regionu stykowego Z. Rykła (1985, 1991). Historyczne zmiany struktury funkcjonalno-przestrzennej przekładały się tutaj na określone zmiany struktury społecznej. W regionie katowickim mamy do czynienia ze zmianą socjologicznego następstwa: percepcja, waloryzacja, przyswajanie i wytwarzanie. Punktem wyjścia było wytwarzanie przestrzeni w sytuacji słabo zarysowanej XVIII-wiecznej struktury społecznej pogranicza Śląska i Małopolski. Odkrycie zasobów surowcowych, napływ kapitału, jak i zasobów pracy przyczyniał się do stratyfikacji społecznej, tj. przechodzenia z etapu słabo ustrukturalizowanej, w miarę jednorodnej struktury społecznej do struktury silnie zdywersyfikowanej (Długoborski 1967). Z uwagi na fakt, że procesy te odbywały się na pograniczu historyczno-kulturowym Śląska oraz Małopolski, głównie drogą wielokierunkowego napływu ludności do szybko rozwijającego się przemysłu, kształtowanie się przestrzeni społecznej w wielośrodkowym zbiorze miejscowości wspomnianego pogranicza odbiegało od klasycznego modelu aglomeracyjnego.

Jeśli nawet przyjąć dzisiejszą strukturę przestrzenną konurbacji jako inny typ złożonego układu osadniczego, to pierwszą i podstawową kwestią identyfikacyjną jest wskazanie przestrzeni centralnej, która zgodnie z założeniami teoretycznymi powinna determinować kształtowanie się struktury społecznej całego układu osadniczego.

Model centrum – peryferie a przestrzeń społeczna

Analiza historycznego procesu zmian struktury przestrzenno-funkcjonalnej dzisiejszego obszaru konurbacji katowickiej jednoznacznie dowodzi, że z uwagi na wielośrodkowy charakter układu osadniczego oraz

podobieństwo struktury funkcjonalnej, rola ponadlokalnego centrum była słabo zarysowana, wiążąc się praktycznie z pełnieniem funkcji administracyjnych. Ponadto dynamiczne procesy urbanizacji w XIX i XX w. spowodowały przesuwanie się przestrzeni centralnej z zachodniego krańca konurbacji (Bytom, Gliwice, Tarnowskie Góry) w kierunku wschodnim (Katowice). Dopiero w drugiej połowie XIX w. zainicjowane zostały procesy formowania się przestrzeni centralnej dzisiejszej konurbacji katowickiej. Uzyskanie praw miejskich przez Katowice dopiero w 1865 r., wiodącej pozycji w zaludnieniu na początku XX w., zaś roli stolicy woj. śląskiego w odrodzonej Polsce w 1922 r. To klasyczny obraz „spóźnionego” uczestnika przemian społeczno-gospodarczych w regionie, ale ot co ważniejsze – odwrócenie (negatyw) założeń klasycznego modelu J.H.S. Klaassena i J.H. Paelincka (1979) – (Runge, Kłosowski 2011; Runge, Kantor-Pietraga, Krzysztofik, Runge 2014).

Decyzja o powierzeniu Katowicom funkcji stolicy województwa stworzyła także możliwość kształtowania struktury przestrzeni centralnej, jak i społecznej tego obszaru. Badania G. Węławowicza (1989) potwierdziły istnienie swoistego dualizmu społecznego, co wiązało się przede wszystkim z rozmieszczeniem obszarów funkcjonalnych w mieście. Dualny układ przestrzeni społecznej o relacji północ – południe rozdzielał robotniczą północ od urzędniczego południa. Podział ten został wzmocniony w okresie powojennym dwukrotnie: najpierw w latach 70. XX w. wraz z rozwojem Brynowa, Ligoty i Ochojca, później po 1989 r. wraz z rozwojem Podlesia.

W ujęciu M. Castellsa (1982) odzwierciedlenie struktury społecznej w strukturze przestrzennej miasta jest w dużym stopniu widoczne głównie w centrum Katowic i na jego obrzeżach. Przestrzenie władzy, konsumpcji czy też przestrzeń symboliczna wzajemnie się tutaj nakładają, tworząc w miarę wyraźny obszar koncentracji różnego typu obiektów, instytucji itp., skupionych generalnie w przestrzeni wyznaczonej przez przecinające się pod kątem prostym osie komunikacyjne miasta. Oś północ-południe tworzy ul. Korfańtego, zaś jej odcinek między Teatrem im. S. Wyspiańskiego a Halą Widowiskowo-Sportową (Spodek) jest niewątpliwie przestrzenią symboliczną miasta. Z kolei oś zachód-wschód obejmuje dwa nieomal równoległe ciągi komunikacyjne: pierwszy to ul. Chorzowska i Roździeńskiego, drugi ul. Katowicka i Warszawska. W pierwszym przypadku mamy do czynienia

z fragmentem głównej arterii komunikacyjnej łączącej Katowice z miejscowościami zachodniej części konurbacji, jak i dalej w kierunku Opola, Wrocławia oraz Poznania, zaś w kierunku wschodnim z Krakowem, Częstochową i Warszawą. Z kolei oś ul. Katowickiej i Warszawskiej to fragment dawnego powiązania miasta z Mysłowicami, które do pierwszej wojny światowej pełniły ważną rolę ośrodka nadgranicznego. Owe krzyżujące się w centrum Katowic osie komunikacyjne mają istotne znaczenie zarówno z punktu widzenia struktury przestrzennej miasta, jak i kształtowania się poszczególnych kategorii przestrzeni ekologicznych (ekologiczno-biologiczna, ekologiczno-ekonomiczna, ekologiczno-społeczna). Z uwagi na ponadlokalne znaczenie owych osi komunikacyjnych są one elementami silnie segregującymi przestrzeń ekologiczną miasta, co rzutuje na traktowanie centrum Katowic jako węzła komunikacyjnego. Brak rynku, dominant przestrzeni kulturowej czy też tradycji przestrzeni dnia i nocy – to zasadniczo wynik tradycji przemysłowych tego miasta, którego burzliwy rozwój również poprzez inkorporację sąsiednich miejscowości, nie wykształcił takiego obszaru. Próby kreowania rynku w obszarze od Placu Wolności do siedziby Teatru S. Wyspiańskiego trudno uznać za zakończone sukcesem.

Istotne znaczenie w kształtowaniu przestrzeni społecznej mają również obszary peryferyjne. Na wstępie jednak należy postawić pytanie, co w obszarze konurbacji katowickiej można nazwać peryferiami. Z osadniczego punktu widzenia obszarami peryferyjnymi są miejscowości najbardziej oddalone od ośrodka centralnego, tj. Katowic. Analiza wielkości zaludnienia oraz znaczenia gospodarczego jednoznacznie wskazuje na fakt, że wiele peryferyjnie usytuowanych względem Katowic ośrodków to dawne, jak i obecne znaczące miasta w konurbacji katowickiej. Na zachodzie układu bez wątpienia są nimi Gliwice, na południowym zachodzie Mikołów, na wschodzie Dąbrowa Górnicza, zaś na południu Tychy. Dlatego też tradycyjne rozumienie układu centrum – peryferie nie jest tutaj właściwe, należy bowiem tu rozróżnić dwa typy peryferii: zewnętrzne i wewnętrzne. Ponadto, podobnie jak w przypadku centrum, także przynależność do peryferii może zmieniać się w czasie i w przestrzeni.

Powojenna realizacja I planu regionalnego dla rozpatrywanego województwa zaowocowała zmianą roli niektórych miejscowości usytuowanych

peryferyjnie w stosunku do Katowic. Koncepcja deglomeracji umożliwiła przede wszystkim awans niewielkich Tychów do roli najszybciej rozwijającego się ludnościowo ośrodka miejskiego w skali całej konurbacji katowickiej. Ta licząca jeszcze w 1950 r. zaledwie 12,9 tys. mieszkańców gmina, rok później uzyskała prawa miejskie, zaś w połowie lat 70. XX w. koncentrowała ponad 100 tys. mieszkańców (135,6 tys. w 1975 r.). Podobnie peryferyjnie usytuowana Dąbrowa Górnicza – w 1950 r. liczyła 32 tys. mieszkańców, zaś na początku lat 70. ubiegłego wieku uzyskała szansę dynamicznego rozwoju gospodarczego (lokalizacja Huty Katowice, Koksowni Przyjaźń). Dzięki inwestycjom przemysłowym oraz znacznemu napływowi migracyjnemu Dąbrowa Górnicza szybko awansowała do grupy ośrodków miejskich przekraczających 100 tys. mieszkańców. W mniejszej skali podobne tendencje wzrostowe zaludnienia odnotowano między innymi w Mikołowie, Pyskowicach i Radzionkowie. Zasadniczo jednak Tychy (lata 50. i 60.) oraz Dąbrowa Górnicza (lata 70.) można uznać za przykłady „przejścia” z pozycji peryferii do roli biegunów rozwoju ludnościowego w strukturze konurbacji katowickiej.

Jednocześnie proces zmian dotyczył także peryferii wewnętrznych, które częściowo objęła suburbanizacja wewnętrzna (Runge i in. 2011). Podstawowym czynnikiem kreującym zmiany zagospodarowania przestrzeni tego typu stało się spółdzielcze budownictwo mieszkaniowe. Brak renty gruntowej w realnym socjalizmie i prymat układu gospodarczego (górnictwo węglowe, hutnictwo) nad układem lokalnym (władze lokalne) powodował dynamiczne wykorzystywanie wolnych przestrzeni międzymiejskich (bądź znajdujących się poza centrum) na potrzeby budownictwa spółdzielczego. W rezultacie trudno tu mówić o klasycznych wzorcach kształtowania się przestrzeni osadniczej w obrębie konurbacji katowickiej. Nawet w ośrodkach miejskich posiadających genezę średniowiecznej uporządkowanej przestrzeni urbanistycznej spotykamy liczne modyfikacje modelu urbanizacji Klaassena i Paelincka (1979). I tak, „modelowy profil gęstości zaludnienia ma zasadniczo nieregularny kształt, bowiem jest konsekwencją przemieszania różnego typu obszarów mieszkaniowych w konurbacji. Zarówno w centrum, jak i na peryferiach obecne są współczesne oraz stare typy budownictwa. Osiedla mieszkaniowe z lat 60. i 70. usytuowane są często w bezpośrednim sąsiedztwie starej zabudowy czynszowej, czy nawet osiedli grodzonych.

[...] Na tle dominacji ludności starej na obszarze centralnym w osiedlach współczesnych (developerskich) formuje się nowa stratyfikacja społeczna, z przejawami segregacji przestrzenno-społecznej. Tym samym osiedla z lat 60. i 70. tracą na znaczeniu zarówno jako wzorzec mieszkaniowy, jak i miejsce znaczące w przestrzeni miasta” (Krzysztofik, Runge 2010).

Odnotowywane zmiany w strukturze osadniczej konurbacji katowickiej skłaniają do bardziej wnikliwego przyjrzenia się tkance społecznej analizowanego układu. Podobnie jak w przypadku struktury osadniczej proces formowania się struktury społecznej był tu silnie zróżnicowany czasowo i terytorialnie, a na dodatek wielokrotnie modyfikowany oddziaływaniem czynników ponadregionalnych. Brak ciągłości dziejowej struktury społecznej wynika z takich czynników, jak:

- transgraniczne usytuowane konurbacji (pogranicze Śląska i Małopolski; pogranicze zaborów; pogranicze państw); w sytuacji intensywnego rozwoju gospodarczego wywoływało ono silne napływy migracyjne;
- powojenna wymiana ludności w śląskiej części regionu (wyjazdy Niemców i przyjazdy migrantów z innych regionów kraju bądź z Kresów Wschodnich);
- wewnątrzregionalna ruchliwość mieszkańców, zwłaszcza w okresach intensywnej urbanizacji.

Dlatego żadna z miejscowości tworzących konurbację katowicką nie może być w pełni uznana za modelowy układ kształtowania się przestrzeni ekologiczno-społecznej w myśl modeli tzw. szkoły chicagowskiej. Najbliższy takiej sytuacji jest model mozaikowy C. Harrisa i E. L. Ullmana (Ziółkowski 1960).

Z uwagi na wyraźne dysproporcje czasowe w formowaniu się struktury społecznej poszczególnych ośrodków miejskich oraz różną rolę zewnętrznego wpływu na lokalne procesy przemian ludnościowych możliwe jest wskazanie podstawowych odmienności w kształtowaniu się relacji: struktura przestrzenna – struktura społeczna. Teoretycznie możliwe są następujące sytuacje:

- a) struktura społeczna w monocentrycznym, względnie trwałym terytorialnie ośrodku miejskim;
- b) struktura społeczna w monocentrycznym, silnie zmieniającym się terytorialnie ośrodku miejskim;

- c) struktura społeczna w policentrycznym ośrodku miejskim;
- d) struktura społeczna ośrodka z przesuwającą się przestrzenią centralną;
- e) struktura społeczna w ośrodku bez przestrzeni centralnej.

W miarę zrównoważony proces kształtowania się struktury społecznej we względnie trwałym terytorialnie ośrodku miejskim widoczny jest w dwóch sytuacjach: gdy miejscowość jest usytuowana w otoczeniu konurbacji, albo gdy jest to ośrodek rdzenia. Różnice wynikają z formowania się struktury przestrzennej danej miejscowości. Jak wskazują J. Runge i F. Kłosowski (2011) do połowy XVIII w. najbardziej aktywne gospodarczo były takie ośrodki, jak Będzin, Mikołów, Pyskowice, Sławków, Toszek, Tarnowskie Góry, zaś dopiero później – w związku z rozwojem górnictwa i hutnictwa – miejscowości rdzenia konurbacji. Tym samym miejscowości leżące w otoczeniu rdzenia konurbacji miały możliwość przeprowadzenia w miarę długookresowych i zrównoważonych zmian struktury społecznej i przestrzennej. Miejscowości rdzenia konurbacji – a zwłaszcza jej centralnej części – zostały stosunkowo szybko „zamknięte” pomiędzy innymi, co w sytuacji dynamicznych procesów urbanizacji zahamowało dalsze przemiany i wywołało nadmierną koncentrację zaludnienia, a w rezultacie wpłynęło na pogarszanie się warunków życia. Przykładem tego typu „uwięzionych” ośrodków są: Chorzów, Siemianowice Śl., Świętochłowice. Charakterystyczna jest dla nich duża mobilność mieszkańców (Runge 2010).

Kolejną wyróżnioną kategorią są miejscowości z wyraźnie zmiennym w czasie terytorium miejskim. Z jednej strony są to ośrodki, które drogą połączeń sąsiednich obszarów formowały się do współczesnego wymiaru terytorialnego. Zmiany tego typu mogły wystąpić w różnym czasie, zarówno w okresie intensywnych procesów urbanizacyjnych mających miejsce od drugiej połowy XVIII w. po początek XX w., czy też dopiero po 1945 r. Przykładem pierwszej sytuacji są Gliwice, zaś odzwierciedleniem drugiej Dąbrowa Górnicza. Pomimo dynamicznego rozwoju przemysłowego Gliwic, jego średniowieczny rdzeń pozostał centrycznie usytuowanym miejscem, wokół którego przez wieki formowały się kolejne rejony miasta, zaś przypadki inkorporacji sąsiednich miejscowości w niewielkim stopniu deformowały koncentryczny układ przestrzeni miejskiej przecinany ciągami komunikacyjnymi. W przypadku Dąbrowy Górniczej było inaczej. W wyniku powojennej

realizacji procesu deglomeracji najpierw pojawił się Gołonóg jako nowa przestrzeń miejska o funkcji mieszkaniowej, a tym samym z nową strukturą społeczną mieszkańców. Zasadniczą jednak zmianę odnotowano na początku lat 70. XX w. wraz z budową Huty Katowice i Koksowni Przyjaźń. Dotychczasowe terytorium miasta zostało drogą inkorporacji sąsiednich miejscowości znacząco powiększone w kierunku wschodnim. Tym samym centrum miasta (Stara Dąbrowa) znalazło się na zachodnich peryferiach miasta, zaś jego geometryczne centrum to obecnie Huta Katowice. Na skutek znaczącego napływu migracyjnego i rozwoju spółdzielczego budownictwa mieszkaniowego struktura społeczna miasta uległa generalnej zmianie. Obok dotychczasowych mieszkańców (autochtonów) pojawili się imigranci, zajmując wyraźnie identyfikowalne miejsca w przestrzeni (osiedla blokowe), jak i formujący określone segmenty struktury społecznej mieszkańców (homogeniczność społeczno-zawodowa osiedli). Tym samym, pomimo deklaratywnego zakładania w okresie realnego socjalizmu braku segregacji społecznej, *de facto* kreowano ją w miejscowościach podlegających intensywnemu uprzemysławianiu. W każdym takim ośrodku spotykamy rozróżnienie typu: my – oni (Lipok-Bierwiazzonek 1996).

Następną kategorię tworzą ośrodki miejskie z policentryczną strukturą przestrzenną, tzn. takie, które powstały na skutek administracyjnego połączenia sąsiadujących ze sobą miejscowości. Wiele z nich posiadało prawa miejskie, funkcje gospodarcze, wyraźnie wykształconą historycznie przestrzeń centralną czy też charakterystyczną strukturę społeczną mieszkańców. Najbardziej spektakularnym przykładem tej kategorii miast jest Sosnowiec powstały w wyniku administracyjnego połączenia siedmiu miast i dwóch osiedli miejskich. Co prawda uzyskanie owych praw miejskich miało miejsce w innym czasie – podobnie jak różny był czasokres ich posiadania – jednak w świadomości mieszkańców oraz w strukturze przestrzennej znajdujemy określone dowody miejskości.

Z uwagi na liczbę inkorporowanych miejscowości Sosnowiec zajmuje drugie miejsce w kraju po Warszawie. Jednym z byłych miast, które znalazły się w granicach obecnego Sosnowca jest Modrzejów, zamieszkały historycznie przez społeczność żydowską. Utrata w 1870 r. praw miejskich, jako przejaw represji carskich po powstaniu 1863 r., spowodowała szybki regres

społeczno-gospodarczy Modrzejowa, a następnie (w 1902 r.) jego włączenie do tworzonego organizmu miejskiego Sosnowca jako jednej z jego dzielnic. Policentryczność struktury przestrzennej Sosnowca korespondowała i w części nadal koresponduje z policentrycznością struktury społecznej poszczególnych obszarów funkcjonalnych miasta.

Następną uwidaczniającą się kategorią są ośrodki z przesuwaną się przestrzenią centralną, co wpływało na proces formowania się struktury społecznej mieszkańców. W tej grupie najbardziej charakterystyczny jest Chorzów, w którym można zidentyfikować trzy kolejno po sobie wykształcone przestrzenie centralne. Pierwsza to północna część miasta (Chorzów Stary), która pełniła rolę centrum do początku intensywnej industrializacji. Pozostałości dawnej feudalnej struktury przestrzennej odzwierciedla dzisiaj układ Placu św. Jana i wiejska zabudowa jednej z pierzei tego placu pochodząca z końca XVIII wieku. Wraz z uprzemysławianiem (górnictwo węglowe, hutnictwo) centrum aktywności społeczno-gospodarczej przesunęło się do sąsiedniej Królewskiej Huty, która dziś stanowi dzielnicę śródmiejską Chorzowa. Z kolei w okresie międzywojennym – na skutek lokalizacji Huty Batory w południowej części miasta – pojawiły się warunki do wykształcenia kolejnego bieguna rozwoju społeczno-gospodarczego. Plany realizacji nowego centrum przerywała II wojna światowa, zaś później pojawiły się inne priorytety dla przemian. Na terytorium dzisiejszego Chorzowa Batorego widoczny jest załamek przestrzeni planowanego centrum owego fragmentu miasta.

Ostatnią rozpatrywaną tutaj kategorię tworzą ośrodki, w których struktura społeczna formowała się bez obecności przestrzeni centralnej miasta. Mamy tu do czynienia z dwiema odmiennymi sytuacjami. Pierwsza to taka, gdy ośrodek miejski powstał w wyniku administracyjnego połączenia, zaś żadna z włączanych miejscowości nie wykształciła przestrzeni centralnej mogącej pełnić rolę przewodnią w nowym organizmie miejskim. Przykładem jest tu Ruda Śl., w której dzielnica Nowy Bytom pełni rolę centrum tylko nominalnie. Druga sytuacja przyjmuje formowanie się struktury społecznej w nowo powstającym mieście, dla którego arbitralnie założono brak przestrzeni centralnej. Przykładem tego rodzaju struktury są Nowe Tychy, które urbanistycznie miały być zbiorem osiedli z jedynie własnymi, niewielkimi centrami handlowo-usługowymi. Potrzeby wynikające z istnienia przestrzeni centralnej

miały być realizowane w Katowicach. Imigracyjne pochodzenie mieszkańców, nie tylko z bezpośredniego otoczenia czy też z obszaru województwa, prowadziło do mozaikowości obszarów źródłowych mieszkańców nowych bloków i osiedli bloków powstających w kolejnych latach. Nominalnie sypialniany charakter miasta zakładał odśrodkową dominację kontaktów społecznych (w miejscu pracy). Niedostatki infrastruktury społecznej, czy też brak przestrzeni centralnej w pierwszych latach funkcjonowania tego miasta uwiaryściły się w poczuciu dezorientacji, alienacji, obcości, a nawet niechęci do jego zasiedlenia przez potencjalnych migrantów (Lipok-Bierwiazczonek 1996; Spórna 2012). Zmiana funkcji miasta w latach 70. XX w. z mieszkaniowej na przemysłową (lokalizacja FSM), jak i poszerzenie granic miasta na wschód zdywersyfikowało strukturę społeczną miasta. Kolejna fala imigrantów do tego ośrodka powodowana była przede wszystkim chęcią zatrudnienia w przemyśle samochodowym, pracą w nieodległych kopalniach węgla kamiennego w Bieruniu i Łędzinach oraz pragnieniem poprawy warunków mieszkaniowych. Brak nominalnego miejskiego centrum rekompensowany był kształtowaniem się doraźnych przestrzeni centralnych, przesuujących się z północy na południe wraz z powstawaniem kolejnych osiedli mieszkaniowych (Plac na Starych Tychach, Plac Baczyńskiego i Hotelowiec, al. Niepodległości, oś Real-Kaufland). Kolejno zasiedlane osiedla – począwszy od osiedla A do Z – to odzwierciedlenie następujących po sobie koncentracji wyżów i niżów demograficznych w strukturze społecznej miasta (od roczników wyżu z lat 50. XX w. po pokolenie przełomu lat 80. i 90. ubiegłego stulecia). Tym samym owa wysoka homogeniczność ludnościowa mieszkańców istotnie rzutuje na strukturę społeczną, zwłaszcza jej perspektywy w świetle prognoz demograficznych GUS.

Zasadniczo w artykule omówiono kształtowanie się relacji między strukturą przestrzenną a społeczną dla okresu powojennego, poszerzając perspektywę tam, gdzie było to niezbędne, o lata wcześniejsze. Wskazane typy relacji między strukturą społeczną a strukturą przestrzenną dowodzą braku jednoznaczności w tym względzie w konurbacji katowickiej, która przez niektórych badaczy nadal traktowana jest jednorodnie pod względem przestrzenno-funkcyjnym i ludnościowym. Na tym nie kończą się jednak różnice. Na wyróżnione kategorie nakładają się odmienności o charakterze regionalnym, będące historyczną pochodną zmian polityczno-administracyjnych.

Należy pamiętać, że jedną z konsekwencji zakończenia II wojny światowej były wielkoskalowe ruchy migracyjne mające charakter przesiedleń, repatriacji, zasiedlania nowych terytoriów państwowych, przekąszające się w kolejnych latach w zagraniczną i krajową migrację zarobkową. Skala powojennego obrotu migracyjnego dla obszaru pogranicza Śląska i Małopolski jest znaczna, w niektórych lokalnych przypadkach przekracza wyjściowy stan zaludnienia danej miejscowości. Podobnie było w okresie przechodzenia z feudalizmu do wczesnego kapitalizmu w drugiej połowie XVIII w. Masowy napływ siły roboczej do powstających kopalń i hut, a następnie rozwój miejscowości rdzenia dzisiejszej konurbacji katowickiej, spowodował powstanie wielonarodowej mozaiki struktury społecznej o silnych tendencjach dywersyfikacji ekonomicznej, wyznaniowej, etnicznej czy też religijnej.

Podsumowanie

Zarysowane w artykule problemy identyfikacji przestrzeni społecznej złożonych układów osadniczych dowodzą, że propozycja autorstwa M. Castellsa (1982) wymaga bardziej wnikliwego potraktowania. Realna przestrzeń miejska nie jest jednorodna zarówno pod względem morfologicznym, jak i społecznym. Jeszcze bardziej widoczne jest to w przypadku przestrzeni konurbacji, w której policentryczność oraz koincydencja wpływają na kształtowanie się hierarchicznie złożonej struktury powiązań i kontaktów społecznych. Dlatego też analizowanie relacji między strukturą przestrzenną a strukturą społeczną prowadzi do ujawniania się zarówno różnych typów relacji, jak i wyraźnej ich nieostrości (rozmytości) w przestrzeni. Wyodrębnionych pięć sytuacji modelowych odzwierciedla nie tylko znaczenie zmieniających się w czasie czynników determinujących przemiany gospodarczo-społeczne, ale także konieczność szerszego spojrzenia na model przemian urbanizacyjnych. Odwoływanie się w przypadku złożonych układów osadniczych głównie do koncepcji L.H. Klaassena i J.H.S. Paelincka (1979) jest już dzisiaj niewystarczające (Runge i in. 2014). Policentryczność, jak i koincydencja struktury przestrzenno-społecznej powodują nieadekwatność modeli tzw. szkoły chicagowskiej. Jedynie propozycja Harrisa i Ullmana posiada stosunkowo dużą moc wyjaśniającą.

Także peryferyjność w złożonym układzie osadniczym powinna być definiowana wariantowo w zależności od tego, czy przedmiotem zainteresowania są obszary zewnętrzne, czy też usytuowane wewnątrz danego układu.

Literatura

- Castells M., 1982, *Kwestia miejska*, PWN, Warszawa.
- Chojnicki Z., 1996, *Region w ujęciu geograficzno-systemowym*, [w:] T. Czyż (red.), *Podstawy regionalizacji geograficznej*, Wyd. Naukowe Bogucki, Poznań, 7–44.
- Chojnicki Z., 1988, *Koncepcja terytorialnego systemu społecznego*, *Przegląd Geograficzny* 4, 491–509.
- Długoborski W., 1967, *Kształtowanie się Zagłębia Górnosląskiego (próba analizy ekonomiczno-przestrzennej)*, *Śląski Kwartalnik Historyczny Sobótka* 1–2, 109–127.
- Gregory D., Urry J., (red.), 1987, *Social Relation and Spatial Structures*, Macmillan Education, London.
- Jałowiecki B., 1988, *Społeczne wytwarzanie przestrzeni*, Książka i Wiedza, Warszawa.
- Jałowiecki B., Szczepański M.S., 2002, *Miasto i przestrzeń w perspektywie socjologicznej*, Wydawnictwo Naukowe SCHOLAR, Warszawa.
- Klaassen L.H., Paelinck J.H.S., 1979, *The future of large towns*, *Environment Planning*, A, 11.
- Krzysztofik R., Runge J., 2010, *Tendencje lokalizacyjne budownictwa mieszkaniowego w miastach konurbacji katowickiej po 1945 roku a model urbanizacji*, [w:] I. Jażdżewska (red.), *XXIII Konwersatorium Wiedzy o Mieście: Osiedla blokowe w strukturze przestrzennej miast*, Uniwersytet Łódzki, Łódź, 37–49.
- Lipok-Bierwaczonok M., 1996, *Mieszkańcy nowego miasta*, [w:] M. S. Szczepański (red.), *Tychy 1939-1993, Monografia miasta*, Wydanie Urząd Gminy Tychy, 184–198.
- Lisowski A., 2003, *Koncepcja przestrzeni w geografii człowieka*, Wydawnictwo Uniwersytetu Warszawskiego, Warszawa.
- Ravenstein E.G., 1885, *The Laws of Migration*, *Journal of the Statistical Society of London*, 48 (2), 167–235
- Runge A., 2010, *Procesy ludnościowe w województwie śląskim*, [w:] J. Runge, I. Żurek (red.), *Procesy i struktury demograficzno-społeczne na obszarze województwa śląskiego w latach 1988–2008*, Urząd Statystyczny, Katowice.

- Runge J., Kłosowski F., 2011, *Changes in population and economy in Śląskie voivodship in the context of the suburbanization process*, Bulletin of Geography, Socio-economic series, UMK Toruń, nr 16/2011, 89–106.
- Runge J., Kantor-Pietraga I., Krzysztofik R., Runge A., 2014, *Model urbanizacji złożonych układów osadniczych w świetle procesu kurczenia się miast*, [w:] T. Stryjakiewicz, (red.), *Kurczenie się miast w Europie Środkowo-Wschodniej*, Bogucki Wydawnictwa Naukowe, Poznań, 115–125.
- Runge J., Krzysztofik R., Spórna T., 2011, *Cechy specyficzne umiastowienia województwa śląskiego na przełomie XX i XXI wieku*, [w:] K. Marciniak, K. Sikora, D. Sokołowski (red.), *Koncepcje i procesy badawcze geografii*, Wyższa Szkoła Gospodarki, Bydgoszcz, 251–264.
- Rykiel Z., 1985, *Zagadnienia regionalnych systemów osadniczych*, Studia KPZK PAN, PWE, Warszawa, t. 85.
- Rykiel Z., 1991, *Rozwój regionów stykowych w teorii i w badaniach empirycznych*, Prace Habilitacyjne IG i PZ PAN, Ossolineum, Wrocław.
- Spórna T., 2012, *Modele przemian urbanizacyjnych w województwie śląskim*, Uniwersytet Śląski, Sosnowiec.
- Węclawowicz G., 1989, *Struktura społeczno-przestrzenna miasta Katowic*, [w:] Z. Rykiel (red.), *Struktury i procesy społeczno-demograficzne w regionie Katowickim*, Prace Geograficzne IG i PZ PAN, Ossolineum, Wrocław, nr 151, 121–146.
- Zelinsky W., 1971, *The hypothesis of the mobility transition*, Geographical Review, tom 2, 219–249.
- Ziółkowski J., 1960, *Drogi rozwoju miasta przemysłowego*, Katowice.

Social space models of complex settlement systems – selected theoretical and empirical aspects

Summary

The aim of this work is an attempt to pay attention to problems of investigations of social space in complex settlement systems. Semantic differentiation of the notion of both the space and social space makes it necessary to specify their range in relation to particular research reality. Simultaneously, the review of the hitherto conceptualization of social space suggests that most of them concerns real space and only some concern perceptual and conceptional space. Especially classical models and theories refer to isotropic space where location or influence directions are not deformed by

different barriers or limitations. Complex settlement systems represent an evidence of such situation because the neighborhood of changes of different origin, size, potential or trends causes the disclosure of differentiated features of social space. Katowice conurbation represents an evidence where several distinctly different types of relation between formation of space structure and disclosure of features of social structure were identified. This contradicts a common thesis of relative social homogeneity of this settlement system. Simultaneously, the accepted so far model by Klaassen and Pealinck (1979) to explain urbanization changes requires essential modifications (Runge J, Kantor-Pietraga, Krzysztofik, Runge A, 2014).

Keywords: social space, complex settlement systems, Katowice conurbation, Silesian Voivodship

Anna Runge

Katedra Geografii Ekonomicznej

Wydział Nauk o Ziemi

Uniwersytet Śląski

ul. Będzińska 60, 41-200 Sosnowiec

anna.runge@us.edu.pl

Jerzy Runge

Katedra Geografii Ekonomicznej

Wydział Nauk o Ziemi

Uniwersytet Śląski

ul. Będzińska 60, 41-200 Sosnowiec

jerzy.runge@us.edu.pl

GRZEGORZ WĘCŁAWOWICZ

O nowe miejsce strategii rozwoju w polityce miejskiej, z perspektywy badań porównawczych miast Europy Środkowej

Zarys treści: Prezentowany artykuł zawiera wyniki z badań przeprowadzonych w ramach międzynarodowego projektu ReNewTown nad miastami postsocjalistycznymi Środkowej Europy oraz refleksje z tzw. „badań uczestniczących”, w których autor uczestniczył jako planista przestrzenny w Urzędzie Miasta Krakowa podczas prac nad krakowskim Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego. Badania te oraz wcześniejsze doświadczenia badawcze pozwoliły zaproponować zmianę miejsca strategii rozwoju miasta w zarządzaniu jego przestrzenią poprzez zwiększenie udziału mieszkańców miast w zarządzaniu, zgodnie z koncepcją współzarządzania. Dla polskich dokumentów normujących strategię miasta zaproponowano cztery główne priorytety: wzmacnianie społeczeństwa obywatelskiego i rozwoju kapitału ludzkiego, polepszanie warunków do podejmowania działalności gospodarczej, poprawę warunków mieszkaniowych i jakości krajobrazu miejskiego, zadbanie o rozwój zrównoważony i energooszczędny.

Słowa kluczowe: strategia miasta, miasto postsocjalistyczne, współzarządzanie, partycypacja społeczna, społeczeństwo obywatelskie

Wprowadzenie

Podjęte w ostatnich latach prace nad ukształtowaniem polityki miejskiej w Polsce odzwierciedlają konieczność stawiania czoła współczesnym wyzwaniom stojącym przed planistami przestrzennymi, tj. zapoczątkowania procesu przywracania ładu przestrzennego w skali całego kraju, ale również w skali miejskiej. Istotnym impulsem do zapoczątkowania tego procesu

stało się ukierunkowanie polityki terytorialnej UE na zagadnienia miejskie. Podstawowym zagadnieniem w kształtowaniu polityki miejskiej w Polsce jest konieczność szerokich zmian roli studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego (SUiKZP) i miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego (MPZP) (Chmielewski, Węclawowicz 2010). Wydaje się konieczne często postulowane (Belof 2013, 2014) przejście od tradycyjnego rządu (ang. *governing*) do zarządzania (ang. *governance*). Należy jednak stwierdzić istnienie silnych ograniczeń w realizacji koncepcji zarządzania partycypacyjnego, które wynikają z braku zaufania do władz samorządowych oraz nieczytelnego systemu planowania przestrzennego dającego sprzeczne sygnały mieszkańcom i inwestorom. Klasycznym przykładem takiej sytuacji są tzw. warunki zabudowy, które pozwalają na zabudowę, gdy tymczasem plany miejscowe tworzone na podstawie SUiKZP mówią o ochronie danego terenu (Węclawowicz, Brzosko-Sermak 2010).

Powszechna świadomość koniecznych zmian polityki przestrzennej i ukształtowania polityki miejskiej wspierana jest wynikami licznych badań informacyjno-diagnostycznych oraz analiz stanu i uwarunkowań planistycznych w gminach. Dobrym przykładem mogą tu być badania wykonywane od kilku lat w IGiPZ PAN w Warszawie pod kierunkiem P. Śleszyńskiego (Śleszyński i in. 2007, 2012), liczne prace Instytutu Rozwoju Miast w Krakowie, artykuły publikowane w „Przeglądzie Urbanistycznym” i wielu innych czasopismach. Szczególne znaczenie diagnostyczne, postulujące podjęcie działań, posiada *Raport o ekonomicznych stratach i społecznych kosztach niekontrolowanej urbanizacji w Polsce* (<https://www.igipz.pan.pl/aktualnosci-zgmil/raport-ekonomiczny-2013.html>).

W prezentowanym rozdziale przedstawiono wyniki porównawczych badań empirycznych przeprowadzonych w wybranych miastach i kilku dzielnicach miast Europy Środkowej. Badania te realizowane były w ramach projektu ReNewTown (<http://www.renewtown.eu>).

Wychodząc od koncepcji miasta postsocjalistycznego jako produktu transformacji społeczno-politycznej i gospodarczej po 1989 r., we wspomnianym projekcie skoncentrowano się na podstawowym problemie: co zrobić z miastem postsocjalistycznym i jak dostosować je do współczesnych wymogów cywilizacyjnych.

Odwołano się również do doświadczeń praktycznych w skali jednego miasta, tzw. badań uczestniczących zrealizowanych w formie kilkuletniej pracy (2008–2011) nad Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta Krakowa (Chmielewski i in. 2013). Udział autora w zespole przygotowującym ekspercki projekt Koncepcji przestrzennego zagospodarowania kraju do roku 2033 (Korcelli i in. 2010), oraz w przygotowaniu raportu wprowadzającego dla Ministerstwa Rozwoju Regionalnego na potrzeby przeglądu Organizacji Współpracy Gospodarczej i Rozwoju krajowej polityki miejskiej w Polsce (Węclawowicz i in. 2010) pozwoliły na nowe spojrzenie na problematykę kształtowania polityki miejskiej w skali krajowej i globalnej.

Celem prezentowanego artykułu jest zwrócenie uwagi planistów przestrzennych i władz samorządowych na tworzenie strategii rozwoju miasta jako efektywnego narzędzia wzmacniającego koncepcję planowania partycypacyjnego, określanego w ubiegłych dekadach za pomocą pojęcia *coillaborative planning* (Healey 1997). Na istnienie takiego zapotrzebowania w miastach Polski wskazuje praktyka planistyczna charakteryzująca się brakiem możliwości wypracowania trwalszych koncepcji zagospodarowania przestrzennego miast (Chmielewski i in. 2013).

Na tym tle międzynarodowe badania porównawcze nad kształtowaniem strategii dla miast postsocjalistycznych (Węclawowicz 2013) wskazały na istnienie podobnych problemów w pozostałych krajach Europy Środkowej. Wskazały również, że – poza zmianami legislacyjnymi w skali krajów i usprawnienia działalności samorządów – najważniejszym celem planowania strategicznego powinno być sprzyjanie tworzeniu się społeczeństwa obywatelskiego i zwiększenie kapitału społecznego. Realizacja takiego nadrzędnego celu wydaje się najlepszym gwarantem trwałego polepszenia warunków życia i uzyskania ładu przestrzennego w miastach.

„Badania uczestniczące” w Krakowie

Doświadczenia krakowskie uświadomiły badaczom mankamenty i brak myślenia strategicznego wśród lokalnych polityków i urbanistów

kształtujących przestrzeń tego miasta. Należy przyznać, że nie jest to tylko problem Krakowa, ale również znacznej części miast Polski. Strategiczne podejście do kształtowania przestrzeni miast zdominowane jest bieżącymi potrzebami, naciskami politycznymi różnych grup interesu, aktualnymi wydarzeniami społecznymi, a zwłaszcza uszczerbkami i niekonsekwencjami prawnymi w systemie planowania w Polsce (Chmielewski i in. 2013). Badania i prace nad studium w Krakowie wskazały np. na problem niedoprecyzowania roli dokumentu SUIKZP w stosunku do Miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego (Chmielewski, Węclawowicz 2010).

W Krakowie istotnym problemem jest przygotowanie Studium jako dokumentu nie o charakterze propagandowym, zazwyczaj jednej opcji politycznej, ale będącego wynikiem konsensusu osiągniętego w ramach rzeczywistej partycypacji społeczności lokalnej. W rzeczywistości dokument Studium, ma ograniczone możliwości regulacyjne, które są pozbawione czynników stymulujących rozwój miasta, nie jest on w stanie zapobiegać chaosowi przestrzennemu oraz nie rozstrzyga narastających w przestrzeni miasta konfliktów, np. poprzez przekształcanie w sposób spontaniczny struktury miasta, przez co generuje powstawanie barier rozwojowych w przyszłości. Badania o charakterze uczestniczącym pozwoliły autorowi doświadczyć iluzoryczności tzw. partycypacji społecznej w kształtowaniu polityki przestrzennej miasta. Formalnie wypełnione zadania (związane z konsultacjami społecznymi) w ograniczonym stopniu związane były ze świadomym kształtowaniem polityki przestrzennej miasta. Władze samorządowe zasadniczo nie były zainteresowane sprawą, poza jej elementami kontrowersyjnymi, których nagłośnienie mogło przysporzyć nowego elektoratu. W świadomości mieszkańców, do których nie dotarła rzetelna informacja o dylematach planistyczno-rozwojowych miasta, w większości działania i postulaty miały charakter jednostkowy. Na przykład we wnioskach dotyczących Studium wnioskodawcy zainteresowani byli jedynie zabezpieczeniem swojej własności lub stworzeniem warunków do ich intratnej sprzedaży.

W rezultacie można postawić tezę, że ani Strategia rozwoju miasta ani SUIKZP nie są dokumentami, za pomocą których można w pełni kształtować długofalową wizję rozwoju. Przy zmianie ekipy rządzącej miastem ciągłość w planowaniu przestrzennym jest zrywana. Polityka przestrzenna, stawiana

obok polityki gospodarczej i polityki społecznej, jest najsłabszym „graczem” ogólnej polityki rozwoju; ma negatywne konsekwencje dla ładu przestrzennego i jakości życia w miastach. Podstawowym mankamentem systemu planowania przestrzennego jest odejście (w prowadzeniu polityki o charakterze publicznym, w tym oczywiście polityki przestrzennej) od opierania podejmowanych decyzji na obiektywnych informacjach o zachodzących zjawiskach, czyli od prowadzenia polityki opartej na dowodach (tzw. *evidence-based policy*), a podporządkowanie jej partykularnym i krótkotrwałym interesom grupowym.

Badania porównawcze w wybranych miastach i dzielnicach miast Europy Środkowej

Badania w ramach projektu ReNewTown zatytułowane „*Nowe miasto postsocjalistyczne: konkurencyjne i atrakcyjne*” finansowane były przez okres od kwietnia 2011 do marca 2014 r. w ramach Programu dla Europy Środkowej. Miały one na celu znalezienie generalnej odpowiedzi na pytanie, co zrobić z miastami postsocjalistycznymi Europy Środkowej i Wschodniej.

Przeprowadzone badania społeczne i rynkowe oraz wyniki analiz „dobrych praktyk”, sprawozdania i raporty zostały podsumowane, a następnie udostępnione w internecie w języku angielskim na stronie projektu: www.renewtown.eu/, a w języku polskim w dwóch artykułach (Węclawowicz, Wątorska-Dec 2012, 2013). Badania te stały się podstawą do podjęcia konkretnych, praktycznych działań w formie sfinansowania realizacji czterech projektów inwestycyjnych zlokalizowanych w dzielnicy Nowa Huta w Krakowie, w dzielnicy Jižní Mesto w Pradze (w Czechach), w mieście Velenje (w Słowenii), w mieście Hnúšťa (Słowacja). Inwestycje te potraktowano jako przykłady modelowych rozwiązań konkretnych problemów dla danego miasta lub dzielnicy, obciążonych socjalistyczną przeszłością.

W przypadku Nowej Huty w Krakowie realizowany projekt inwestycyjny miał za zadanie zwiększenie oferty wydarzeń kulturalnych i społecznych oraz stworzenie miejsca na organizację takich działań. W Velenje (w Słowenii) inwestycja miała na celu polepszenie jakości przestrzeni publicznej między

blokami mieszkaniowymi. W przypadku dzielnicy Pragi czeskiej Jižní Mesto problemem było zmniejszenie bezrobocia, które starano się zredukować poprzez organizację ośrodka doradztwa biznesowego dla mieszkańców. Natomiast w Hnúšť'a (Słowacja) znaleziono nową funkcję dla budynku użyteczności publicznej wybudowanego w okresie socjalizmu.

W sumie analizie poddano kilkanaście typów modeli stosowanych w praktyce życia codziennego miast oraz ich efektywność i możliwości przeniesienia do innych krajów jako tzw. „dobrych praktyk” generujących zmiany i podnoszących jakość życia w miastach. Badając możliwości przeniesienia takich modeli, szczególną uwagę zwrócono na specyficzne potrzeby społeczne, polityczne i kulturalne społeczności lokalnych oraz warunki niezbędne do wdrożenia danego modelu. Poszczególne modele, jakkolwiek ściśle powiązane z głównymi celami strategicznymi danego miasta, posiadały w znacznym stopniu charakter operacyjny.

Pierwszy model generowania zmian w przestrzeni miasta dotyczył sposobów wzbogacenia oferty wydarzeń kulturalnych i społecznych w mieście lub dzielnicy. Drugi model działań obejmował sposoby poprawy jakości i uporządkowania przestrzeni publicznej między blokami mieszkaniowymi. Trzeci dotyczył działań w zakresie wspierania działalności i rozwoju małych przedsiębiorstw i firm działających w skali osiedli mieszkaniowych. Czwarty model związany był z poprawą atrakcyjności architektonicznej postsocjalistycznych budynków, a kolejny dotyczył poszukiwania dla nich nowych funkcji. Kolejne trzy modele działań miały na celu zwiększenie zaangażowania społeczności lokalnych w organizację lokalnych imprez i udział w nich, odbudowanie idei wolontariatu w poprawianiu wizerunku miasta oraz pobudzenie widzy o historii miasta i dzielnicy. Kolejny model, dziewiąty, dotyczył poprawy efektywności energetycznej starych budynków. Ostatnie modele dotyczyły:

- bezpośredniego zaangażowania lokalnej społeczności w procesy decyzyjne podejmowane przez władze miasta lub dzielnicy
- podziału odpowiedzialności między właścicieli i użytkowników odnośnie do dbania o budynki mieszkaniowe aktualnie zaniedbane, a powstałe w okresie socjalizmu.

Pomimo różnorodności sytuacji modelowych i różnych „dobrych praktyk” wspólnym sukcesem, zarówno na poziomie pojedynczego budynku

wielorodzinnego, kwartału ulic, jak i dzielnicy było zdeterminowane działanie jednej osoby, grupy osób lub ukształtowanego zespołu współdziałających osób, które były siłą napędową podjętych działań przez dłuższy okres. Drugim najważniejszym wspólnym czynnikiem sukcesu, bez którego większość zebranych modeli nie byłaby możliwa do zrealizowania, było wsparcie na poziomie lokalnych decydentów z grona władz samorządowych miasta.

O nowy styl kształtowania strategii rozwoju miasta

Po roku 1989 nastąpiła zmiana sposobu myślenia o miastach widzialnych poprzednio głównie jako produkt ideologii, tj. miast ukształtowanych przez 40 lat pod wpływem ideologii socjalizmu, a następnie przekształcanych pod wpływem nowych dominujących ideologii wolnego rynku i neoliberalizmu. Zwrócono większą uwagę na takie koncepcje, jak: miasto zwarte, *smart growth*, *smart cities*, miasta zrównoważone, *inclusive city*, *resilient city*, *just city*, *cittaslow*, nowa urbanistyka i wiele innych. Nową tendencją w strategiach opracowywanych po kryzysie gospodarczym ostatnich lat jest szczególnie uwzględnienie różnie definiowanej koncepcji konkurencyjności. Na przykład OECD (2011) skupia się na wspieraniu rozwoju opartego na tzw. „zielonym wzroście” lub „zielonej gospodarce”. Model rozwoju gospodarczego oparty na ekologicznych lub odnawialnych źródłach energii charakteryzuje się większą efektywnością i przynosi oszczędności gospodarcze, polepszając jednocześnie stan środowiska.

Odpowiedź na pytanie, co zrobić z miastem postsocjalistycznym będąca motywem przewodnim prowadzonych badań (w projekcie ReNewTown), wynika w znacznym stopniu z obserwacji i badania codziennej praktyki funkcjonowania miast w procesie transformacji politycznych, społecznych i gospodarczych Europy Środkowej i Wschodniej. Przeprowadzono szerokie badania porównawcze oraz skonfrontowano wyniki na licznych konferencjach, seminariach i dyskusjach, w czasie których konfrontowano swoją wiedzę z wiedzą ekspertów i praktyków bezpośrednio zaangażowanych w działalność samorządów na różnych szczeblach.

Ważnym wnioskiem jest również stwierdzenie, że zbyt doktrynalne i neo-liberalne podejście do kontroli samorządu lokalnego na poziomie miasta czy nawet powiatu wymaga ponownego rozważenia. Podporządkowanie funkcjonowania samorządów w społecznościach lokalnych teoriom rynkowym wydaje się zbyt radykalne, szczególnie w kontekście europejskim. Miasta na naszym kontynencie podążały historycznie za różnymi ścieżkami rozwoju, które wzbogaciły ich różnorodność kulturową i lokalną odrębność oraz specyfikę regionalną. Ta różnorodność jest wynikiem stałej interakcji zachodzącej w wyniku wzajemnego oddziaływania państwa, rynku, lokalnej kultury i tradycji, które w przypadku dziedzictwa kulturowego mają zarówno pozytywne, jak i negatywne konsekwencje.

W tym kontekście warto przypomnieć, że władza lokalna nie dysponuje wszystkimi zasobami (ekonomicznymi i prawnymi) niezbędnymi do osiągnięcia swoich celów. Dlatego też współpraca mieszkańców (najlepiej jako części społeczeństwa obywatelskiego) powinna stać się główną zasadą działalności władz lokalnych. Pierwszym krokiem na tej drodze powinno być zbudowanie zaufania pomiędzy autorami strategii, planistami przestrzennymi a społecznością lokalną, a następnie przedyskutowanie i uznanie potrzeb i preferencji takiej społeczności.

W praktyce władze lokalne powinny przyjąć proaktywne modele zarządzania w celu poprawy spójności i współpracy w ramach społeczności lokalnej, które oddziałują w widoczny sposób na sytuację społeczną i ekonomiczną miasta. Władze lokalne powinny również położyć nacisk na promowanie i wspieranie lokalnej przedsiębiorczości, a nie koncentrować się wyłącznie na przyciąganiu inwestycji zewnętrznych. Wzmocnienie od wewnątrz, powinno urozmaicać lokalną gospodarkę, zamiast przyciągać duże przedsiębiorstwa lub przemysł z zewnątrz. Obowiązkiem samorządu jest uznanie faktu, że stworzenie wysokiej jakości życia dla wysoko wykwalifikowanych pracowników jest warunkiem wzrostu gospodarczego dzielnicy lub miasta i poprawia jego konkurencyjność; jest to również podstawowy element zapobiegania nadmiernej emigracji z miasta.

Według teorii reżymów miejskich (Stoker 1998) czy teorii organizacji możliwe jest utworzenie koalicji obywateli, inwestorów lokalnych i zewnętrznych oraz lokalnych władz mającej na celu racjonalne kształtowanie miasta

(Mossberger i in. 2012). Sukces takich działań może być jednak silnie zróżnicowany w zależności skali partycypacji społeczności lokalnej w sprawach miejskich oraz procesów politycznych i kulturalnych zachodzących w mieście. Szczególne znaczenie posiada koncepcja przechodzenia od rządzenia przez samorząd (*local government*) do bardziej ogólnej koncepcji zarządzania partycypacyjnego (*governance*).

Uporządkowanie przestrzeni w miastach postsocjalistycznych wymaga nowego podejścia do planowania przestrzennego oraz tworzenia strategii w różnych układach przestrzennych w formie długoterminowych planów rozwoju. Plany przestrzenne i strategie rozwoju powinny być zintegrowane w układzie hierarchicznym od najniższego do najwyższego poziomu, tj. od poziomu społeczności lokalnej lub sąsiedztwa do skali dzielnicy miasta i powiatu, a następnie do skali miast małych, średnich i dużych oraz obszarów metropolitalnych i miejskich systemów na poziomie regionalnym i krajowym.

Niestety, problemy miast w Europie Środkowej wynikają nie tylko z postsocjalistycznego dziedzictwa, ale również z braku polityki w zakresie zarządzania rozwojem miasta. W przypadku Polski szczególnie negatywne znaczenie ma brak polityki mieszkaniowej w skali krajowej i nowoczesnego prawodawstwa, które mogłoby zapobiec nadmiernemu i niekontrolowanemu rozlewaniu się miast.

Pierwszym krokiem na drodze do ukształtowania nowoczesnego myślenia strategicznego dla rozwoju miast jest tworzenie grupy mieszkańców wspierających uzgadnianą strategię rozwoju. Powinno się stworzyć skuteczną koalicję polityczną wokół pragmatycznych celów częściowych dla strategii rozwoju dla miasta lub dzielnic. Powstanie takiej koalicji wymaga utworzenia sojuszu politycznego, składającego się z różnych grup interesów i wielu grup społecznych zainteresowanych również przyciągnięciem potencjalnych sojuszników. Na przykład, włączenie różnych miejskich ruchów społecznych jako sojuszników wspierających realizację strategii rozwoju pozostaje często niezrealizowanym zamierzeniem. Pewną nadzieją na zmianę takiej sytuacji można wiązać z zapoczątkowaniem eksperymentów z tzw. budżetem partycypacyjnym.

Wnioski dla polskich miast

Główne cele strategiczne rozwoju każdego miasta mają podobny charakter i mogą być klasyfikowane jako gospodarcze, społeczne, środowiskowe i polityczne (zwłaszcza w odniesieniu do sposobów zarządzania). Należy nadmienić, że nie ma standardowej strategii rozwoju, która rozwiązywałaby wszystkie specyficzne problemy lokalne. W procesie powstawania strategii konieczne jest skupienie uwagi na najważniejszych celach działania definiowanych w kategoriach możliwie ogólnych.

Założenia i cele strategiczne należy sformułować w taki sposób, aby ich realizacja była wspierana przez działanie naturalnych sił rynkowych. Na przykład, uwarunkowania rynkowe mogą nie sprzyjać pewnym typom działalności gospodarczej w danym otoczeniu miejskim. W związku z tym wspieranie takiej działalności w takim miejscu i czasie jest nie efektywne, generuje potencjalne straty, obniżając rentowność i szansę na sukces. Zgodnie z tzw. „złotą regułą” każdej dobrej strategii, która mówi że powinno się formułować tylko niewielką liczbę najważniejszych celów (Rumelt 2013), dla miast postsocjalistycznych zaproponowano przedstawione poniżej cztery główne cele, które w pełni można zastosować w przypadku miast polskich.

Po pierwsze, tworzenie się społeczeństwa obywatelskiego oraz rozwój kapitału ludzkiego mogą być traktowane jako podstawowy cel strategii miejskiej. Tak postrzegany cel główny powinien być traktowany jako warunek wstępny dla pomyślnej realizacji pozostałych celów strategicznych.

Drugi cel powinien dotyczyć gospodarki lokalnej, wraz z zagadnieniami rynku pracy ze szczególnym uwzględnieniem tworzenia nowych miejsc pracy i rozwiązywania problemów bezrobocia. Realizacja tak sformułowanego celu jest silnie związana z jakością siły roboczej zamieszkującej w danym mieście, czyli generalnie z dostępnością zasobów kapitału ludzkiego. Dlatego też warunkiem wstępnym, promowanego często w większości strategii miejskich rozwoju gospodarki opartej na wiedzy, jest istnienie wysokiej jakości zasobów ludzkich w danym mieście. Szczególne znaczenie ma fakt istnienia społeczeństwa obywatelskiego, co sprzyja rozwojowi wydajnej działalności gospodarczej, a następnie sprzyja realizacji trzeciego celu strategii, tj. podnoszenia jakości warunków mieszkaniowych i krajobrazowych środowiska

miejskiego. Istnienie silnych sprzężeń zwrotnych pomiędzy wymienionymi elementami (społeczeństwem obywatelskim, aktywnością gospodarczą, warunkami mieszkaniowymi i środowiskowymi) ma bezpośredni i korzystny wpływ na jakość życia w danym mieście.

Strategicznym celem rozwoju o charakterze ogólnym, ściśle powiązanim z poprzednimi celami, jest również rozwój zrównoważony skoncentrowany w pierwszym rzędzie na efektywnym i oszczędnym wykorzystaniu energii. Zagadnienie to w coraz większym stopniu staje się kluczowym czynnikiem wpływającym na polepszenie warunków życia mieszkańców miast.

Wybrane powyżej cele strategiczne mogą stać się podstawą utworzenia ogólnej strategii długoterminowej, w której unika się podziałów na sektory (np. gospodarcze) i która jest spójna w kategoriach społecznych, ekonomicznych i politycznych. Jedną z głównych koncepcji, która musi być zintegrowana z proponowaną strategią, jest tzw. „terytoryzacja” polityki rozwoju. Strategia rozwoju powinna być bezpośrednio związana z lokalnymi problemami miasta. Stąd pojęcie terytorialna lub lokalna strategia rozwoju zostało przyjęte jako alternatywa dla centralizowanego podejścia korzystającego z przyjmowanego dotychczas czysto ekonomicznego podejścia z podziałem na sektory gospodarki i rodzaj zarządzania.

Inną istotną koncepcją konieczną w dyskusjach nad tworzeniem strategii rozwoju jest poważne traktowanie koncepcji subsydiarności. Koncepcja ta, określana również jako idea pomocniczości, jest przecież jednym z ważnych fundamentów społeczeństwa obywatelskiego.

Przyjmuje się, że wszystkie wymienione powyżej główne cele strategii rozwoju, wraz z ich układem hierarchicznym, służą poprawie warunków życia w miastach. Strategie te powinny być jednak zintegrowane z planami strategicznymi w skali dzielnic, miasta, regionu, kraju, a nawet całego obszaru Unii Europejskiej. Przedstawione wnioski zgodne są również z rekomendacjami przedstawionymi w ekspertyzie przygotowanej przez OECD w 2011 r., a dotyczącej oceny polityki miejskiej w Polsce.

Literatura

- Belof M., 2013, *Teoria a praktyka planowania regionalnego*, Wydawnictwo: Politechnika Wrocławska.
- Belof M., 2014, *Współczesne wyzwania planowania przestrzennego*, Laboratoria multi-level governance. Visegrad Fund, TUP, Wrocław, 25–29.
- Chmielewski J.M., Węclawowicz G., (red.), 2010. *Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego a Miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego*, Biuletyn KPZK PAN, z. 245, Warszawa.
- Chmielewski J.M., Węclawowicz G., Degórska B., Bartoszczuk W., Brzosko-Sermak A., 2013, *Kraków: Wyzwania rozwojowe polityki przestrzennej* Oficyna Wydawnicza Politechniki Warszawskiej.
- Healey P., 1997, *Collaborative Planning*, Palgrave, Houndmills.
- Korcelli P., Degórski M., Drzazga D., Komornicki T., Markowski T., Szlachta J., Węclawowicz G., Zaleski J., Zaucha J., 2010, *Ekspercki projekt Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju do roku 2033*, Studia KPZK PAN, Warszawa.
- Mossberger K., Clarke S.E., John P. (red.), 2012, *The Oxford Handbook of Urban Politics*, Oxford University Press.
- OECD 2011, *OECD Urban Policy Reviews: Poland*, OECD Publishing, Paris. <http://dx.doi.org/10.1787/9789264097834-en>
- Raport o niekontrolowanej urbanizacji, <https://www.igipz.pan.pl/aktualnosci-zgmil/raport-ekonomiczny-2013.html> (dostęp: 10.05.2015)
- ReNewTown, <http://www.renewtown.eu> (dostęp: 10.05.2015)
- Rumelt R. P., 2013, *Dobra strategia zła strategia. Czym się różnią i jakie to ma znaczenie*, MT Biznes, Warszawa.
- Stoker G., 1998, *Regime theory and urban politics* [w:] H. Judge, G. Stocker, H. Wolman (red.) *Theories of urban politics*, Thousand Oaks, CA Sage, s. 54–71.
- Śleszyński P., Bański J., Degórski M., Komornicki T., Więckowski M., 2007, *Stan zaawansowania planowania przestrzennego w gminach*, IGiPZ PAN, Prace Geograficzne, nr 211, Warszawa.
- Śleszyński P., Komornicki T., Solon J., Więckowski M., 2012, *Planowanie przestrzenne w gminach*, IGiPZ PAN, Wydawnictwo Akademickie Sedno, Warszawa.
- Węclawowicz G., Łotocka M., Baucz A., 2010, *Rozwój miast w Polsce. Raport wprowadzający Ministerstwa Rozwoju Regionalnego opracowany na potrzeby przygoto-*

wania przeglądu OECD krajowej polityki miejskiej w Polsce, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa.

Węclawowicz G., Brzosko-Sermak A., 2010, *Problemy w określeniu oczekiwań związanych ze Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego, na przykładzie Krakowa*, Biuletyn KPZK PAN, z. 245, Warszawa, 44–55.

Węclawowicz G., 2013, *Transnational Development Strategy for the Post-socialist cities of Central Europe*, Polish Academy of Sciences, Institute of Geography and Spatial Organization, Warsaw, <http://www.renewtown.eu>

Węclawowicz G., Wątorska-Dec M., 2012, *Kształtowanie nowego oblicza postsocjalistycznych miast Europy Środkowo-Wschodniej*, *Przegląd Geograficzny*, t. 84(4) 639–647.

Węclawowicz G., Wątorska-Dec M., 2013, *Polepszanie warunków życia w miastach Polski i Europy Środkowej i w ich post-socjalistycznych dzielnicach wg koncepcji projektu ReNewTown*, *Studia Miejskie*, t. 12, Opole, 35–44.

New places of urban strategies, from the comparative perspectives of research on Central European cities

Summary

The chapter concern the mains findings and general conclusion from the “participant observation” of author - as a planner in the mayor office of Kraków, and research from the international project ReNewTown aimed on the improvements of the living conditions in the post-socialist cities of Central Europe. This experience generate the proposal for the increase of the urban inhabitant participation in the spatial planning and reformulation the place of urban strategy as a element of governance concept. The general urban strategy for polish cities has been proposed as: formation of civil society and expansion of human capital, expanding and improving economic activity, improving the quality of housing and of landscape, sustainable development and energy efficiency.

Keywords: urban strategy, post-socialist cities, governance, participation, civil society

Grzegorz Węclawowicz

Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania

Polska Akademia Nauk

ul. Twarda 51/55, 00-818 Warszawa

g.wecla@twarda.pan.pl

