

MIASTO

w badaniach geografów



TOM 1

pod redakcją

**Piotra Trzpacza, Joanny Więclaw-Michniewskiej
Agnieszki Brzosko-Sermak i Arkadiusza Kołosa**

List do Profesora Zygmunta Górki

Szanowny Panie Profesorze,

wdzięczność trudno jest wyrazić słowami. Nawet przygotowanie dwóch tomów i pięciuset stron tekstu pozostawia pewien niedosyt. Autorzy niniejszego opracowania nigdy nie stworzyliby książki wystarczająco wielkiej, aby wyrazić nią uznanie dla swojego Mistrza. Jak na uczniów Pana Profesora przystało, podjęliśmy się odważnego zadania. Jego celem było stworzenie opracowania stanowiącego przegląd problemów badawczych zlokalizowanych w przestrzeni miasta.

Podobnie jak Pan Profesor, tak i my zakochaliśmy się w mieście. To Pan Profesor nauczył nas, jak poznać je głębiej, jak zobaczyć w nim to, czego inni nie dostrzegają. Dzięki Panu Profesorowi mogliśmy to miasto badać z perspektywy suburbium, lotniska, tramwaju, granicy państwa i w każdej innej sytuacji. Wielką odwagą było pozwalając nam na poszukiwanie odpowiedzi na czasami szalone pytania naukowe. To dzięki odwadze Pana Profesora i niezliczonym godzinom Pańskiej pracy jako promotora, recenzenta i współautora mogliśmy z dumą patrzeć na nasze doktoraty i publikacje. Chociaż robiliśmy je różnie, to jednak zawsze miały ten sam mocny fundament. Była nim wiedza wyniesiona z zajęć z Panem Profesorem w czasach studenckich oraz doświadczenie nabyte dzięki późniejszej współpracy.

Pozostaje nam życzyć sobie, abyśmy tak jak Pan Profesor zawsze pamiętali o tym, co najważniejsze: o drugim człowieku. Dobroć i otwartość, z jaką pochyła się Pan Profesor nad każdym swoim uczniem, bez względu na to, czy dopiero co przekroczył próg uniwersytetu, czy tak jak my ma za sobą już dość długą listę naukowo-dydaktycznych wzlotów i upadków, jest dla nas niedoścignionym wzorem.

Swoją szlachetną postawą uczył nas Pan Profesor, że prawdziwa „profesorskość” to szacunek dla młodszego, mniej doświadczonego człowieka oraz zrozumienie dla jego prawa do popełniania błędów i samodzielnego poszukiwania lepszych dróg. To dzięki Panu Profesorowi wiemy, że nie jest sztuką



słuchać, ale prawdziwą sztuką jest usłyszeć. Bez względu na to, czy przychodzimy porozmawiać z Panem Profesorem o kolejnej publikacji, sytuacji na świecie, czy zwyczajnie o życiu, zawsze możemy liczyć na otwartość, uwagę i dobrą radę.

Prosimy Pana Profesora o życzliwe przyjęcie niniejszej publikacji, przede wszystkim jako formy podziękowania za dotychczasową współpracę. Dla nas najszcześniejsze jubileusze to kolejne rocznice pierwszego spotkania z Panem Profesorem, wyjazdów na konferencje i każdej spędzonej wspólnie chwili. Życzymy Panu Profesorowi i sobie, żeby było ich jak najwięcej.

Za każdą chwilę, za każde słowo i za zawsze wyciągniętą do nas dłoń – dziękujemy!

Kraków, 8 października 2015 roku

Redakcja

Miasto w badaniach geografów

Tom 1

MIASTO

w badaniach geografów

TOM 1

pod redakcją

Piotra Trzepacza

Joanny Więclaw-Michniewskiej

Agnieszki Brzosko-Sermak

i Arkadiusza Kołosa



Uniwersytet Jagielloński

Instytut Geografii i Gospodarki Przestrzennej

Kraków 2015

Publikacja wydana ze środków Instytutu Geografii i Gospodarki Przestrzennej UJ

Redakcja tomu: Piotr Trzepacz, Joanna Więclaw-Michniewska, Agnieszka Brzosko-Sermak, Arkadiusz Kołoś

Recenzenci: dr hab. Iwona Jażdżewska, prof. UŁ, prof. dr hab. Adam Jelonek, dr Wojciech Maciejowski, prof. dr hab. Marek Sobczyński, dr hab. Izabela Sołjan

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

© Instytut Geografii i Gospodarki Przestrzennej Uniwersytetu Jagiellońskiego
w Krakowie

Wydanie I, Kraków 2015

ISBN 978-83-640089-12-1

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

List do Profesora Zygmunta Górki	9
<i>Piotr Trzepacz, Joanna Więclaw-Michniewska</i>	
Życiorys naukowy Profesora Zygmunta Górki	11
<i>Arkadiusz Kołoś, Jakub Taczanowski</i>	
Prace magisterskie napisane pod kierunkiem prof. dr. hab. Zygmunta Górki w latach 1989–2014 w Instytucie Geografii i Gospodarki Przestrzennej UJ	33
Master Theses written under the direction of Prof. Zygmunt Górka in the Institute Geography and Spatial Management UJ from 1989 to 2014	58
<i>Elżbieta Bilska-Wodecka, Antoni Jackowski, Izabela Sołjan</i>	
Funkcje religijne miasta. Zarys problematyki	59
Religious functions of a city. Outline of issues	69
<i>Agnieszka Brzosko-Sermak</i>	
Polityka lokalna i współpraca transgraniczna miast nadgranicznych – przykład miast bliźniaczych Guben i Gubin	71
Local politics and cross-border cooperation of border towns – an example of the twin cities of Guben and Gubin	89
<i>Jarosław Działek, Monika Murzyn-Kupisz</i>	
Zachowania i preferencje przestrzenne młodych artystów w mieście na przykładzie Krakowa i Katowic	91
Spatial behavior and preferences of young artists: the example of Krakow and Katowice	119
<i>Robert Faracik, Włodzimierz Kurek, Mirosław Mika, Robert Pawlusiński</i>	
„Stare” i „nowe” wartości w turystyce miejskiej. Zarys problematyki	121
The “old” and “new” values in city tourism. An outline of issues	133

Jacek Gurgul

Wybrane elementy przyrodniczo-kulturowe w układzie przestrzenno-funkcjonalnym Florencji	135
Selected environmental-cultural elements in spatial-functional system of Florence	148

Dagmara Kociuba

Propozycja nowej metodyki badań przemian struktur funkcjonalno-przestrzennych miast	149
Proposal of a new methodology of research on transformations of functional-spatial structures of cities.	167

Arkadiusz Kołoś

Transport publiczny w dzielnicach staromiejskich polskich miast	169
Public transport in Polish old town districts	182

Sebastian Książkiewicz

Modelowanie pieszej dostępności przestrzeni miejskiej w teorii space syntax	183
Modelling of pedestrian accessibility to urban space in the space syntax theory	201

Anna Łobodzińska

Imigranci w przestrzeni Oslo	203
Immigrants in Oslo	218

Dorota Matuszko, Katarzyna Piotrowicz

Cechy klimatu miasta a klimat Krakowa.	221
Characteristics of urban climate and the climate of Krakow	240

Grzegorz Micek

Uproszczenia i wyzwania badawcze w studiach nad bliskością	243
Research shortcomings and challenges in proximity-related studies	257

Barbara Miszewska

Informacyjna funkcja zachowanych średniowiecznych nazw ulic Krakowa, Poznania i Wrocławia	259
Informative function of preserved medieval street names in Kraków, Poznań and Wrocław.	275

<i>Małgorzata Pietrzak</i>	
Smok jako symbol i jego obecność w przestrzeni miasta Krakowa	277
Dragon as an omnipresent symbol of the city of Kraków	291
<i>Lucyna Przybylska</i>	
Kierunki sakralizacji przestrzeni polskich miast	293
Trends in sacralisation of Polish urban space	312
<i>Piotr Trzepacz, Małgorzata Luc</i>	
Użytkowanie ziemi w sąsiedztwie portów lotniczych Polski	315
Land use in the neighborhood of Polish airports	333
<i>Anita Wolaniuk</i>	
Uniwersytet Jagielloński i jego rola w organizacji przestrzeni.	335
Jagiellonian University and its role in space organization	351
<i>Wiesław Ziąja, Katarzyna Wiercioch</i>	
Wpływ autostrady na krajobraz i środowisko przyrodnicze południowej części Krakowa między Opatkowicami a Rżąką	353
Highway impact on the landscape and environment of the southern part of Cracow between Opatkowice and Rząka.	372
<i>Piotr Trzepacz, Monika Płaziak, Joanna Więclaw-Michniewska</i>	
Geografia współpracy międzynarodowej polskich miast	375
Geography of international partnership of Polish cities	389
<i>Joanna Więclaw-Michniewska, Mateusz Kuciel</i>	
Użytkowanie ziemi w strefie podmiejskiej Krakowa w XXI wieku na przykładzie sołectwa Bolechowice	391
Land use in the suburban zone of Kraków in the 21st century: the case of the Bolechowice village authority area	407



PIOTR TRZEPACZ, JOANNA WIĘCŁAW-MICHNIEWSKA

Życiorys naukowy Profesora Zygmunta Górki

Profesor doktor habilitowany Zygmunt Górka należy do znakomitych postaci w krakowskiej i polskiej geografii człowieka. Jego zainteresowania naukowo-badawcze obejmują przede wszystkim różnorodne aspekty geografii osadnictwa, geografii regionalnej oraz historię geografii, w tym tematykę rozwoju dyscyplin badawczych. Docenić należy szczególnie jego wkład w rozwój badań nad użytkowaniem ziemi i funkcjami dzielnic śródmiejskich miast polskich. Uwagę zwraca także szczególna aktywność Profesora w zakresie działań popularyzujących geografę, a manifestująca się wieloletnią pracą w Polskim Towarzystwie Geograficznym (w tym przy olimpiadach geograficznych). Należy również podkreślić niezwykle rzetelną opiekę naukową nad studentami oraz doktorantami.

Profesor doktor habilitowany Zygmunt Górka urodził się 5 stycznia 1945 roku we Lwowie, gdzie – na skutek działań wojennych – od 1939 roku przebywali Jego Rodzice. Po zakończeniu wojny przyszły Profesor wraz z Rodziną przybył do Krakowa (we wrześniu 1945 roku) i od tego czasu zamieszkuje tu bez przerwy. Ojciec Jubilata był sędzią, później adwokatem (zmarł w 1982 roku). Matka, była nauczycielką, a następnie księgową (zmarła w 2000 roku). Pierwszy etap kształcenia Zygmunta Górki przypadł na lata 1953–59 i objął edukację w Szkole Podstawowej nr 4 w Krakowie, następny – w I Liceum Ogólnokształcącym im. B. Nowodworskiego, w którym w 1963 roku złożył egzamin maturalny. W tym samym roku podjął studia wyższe w zakresie

geografii na Uniwersytecie Jagiellońskim, zakończone w 1968 roku wykonaniem pracy magisterskiej pod kierunkiem prof. dr hab. Karola Bromka pt.: *Monografia geograficzno-ekonomiczna Rynku Głównego w Krakowie*, która zapoczątkowała liczne potem prace dotyczące przestrzeni śródmiejskiej miast. Egzamin magisterski Profesor złożył 25 czerwca 1968 roku.

Zaraz po ukończeniu studiów (od 1 października 1968 roku) Jubilat podjął pracę jako asystent w Instytucie Geografii i Gospodarki Przestrzennej UJ (funkcjonującym wówczas jako Instytut Geograficzny), w istniejącej wtedy Katedrze Geografii Ekonomicznej z Zakładem. W 1974 roku Jubilat obronił pracę doktorską pt.: *Monografia I dzielnicy katastralnej miasta Krakowa – Śródmieście*, której promotorem był prof. dr hab. Karol Bromek. Po otrzymaniu, na podstawie decyzji Rady Wydziału Biologii i Nauk o Ziemi UJ, tytułu doktora nauk geograficznych, Zygmunt Górka otrzymał stanowisko adiunkta w ówczesnym Instytucie Geografii.

Rezultatem następnego etapu pracy naukowej było uzyskanie stopnia naukowego doktora habilitowanego nauk przyrodniczych w zakresie geografii na mocy uchwały Rady Wydziału BiNoZ UJ z dnia 17 grudnia 1987 roku, a zatwierdzonego przez Centralną Komisję Kwalifikacyjną ds. Kadr Naukowych dnia 19 grudnia 1988 roku. Rozprawę habilitacyjną stanowiła praca zatytułowana: *Śródmiejskie ośrodki usługowe wybranych miast Polski Południowej*, opublikowana w 1986 roku. Dnia 1 lipca 1990 roku Jubilat został powołany na stanowisko docenta etatowego. Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej w dniu 17 listopada 2005 roku nadał Zygmuntowi Górcie tytuł profesora, a w grudniu tego roku Jubilat otrzymał stanowisko profesora w IGiGP UJ. Przez kilkanaście lat (1997–2014) Jubilat pełnił funkcję kierownika geograficznych Studiów Niestacjonarnych na Uniwersytecie Jagiellońskim. Od początku swej ścieżki zawodowej Profesor Z. Górka zatrudniony był w Zakładzie Geografii Ludności, Osadnictwa i Rolnictwa (który *notabene* powstał w roku podjęcia przez niego pracy w Instytucie Geograficznym), a od 1 października 2001 roku powierzono Mu kierownictwo nad owym zakładem, które sprawował do kwietnia 2014 roku.

Zainteresowania naukowe Profesora Z. Górki koncentrowały się początkowo na problematyce geografii społeczno-ekonomicznej, w tym głównie geografii osadnictwa, a szczególnie użytkowania ziemi i funkcji dzielnic śródmiejskich. Dowodzą tego nie tylko przywołane powyżej prace związane

z uzyskiwaniem kolejnych stopni naukowych, ale także liczne publikacje dotyczące zagadnień związanych z przestrzenią śródmiejską. Wśród kilkudziesięciu prac opublikowanych do połowy lat 80. XX wieku, a zatem przed uzyskaniem stopnia doktora habilitowanego, ponad 60% stanowią opracowania charakteryzujące stan zagospodarowania i funkcje centralnych obszarów miasta. Do najważniejszych należą: *Użytkowanie ziemi w I dzielnicy katastralnej miasta Krakowa* (1974), *The Centre of Cracow* (1981) i *L' utilisation du sol aux centres urbains des villes de la Pologne meridionale* (1984). Wtedy też zainteresował się Jubilat metodyką badań nad użytkowaniem przestrzeni. Warto zauważyć, że w swych badaniach Profesor Górka nie ograniczał się do obszarów miejskich. Zainteresowany był także metodami badania osadnictwa wiejskiego. Dał temu wyraz m.in. w publikacji *Metoda wielkoskalowego kartowania osadnictwa wiejskiego* (1973). We wczesnym etapie pracy zawodowej Profesora Zygmunta Górki ukształtowały się też Jego upodobania i umiejętności w zakresie dokumentowania stanu badań i przedsięwzięć naukowych oraz sporządzania analiz stanu dyscyplin badawczych. Świadczą o owych predylekcjach Jubilata takie prace jak: *Bibliografia analityczna prac doc. dr hab. Karola Bromka* (1977) lub *Sprawozdanie z wycieczki naukowej Instytutu Geografii Uniwersytetu Jagiellońskiego do Anglii i Walii* (1979), publikowane w Pracach Geograficznych UJ.

Zarówno w okresie transformacji społeczno-ustrojowej Polski, jak i już w XXI wieku Jubilat prowadził badania nad przestrzenią miasta, dokonując pogłębionych analiz zmian zachodzących w owej przestrzeni. W latach 90. XX wieku Profesor Z. Górka kontynuował badania dzielnic śródmiejskich, zwłaszcza tych zabytkowych, w aspekcie przemian, jakie wywołały w nich procesy społeczno-ekonomicznej transformacji Polski. Wstępne wyniki tych dociekań zostały opublikowane w następujących artykułach: *Śródmieście Krakowa wobec współczesnych przemian społeczno-gospodarczych* (1991), *Recent Functional Changes in Cracow City-Centre* (1994), *The cultural-scientific function of Cracow and its recent transformation* (1996), *Bieżące przemiany funkcji handlowej dzielnicy Śródmieście w Krakowie w obrębie Plant* (2001). Znaczącym podsumowaniem wieloletniej pracy badawczej była opublikowana w 2004 roku książka pt.: *Krakowska dzielnica staromiejska w dobie społeczno-ekonomicznych przemian Polski na przełomie XX i XXI wieku*.

Obok zaprezentowanej tematyki śródmiejskiej piśmiennictwo naukowe Profesora Górki zawiera również liczne opracowania poświęcone problematyce użytkowania ziemi w obszarach projektowanych zbiorników wodnych w Karpatach, a także przemianom rolniczego użytkowania ziemi w powojennej Polsce. W dorobku naukowym związanym geografią osadnictwa znalazły się zatem również opracowania i studia z zakresu osadnictwa wiejskiego. Jubilat (często we współpracy z innymi badaczami) publikował – w formie artykułów naukowych i opracowań o charakterze monograficznym – wieloaspektowe wyniki rozważań nad charakterystyką i przemianami osadnictwa w Karpatach Polskich. Przywołać tu należy m.in. trzy prace z 1991 roku: *Użytkowanie ziemi i rolnictwo (w dorzeczu Górnej Wisły)*, *Urbanization de la voivode de Nowy Sącz* oraz *Settlement in Polish Carpathians*.

Zainteresowania naukowe zainicjowane w latach 70. XX wieku, a dotyczące stanu badań wybranych dziedzin naukowych, Prof. Z. Górka kontynuował biorąc aktywny udział w przygotowaniu 5-tomowej publikacji wydanej z okazji 150-lecia powołania pierwszej katedry geografii na Uniwersytecie Jagiellońskim. Jest również autorem licznych biografii wybitnych geografów krakowskich.

W dorobku, ale także i w sercu Profesora, szczególne miejsce zajmuje miasto, z którym Szanowny Jubilat związał się po przeprowadzce ze Lwowa. To właśnie stolica Małopolski przez lata była przedmiotem badań naukowych Profesora i tematem wielu Jego prac.

Naukowe dociekania Profesora Górki charakteryzują się różnorodną skalą przestrzenną. Jednocześnie trzeba zauważyć, że w swych dociekaniaach naukowych Profesor wielokrotnie wychodził nie tylko poza Kraków, ale także poza badania odnoszące się do obszaru Polski. W swych pracach omawiał zarówno wyniki niezwykle pracochłonnych badań nad użytkowaniem pojedynczych dzielnic miejskich, jak i podejmował się trudu syntezy cech osadnictwa całych regionów, państw, a nawet kontynentów.

Wśród osiągnięć Profesora Z. Górki nie sposób pominąć Jego udziału w przygotowaniu szeregu opracowań encyklopedycznych. W ramach tego rodzaju wydawnictw opublikował On kilkaset haseł, w tym wiele bardzo obszernych, np. *Zagadnienia geograficzno-polityczne świata* (1996) lub *Osadnictwo* (1997) w Encyklopedii Geograficznej Świata, odpowiednio tom IX: *Ziemia* i X: *Polska*.

Ważne miejsce w działalności popularyzatorskiej Prof. Z Górki zajmują też prace ukazujące się w wydawnictwach PTG, często o charakterze przyczynków z geografii regionalnej, dokumentujące zarazem tematykę referowanych odczytów.

Wymienione prace nie obejmują całokształtu działalności naukowej Prof. Z. Górki. W ciągu kilkudziesięciu lat aktywności zawodowej Jubilat opublikował łącznie blisko 130 pozycji, w tym artykuły naukowe, rozprawy, rozdziały w monografiach, sprawozdania, uwagi dyskusyjne, biogramy, mapy i opracowania encyklopedyczne, z czego znacząca część – ponad 60% – przypada na prace z zakresu geografii osadnictwa, zróżnicowane jednak mocno pod względem kierunków badawczych (tab. 1). Niebagatelny udział mają także prace z zakresu geografii regionalnej oraz historii geografii – zarówno odnoszące się do poszczególnych dziedzin, jak i wybitnych przedstawicieli nauk geograficznych.

Współpraca naukowa Profesora Z. Górki ze znanymi badaczami, w tym geografami, wyraziła się najpełniej w postaci odbywanych staży naukowych, udziału w konferencjach naukowych, projektach oraz opracowaniach zespołowych, a także pracy społecznej. Staże naukowe związane były z pobytami Jubilata w Instytutach Geografii uniwersytetów w St. Andrews (1986), Clermont-Ferrand (1986, 1990, 1993, 1996), Pécs (1986), Rzymie (1986), ponadto uczestniczył w grupowych wyjazdach pracowników naukowych i studentów Instytutu Geografii UJ, podczas których odwiedził instytuty geograficzne w Skopje (1974), Halle (1975), Londynie (1977) i Strasbourgu (1980). Rozszerzeniem współpracy naukowej było uczestnictwo w dwustronnych seminariach geograficznych: polsko-czechosłowackim, polsko-włoskim i kilku polsko-francuskich, podczas których Jubilat nie tylko przedstawiał referaty, ale aktywnie owe sympozja (spotkania) współorganizował. Jubilat prezentował wyniki swych badań również na wielu krajowych konferencjach i zjazdach geograficznych. Często były to wydarzenia organizowane przez Katedrę Geografii Miast i Turyzmu Uniwersytetu Łódzkiego, a mianowicie cykliczne konferencje pod nazwą *Konwersatorium Wiedzy o Mieście*, ponadto seminaria z zakresu geografii kultury oraz sesje naukowe towarzyszące Ogólnopolskim Zjazdom Polskiego Towarzystwa Geograficznego. W latach 1982–84 Profesor Zygmunt Górka kierował zespołem badającym użytkowanie ziemi, funkcje usługowe i zagadnienia ludnościowe w dziewięciu staromiejskich dzielnicach małopolskich miast.

Tab. 1. Kierunki badań Prof. Zygmunta Górki na podstawie tematyki prac opublikowanych w latach 1971–2014

Wyszczególnienie	Publikacje	
	liczba	%
Ogólna liczba prac	129	100
geografia osadnictwa	80	62,0
analizy użytkowania ziemi	9	7,0
przemiany przestrzeni miejskiej	18	13,9
funkcje miejskie	16	12,3
rozwój przestrzenny miasta	7	5,4
sieć osadnicza	10	7,8
osadnictwo wiejskie	15	11,6
mapy	5	3,9
geografia regionalna	15	11,6
opracowania metodyczne	5	3,9
analizy stanu badań wybranych dziedzin	10	7,8
biogramy	8	6,2
recenzje	1	0,8
sprawozdania z działalności PTG, wycieczek naukowych	10	7,8
w tym prace opublikowane w okresie:		
1971–1980	14	10,9
1981–1990	29	22,5
1991–2000	47	36,4
2001–2014	39	30,2

Źródło: opracowanie własne.

Aktywnie uczestniczył także w innych pracach zespołowych, m.in. pod przewodnictwem prof. K. Bromka, prof. A. Stasiaka, prof. S. Liszewskiego i prof. G. Prawelskiej-Skrzypek. Działalność ta zaowocowała powstaniem niepublikowanych opracowań i studiów z zakresu użytkowania ziemi i projektowanych form ochrony w obszarach wiejskich oraz śródmiejskich, a także poświęconych problemom wyludniających się wsi w Polsce Południowej.

Rodzina prof. dr hab. Zygmunta Górki



Konrad Górka – ojciec, sierpień 1936 r.
(fot. ze zbiorów Z. Górki)



Helena Górka z domu Lisak – matka
(fot. ze zbiorów Z. Górki)



Halina Górka – bratowa
(fot. ze zbiorów Z. Górki)



Andrzej Górka – brat i bratanek Kamil,
Wielkanoc 1999 r. (fot. ze zbiorów Z. Górki)

Przygoda z geografią

Tu się rozpoczęła...



Siedziby Instytutu Geografii i Gospodarki Przestrzennej UJ przy ul. Grodzkiej 64 (fot. M. Baścik) i ul. Grodzkiej 52 (fot. T. Ciemborowicz) w Krakowie



Wycieczka do Suchoj Beskidzkiej, 19 września 1980 r. , m.in.: K. Krzemień, Z. Górka, Z. Długosz (fot. ze zbiorów Z. Górki)



Odpozynek w drodze w czasie wycieczki w Góry Świętokrzyskie, w głębi autobus UJ (fot. ze zbiorów Z. Górki)



Gdańsk – wycieczka na Pomorze, 1972 r., drugi od lewej B. Kortus, Z. Górka drugi od prawej (fot. ze zbiorów Z. Górki)



Zjazd Kół Naukowych Geografów, m.in.: A. Kostrzewski, W. Nowak, Z. Górka (fot. ze zbiorów Koła Geografów IG UJ)



Prof. Z. Górka w gabinecie – pok. 86 przy ul. Grodzkiej 52 (fot. M. Baścik)



Z A. Zborowskim w pok. 84 przy ul. Grodzkiej 52 (fot. M. Baścik)



Z. Górka w gabinecie (pok. 86) przy ul. Grodzkiej 52 (fot. M. Baścik)



Jedna z pierwszych Wigilii w holu przy ul. Grodzkiej 52, od lewej: K. Piotrowicz, K. Dziedzic, P. Pieczara, L. Kowanetz, J. Balon, M. Soja, M. Baścik, N.N., L. Luchter, D. Matuszko, Z. Górka (fot. ze zbiorów Z. Górki)



Po wykładzie z geografii osadnictwa w sali wykładowej przy ul. Grodzkiej 64, na tablicy wzór na zaliczenie przedmiotu:

$$N = \sqrt[3]{\left(\frac{2E + Z}{2}\right)^3}$$

(fot. ze zbiorów Z. Górki)

Przed tablicą ogłoszeń studenckich obok wejścia do sali wykładowej przy ul. Grodzkiej 64 – w lewym brzegu zdjęcia drzwi na podwórko (fot. ze zbiorów Z. Górki)



Z. Górka z A. Lelek i G. Krawczyk w sekretariacie studenckim przy ul. Grodzkiej 64 (fot. ze zbiorów Z. Górki)





Posiedzenie Rady IG UJ (ul. Grodzka 64), od lewej: W. Ziaja, W. Chełmicki, Z. Olecki, W. Widacki, J. Pociask-Karteczka, E. Piestrzyńska, A. Jackowski, K. Krzemiń, J. Trepieńska, K. Trafas, Cz. Guzik, W. Kurek, Z. Górka (fot. M. Baścik)



Rozpoczęcie roku akademickiego w sali wykładowej przy ul. Grodzkiej 64, m.in.: A. Brzosko-Sermak, Z. Górka, J. Pociask-Karteczka, J. Trepieńska, L. Kowanetz, B. Kalicka, A. Michno, J. Sokołowski (fot. M. Baścik)



Konferencja z Geografii Kultury, Wrocław 2002 r., m.in.: A. Bonasewicz, E. Orłowska, Z. Górka, M. Pirvelli, K. Rembowska (fot. ze zbiorów Z. Górki)



Z I. Kowalską na Olimpiadzie Geograficznej – półfinały Małopolski, Łańcut 2003 r. (fot. ze zbiorów Z. Górki)



Z A. Wolaniuk podczas Konwersatorium Wiedzy o Mieście w Łodzi (fot. ze zbiorów Z. Górki)



Promocja doktorska Agnieszki Brzosko-Sermak, 6 maja 2008 r. (fot. ze zbiorów Z. Górki)



Obrona pracy doktorskiej D. Kociuby, UMCS, Lublin 2005 r. , m.in.: Z. Górka, S. Liszewski (fot. ze zbiorów Z. Górki)



Wręczenie nominacji profesorskiej przez Prezydenta RP Aleksandra Kwaśniewskiego 17 grudnia 2005 r. (fot. ze zbiorów Z. Górki)



W terenie (fot. ze zbiorów Z. Górki)



W wytwórni serów w Owerni, lata 90. XX w, m.in.: W. Chełmicki, K. Krzemień, M. Soja (fot. ze zbiorów Z. Górki)



Lyon – powrót z Owerni, lata 90. XX w, od lewej: Z. Górka i M. Soja (fot. ze zbiorów Z. Górki)



55. Zjazd PTG w Toruniu, wycieczka na zamek do Golubia-Dobrzynia, 2006 r., m.in.: Z. Górka, E. Michałowska, J. Wrona, (fot. ze zbiorów Z. Górki)



Spotkanie pracowników Zakładu GLOiR w nowej siedzibie Instytutu przy ul. Gronostajowej 7 w Krakowie – Kampus UJ, od lewej: Cz. Guzik, M. Soja, A. Brzosko-Sermak, A. Czerwińska, J. Więclaw-Michniewska, P. Trzepacz, Z. Górka (fot. M. Baścik)



W jednym z pokoi Zakładu GLOiR w nowej siedzibie Instytutu przy ul. Gronostajowej 7 w Krakowie – Kampus UJ, od lewej: J. Adamus, M. Soja, A. Zborowski, Z. Górka i A. Kołoś (fot. M. Baścik)



Sesja naukowa w Lublinie z okazji 80. urodzin prof. A. Jelonek, 2011, od lewej: A. Zborowski, Z. Górka, A. Miszczuk, M. Soja, A. Jelonek, J. Więclaw-Michniewska (fot. ze zbiorów J. Więclaw-Michniewskiej)



Spotkanie w refektarzu IGI GP UJ, od lewej: Z. Górka w charakterystycznym geście, J. Pociask-Karteczka, M. Paszkowski, B. Kortus, A. Jackowski (fot. M. Baścik)

Z wyjazdów fakultatywnych pracowników IGiGP UJ

Gaik Brzezowa 29 czerwca 2012 r.



Na koronie zapory w Dobzycach, od lewej: L. Luchter, B. Domański, J. Zając, K. Krzemień, Z. Górka za nim M. Paszkowski (fot. B. Załuski)



Przy studni na zamku w Dobzycach, od lewej: M. Luc, Z. Górka, B. Domański (fot. M. Baścik)



Pieczenie kiełbasek na Stacji Naukowo-Badawczej IGiGP UJ w Gaiku-Brzezowej, od lewej: B. Domański, M. Ciemborowicz, K. Krzemień, M. Luc, Z. Górka, R. Fortin (fot. M. Baścik)



W Kopalni Soli w Bochni, 28 czerwca 2013 r., m.in.: Z. Górka, B. Domański, A. Marciniak-Nowak (fot. B. Załuski)



Przed browarem w Żywcu, 28 czerwca 2014 r., m.in.: Z. Górka, E. Tarkowska, Z. Ziaja, J. Balon (fot. M. Baścik)



Katowice – Zielona Dolina, wyjazd fakultatywny pracowników IGiP UJ do aglomeracji górnośląskiej, 26 czerwca 2015 r., na pierwszym planie B. Załuski; pierwszy rząd: L. Fakiejewa, A. Gajda, K. Gorczyca, U. Nikitin, E. Krąż, K. Ostapowicz, A. Kocaj, J. Kozak, K. Gwosdz, R. Fortin; stoją od lewej: Z. Górka, P. Trzepacz, W. Ziaja, K. Wasak, K. Piotrowicz, Cz. Ważydrąg, L. Kowanetz, M. Adamska, E. Piestrzyńska, M. Drewnik, B. Domański, M. Ciemborowicz, B. Rzonca, A. Grzyborowska, M. Baścik, J. Działek, M. Sobucki, L. Luchter, A. Bokwa, M. Stolarczyk, I. Sołjan, E. Bilka-Wodecka, D. Wrońska-Wałach, M. Luc (fot. ze zbiorów B. Załuskiego)

Od 1968 roku Profesor Zygmunt Górka jest członkiem Polskiego Towarzystwa Geograficznego, pełniąc od 1980 roku funkcję sekretarza krakowskiego oddziału PTG oraz – od 2005 roku dotąd – funkcję wiceprzewodniczącego. Jednocześnie (od 1973 roku) jest jurorem w Okręgowym Komitecie Olimpiady Geograficznej i Nautologicznej dla licealistów. Współpraca Jubilatów ze szkolnictwem obejmowała też wykłady i kursy organizowane przez Kuratoria Oświaty i Ośrodki Doskonalenia Nauczycieli w Krakowie, Nowym Sączu i Rzeszowie. Charakter społeczny miała też współpraca – w roli sekretarza redakcji – z czasopiśmem *Folia Geographica*, *Series Geographica-Oeconomica* wydawanym przez Komisję Nauk Geograficznych Oddziału PAN w Krakowie, której członkiem Prof. Z. Górka został w 1990 roku. Profesor od wielu lat jest również aktywnym członkiem Rady Wydawniczej Instytutu Geografii i Gospodarki Przestrzennej UJ wspierając w ten sposób badaczy w drodze do publikowania przez nich swych naukowych osiągnięć. Bardzo chętnie i zawsze z wielkim zaangażowaniem wypełnia ten obowiązek, a tempo pracy Profesora jest trudne, a wręcz niemożliwe, do naśladowania.

Profesor Z. Górka jest niezwykle cenionym pracownikiem dydaktycznym, który ma także duży udział w rozwoju kadr naukowych. W ramach pracy dydaktycznej Jubilat prowadził różnorodne i bardzo liczne zajęcia dla studentów geografii UJ, na studiach stacjonarnych i niestacjonarnych; a także dla studentów historii, etnologii, Katedry Bliskiego i Dalekiego Wschodu, kierunku geograficzno-biologicznego UJ oraz słuchaczy podyplomowych studiów z ochrony środowiska. Jego działalność dydaktyczna związana była także z Uniwersytetem Ekonomicznym w Krakowie. Wykładał m.in.: geografie osadnictwa, antropogeografię, geografie regionalną, polityczną, historyczną (część kursów w j. angielskim). Prowadził również seminarium magisterskie z geografii osadnictwa, opiekując się przeciętnie 25 magistrantami w ciągu jednego roku akademickiego.

Szczególną zasługą Profesora jest prowadzenie od kilku lat wybranych kursów w języku angielskim przeznaczonych zarówno dla studentów rodzimej Alma Mater, jak i uczestników różnych programów realizowanych w ramach wymiany zagranicznej. W ten sposób również studenci przybywający z całego świata zyskują szansę na poznanie Krakowa i Małopolski oraz zetknięcie się z dorobkiem krakowskiej szkoły geografii.

W latach 70. XX wieku Jubilat był opiekunem sekcji geograficzno-ekonomicznej studenckiego Koła Geografów UJ, a w latach 1971, 1973 i 1981 zasiadał w jury konkursu prac prezentowanych na Ogólnopolskich Zjazdach Studenckich Kół Naukowych.

Profesor Z. Górka wypromował ponad 200 magistrów (w tym 4 prace magisterskie uzyskały nagrody Polskiego Towarzystwa Geograficznego) i siedmiu doktorów, przy czym dalsze liczne prace magisterskie są w toku. Obecnie Jubilat ma pod opieką także 4 słuchaczy Studium Doktoranckiego przy Instytucie Geografii i Gospodarki Przestrzennej UJ. Prof. Z. Górka był recenzentem w kilkunastu przewodach doktorskich, postępowaniach habilitacyjnych i profesorskich.

W uznaniu zasług w działalności naukowej i społecznej Prof. Z. Górkę uhonorowano medalami i nagrodami. Polskie Towarzystwo Geograficzne przyznało Jubilatowi Złotą Odznakę PTG (w 1984 roku) i Medal PTG (w 1999 roku). Otrzymał też Medal 100-lecia Koła Geografów UJ (w 1981 roku), Złoty Krzyż Zasługi PRL (w 1990 roku) i Medal Komisji Edukacji Narodowej (w 1999 roku). Wielokrotnie Jubilatowi – za działalność naukową – przyznawane były nagrody JM Rektora UJ, m.in. za udział w pracach zespołowych Instytutu Geografii i Gospodarki Przestrzennej UJ.

Długoletnia praca naukowa Profesora doktora habilitowanego Zygmunta Górki przyniosła wiele bardzo ważnych pozycji w literaturze naukowej, znanych geografom w całej Polsce, a także za granicą. W swych działaniach Profesor zawsze kierował się dobrem macierzystego Instytutu oraz całego Uniwersytetu Jagiellońskiego, dotrzymując wierności złożonej przed laty przysiędze doktorskiej. Był i jest człowiekiem, na którego zawsze można liczyć, dla którego takie wartości jak prawda, sprawiedliwość i godność mają fundamentalne znaczenie. Patrząc przez lata na Profesora, na jego niespotykaną skromność i życzliwość, na jego wielkie zaangażowanie i ogrom wykonanej pracy śmiemy twierdzić, że jednak są ludzie niezastąpieni. Dla nas, uczniów Profesora, stanowi On wzór do naśladowania nie tylko na naszej drodze zawodowej, ale i życiowej. Pomimo osiągnięcia wieku, który uprawnia już do zasłużonego odpoczynku, wierzymy, że Pan Profesor nadal będzie wspierał młodsze pokolenia swoją mądrością, wiedzą i umiejętnościami.

Prace publikowane prof. Zygmunta Górki

Geografia osadnictwa

Analizy użytkowania ziemi

- Górka Z., 1971, *Miejsce Rynku Głównego w urbanistycznym układzie Krakowa*, Zeszyty Naukowe UJ, 249, Prace Geograficzne, 27, Kraków, 17–36.
- Górka Z., 1974, *Użytkowanie ziemi w I dzielnicy katastralnej miasta Krakowa – Śródmieście*, Zeszyty Naukowe UJ 379, Prace Geograficzne, 38, Warszawa–Kraków, 67–94.
- Górka Z., 1981, *Śródmieście Krakowa oraz Użytkowanie ziemi w dzielnicy Nowa Huta w Krakowie*, Materiały Zjazdu z okazji jubileuszu 100-lecia Koła Geografów UJ, Kraków, 10.
- Górka Z., 1981, *Użytkowanie ziemi na Wyzynie Krakowsko-Wieluńskiej*, Studia Ośrodka Dokumentacji Fizjograficznej PAN, t. VIII, Kraków, 273–326.
- Górka Z., 1983, *Akcja odnowy Krakowa a użytkowanie przestrzeni miejskiej centrum miasta*, Zeszyty Naukowe UJ 482, Prace Geograficzne, 56, Warszawa–Kraków, 7–22.
- Górka Z., 1984, *L' utilisation du sol aux centres urbains des villes de la Pologne meridionale*, Resumes des communications, 25e Congres IGU, Paris.
- Górka Z., 1985, *Użytkowanie przestrzeni miejskiej w dzielnicy Nowa Huta w Krakowie*, Zeszyty Naukowe UJ 746, Prace Geograficzne, 62, Warszawa–Kraków, 55–72.
- Górka Z., Praweńska-Skrzypek G., Warmuz M., 1985, *Użytkowanie ziemi we wsi Morawica*, Zeszyty Naukowe UJ 746, Prace Geograficzne, 62, Warszawa–Kraków, 73–82.
- Soja M., Górka Z., 1992, *Struktura przestrzenna Krakowa – profil Bronowice–Wawel–Podgórze–Nowa Huta*, Materiały 41. Zjazdu PTG, Kraków.

Przemiany przestrzeni miejskiej

- Górka Z., 1976, *The Centre of Cracow*, Zeszyty Naukowe UJ 456, Prace Geograficzne, 43, Warszawa–Kraków, 141–144.
- Górka Z., 1977, *Funkcje produkcyjne I dzielnicy katastralnej miasta Krakowa – Śródmieście*, Zeszyty Naukowe UJ 480, Prace Geograficzne, 44, Warszawa – Kraków, 55–70.
- Górka Z., 1981, *The Centre of Cracow*, [w:] *City, Economy and Society, A Comparative Reader*, Harper and Row, The Open University, London, 112–114.
- Górka Z., 1986, *Śródmiejskie ośrodki usługowe wybranych miast Polski południowej*, Rozprawy habilitacyjne UJ, 122, Kraków.
- Górka Z., 1986, *Użytkowanie ziemi i funkcje staromiejskich dzielnic wybranych miast Polski południowej*, Materiały II Zjazdu Geografów Polskich, streszczenia referatów, Łódź, 144–146.
- Górka Z., 1987, *Problemy przebudowy śródmieść miast aglomeracji górnośląskiej*, Materiały 36. Ogólnopolskiego Zjazdu PTG, część II, obrady sekcyjne, Sosnowiec, 59–60.
- Górka Z., 1991, *Śródmieście Krakowa wobec współczesnych przemian społeczno-gospodarczych*, [w:] *Morze Bałtyckie i jego pobrzeże*, materiały 40. Ogólnopolskiego Zjazdu PTG, Gdańsk, 79–80.
- Górka Z., Prawelska-Skrzypek G., 1992, *Krakowskie Stare Miasta – Kleparz, Kraków, Kazimierz i Podgórze*, Materiały 41. Zjazdu PTG, Kraków.
- Górka Z., 1994, *Recent Functional Changes in Cracow City – Centre*, [w:] G. Müller, H. Suida (red.), *Beitrage zur regionalen Geographie von Polen und Österreich*, Salzburger Geographische Arbeiten, Band 26, Salzburg, 19–32.
- Górka Z., 1994, *Zmiany w strukturze funkcjonalnej centrum Krakowa w dobie transformacji społeczno-ekonomicznej*, [w:] J. Kaczmarek (red.), *Region miejski, centrum a peryferia w okresie transformacji politycznej, gospodarczej i społecznej*, VII Konwersatorium Wiedzy o Mieście, Łódź, 85–94.
- Górka Z., 1997, *Le centre – ville de Cracovie a l'ere des transformations socio-economiques en Pologne*, [w:] Ch. Mignon (red.), *Gestion des espaces fragiles en moyenne montagne, Massif Central – Carpates Polonaises*, Cinquieme Colloque Franco-Polonais, Wydawnictwo Ceramac, Clermont-Ferrand, 129–139.

- Górka Z., 2001, *Krakowskie Stare Miasto w okresie transformacji*, [w:] J. Kistowski (red.), *Czynniki i bariery regionalnej współpracy transgranicznej – bilans dokonań*, materiały 50. Zjazdu PTG, Rzeszów, 209–211.
- Górka Z., 2001, *Przemiany funkcjonalne krakowskiej dzielnicy staro-miejskiej w okresie transformacji*, [w:] J. Słodczyk (red.), *Miasto w okresie przemian*, materiały konferencji naukowej, Opole–Jarnołtówek.
- Górka Z., 2002, *Krakowskie Stare Miasto w okresie transformacji*, [w:] J. Kistowski (red.), *Czynniki i bariery regionalnej współpracy transgranicznej – bilans dokonań*, Rzeszów, 415–424.
- Górka Z., 2004, *Krakowska dzielnica staromiejska w dobie społeczno-ekonomicznych przemian Polski na przełomie XX i XXI wieku*, IGiGP UJ, Kraków.
- Górka Z., 2004, *Przemiany śródmieść miast polskich w dobie transformacji*, [w:] J. Słodczyk (red.), *Przemiany struktury przestrzennej miast w sferze funkcjonalnej i społecznej*, Opole, 79–85.
- Górka Z., 2006, *Zabytkowe śródmieścia małopolskich miast w dobie transformacji*, [w:] B. Górz (red.), *Urbanizacja i społeczeństwo*, IG AP, Kraków, 155–164.
- Górka Z., 2011, *Przemiany użytkowania ziemi i funkcji śródmiejskich dzielnic w wybranych miastach południowej Polski*, [w:] S. Kaczmarek (red.), *Miasto, księga jubileuszowa w 70 rocznicę urodzin Profesora Stanisława Liszewskiego*, Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź, 199–207.

Funkcje miejskie

- Górka Z., 1973, *Koncentracja handlu detalicznego Krakowa w dzielnicy katastralnej Śródmieście*, *Folia Geographica*, Series Geographica-Oeconomica, VI, Warszawa–Kraków, 61–76.
- Górka Z., 1980, *Krakowskie Stare Miasto*, [w:] *Rola i funkcje aglomeracji miejskich na przykładach Krakowa i Ostrawy*, Materiały V Polsko–Czechosłowackiego Seminarium Geograficznego, Kraków – Mogilany 1978, 62–76.
- Górka Z., 1991, *Niektóre problemy rozwoju i funkcji miasta Clermont-Ferrand*, *Zeszyty Naukowe UJ 980*, Prace Geograficzne, 84, Warszawa–Kraków, 33–51.
- Górka Z., 1992, *Funkcja nadgranicznych gmin i miast w Karpatach Polskich*, Materiały 42. Ogólnopolskiego Zjazdu PTG, Kielce, 117–119.

- Górka Z., 1992, *Lokalizacja funkcji administracyjnej w nowych siedzibach wojewódzkich*, [w:] *Funkcja administracyjna miasta*, Acta Universitatis Lodzianensis, Folia Geographica, 17, Łódź, 199–203.
- Górka Z., 1992, *Rozwój Krakowa a funkcja administracyjna miasta*, [w:] *Funkcja administracyjna miasta*, Acta Universitatis Lodzianensis, Folia Geographica, 17, Łódź, 79–87.
- Jurkiewicz E., Górka Z., 1993, *Wybrane elementy funkcji sakralnej Krakowa*, Folia Geographica, Series Geographica-Oeconomica, XXV–XXVI, Kraków 1992–93, 65–80.
- Górka Z., 1995, *The cultural–scientific function of Cracow and its recent transformation*, [w:] A. Werwicki (red.), *Socio-Economic Transformation of Old Urban and Industrial Agglomerations in Poland Against the Background of Other East–Central European Countries*, Space – Society – Economy, 3, Łódź, 94–97.
- Górka Z., 1996, *Funkcja naukowo–kulturalna Krakowa i jej przemiany w ostatnim okresie*, [w:] B. Obrębska-Starkłowa (red.), *Przemiany środowiska przyrodniczego i procesy rozwojowe miasta Krakowa po II wojnie światowej*, Folia Geographica, Kraków, 239–251.
- Górka Z., 2001, *Bieżąca przemiany funkcji handlowej dzielnicy Śródmieście w Krakowie w obrębie Plant*, [w:] I. Jażdżewska (red.), *Miasto postsocjalistyczne – organizacja przestrzeni miejskiej i jej przemiany /cz. II/, XIV Konwersatorium Wiedzy o Mieście*, Łódź, 237–242.
- Górka Z., 2002, *Dzielnica Nowa Huta w Krakowie – zmiany funkcji, fizjonomii i symboliki*, [w:] E. Orłowska (red.), *Kultura jako przedmiot badań geograficznych – studia teoretyczne i regionalne*, Wydawnictwo Oddział Wrocławski PTG i Uniwersytet Wrocławski, Wrocław, 115–119.
- Górka Z., 2002, *Przemiany funkcjonalne krakowskiej dzielnicy staromiejskiej w okresie transformacji*, [w:] J. Słodczyk (red.), *Przemiany bazy ekonomicznej i struktury przestrzennej miast*, Opole, 161–170.
- Górka Z., 2002, *Przestrzeń kulturalna Krakowa*, [w:] E. Orłowska (red.), *Kultura jako przedmiot badań geograficznych*, Wydawnictwo Oddział Wrocławski PTG i Uniwersytet Wrocławski, Wrocław, 127–136.
- Górka Z., 2003, *Funkcje kulturalne Krakowa w dobie transformacji społeczno-ekonomicznej Polski*, [w:] Z. Górka, J. Więclaw (red.), *Badania i podróże naukowe krakowskich geografów*, II, PTG, Oddział w Krakowie, 211–216.

- Górka Z., 2005, *Funkcja sakralna staromiejskich dzielnic Małopolski*, [w:] B. Domański, S. Skiba (red.), *Geografia i sacrum: profesorowi Antoniemu Jackowskiemu w 70. rocznicę urodzin*, IGiGP, Kraków, 249–255.
- Górka Z., 2009, *Ulica Grodzka jako jedna z głównych ulic krakowskiej dzielnicy staromiejskiej*, [w:] B. Domański, W. Kurek (red.), *Gospodarka i przestrzeń: Prace dedykowane Profesor Danucie Ptaszyckiej-Jackowskiej*, IGiGP UJ, Kraków, 113–122.

Rozwój przestrzenny miasta

- Soja M., Górka Z., 1988, *Wpływ Huty im. Lenina na rozwój przestrzenny Krakowa*, Folia Geographica, Series Geographica-Oeconomica, XXI, Wrocław – Warszawa – Kraków, Gdańsk – Łódź, 77–90.
- Górka Z., 1989, *Nowa Huta – nowe miasto*, Acta Universitatis Lodzianis, Folia Geographica, 11, Łódź, 103–122.
- Górka Z., Zborowski A., 1995, *Cracow's Spatial Structure and Environmental Quality*, [w:] *Population and Environment in Industrialized Regions*, Geographia Polonica, 64, Warszawa, 49–60.
- Górka Z., Trzepacz P., 2006, *Węzły autostrady A4 jako czynnik rozwoju oraz przemian w zagospodarowaniu peryferyjnych osiedli Krakowa*, [w:] I. Jażdżewska (red.), *Nowe przestrzenie w mieście, ich organizacja i funkcje*, XIX Konwersatorium Wiedzy o Mieście, Łódź, 345–352.
- Górka Z., 2011, *Zarys rozwoju urbanistycznego i przemian funkcjonalnych Krakowa w ciągu tysiąclecia*, [w:] M. Mika (red.), *Kraków jako ośrodek turystyczny*, IGiGP UJ, Kraków, 87–97.
- Górka Z., Brzosko-Sermak A., 2011, *Przemiany i funkcje miast regionu miejskiego Krakow*, [w:] M. Soja, A. Zborowski (red.), *Człowiek w przestrzeni zurbanizowanej*, IGiGP UJ, Kraków, 123–136.
- Stiperski Z., Lorber L., Herśak E., Ptacek P., Górka Z., Kołoś A., Loncar J., Faricić J., Milicević M., Vujaković A., Hruška A., 2011, *Identity through Urban Nomenclature: Eight Central European Cities*, Geografisk Tidsskrift – Danish Journal of Geography, 111(2), 181–194.

Sieć osadnicza

- Górka Z., Kwiecień Ł., 1984, *Osadnictwo (w woj. bielskim)*, *Folia Geographica*, Series Geographica – Oeconomica, XVI, Wrocław – Warszawa – Kraków – Gdańsk – Łódź, 35–52.
- Górka Z., 1988, *Sieć osadnicza*, [w:] *Województwo tarnowskie – monografia*, Wrocław – Warszawa–Kraków, Gdańsk – Łódź, 197–213.
- Górka Z., 1991, *Le role regional des villes de Cracovie et Clermont-Ferrand*, [w:] *Developpement regional en moyenne montagne, Carpates – Massif Central*, Colloque Franco – Polonais, Wydawnictwo Ceramac, Clermont-Ferrand, 182–191.
- Górka Z., 1991, *Urbanization de la voivode de Nowy Sącz*, [w:] *Impact des mutations structurales sur le developpement territorial en Europe*, Actes du VIIIe Colloque Franco – Polonais de Geographie, Szymbark, 4–9 Septembre 1989, Wydawnictwo IGiPZ PAN, Conference Papers 13, Warszawa, 179–186.
- Górka Z., 1995, *Osadnictwo*, [w:] J. Warszńska (red.), *Karpaty Polskie, przyroda, człowiek i jego działalność*, Kraków, 219–232.
- Górka Z., 1996, *Historyczne zmiany głównych osi osadniczych Małopolski w powiązaniu z ciągami infrastruktury i współczesny układ osadniczy regionu*, [w:] G. Praweńska-Skrzypek (red.), *Małopolska – regionalna wspólnota interesów*, Nowy Sącz, 103–116.
- Górka Z., 1997, *Osadnictwo*, [w:] *Encyklopedia Geograficzna Świata*, t. IX, Ziemia, OPRESS, Kraków, 236–266.
- Górka Z., 1997, *Osadnictwo*, [w:] *Encyklopedia Geograficzna Świata*, t. X, Polska, OPRESS, Kraków, 188–210.
- Górka Z., 2006, *Problemy wielkich miast*, Alma Mater, Wydawnictwo Centrum Informacji Promocji UJ, 61–63.
- Górka Z., 2008, *Osadnictwo*, [w:] Cz. Guzik, Ł. Szmyd (red.), *Spółczesność i gospodarka subregionu krośnieńskiego na przełomie XX i XXI wieku*, Prace Naukowo-Dydaktyczne Wyższej Szkoły Zawodowej w Krośnie, 32, 23–36.

Osadnictwo wiejskie

- Górka Z., Praweńska-Skrzypek G., Warmuz M., 1984, *Desintegration of Rural Socio-Economic System Caused by Highway (The Village of Morawica Example)*, Zeszyty Naukowe UJ 529, Prace Geograficzne, 60, Kraków, 17–29.
- Górka Z., Praweńska-Skrzypek G., Warmuz M., 1984, *Przemiany wsi pod wpływem budowy autostrady na przykładzie Morawicy k. Krakowa*, Przewodnik Ogólnopolskiego Zjazdu PTG, część I, obrady plenarne i sekcyjne, Lublin, 164–167.
- Górka Z., 1985, *Sieć dróg dojazdowych jako element infrastruktury technicznej rolnictwa w górach na przykładzie wsi karpaccich*, Folia Geographica, Series Geographica-Oeconomica, v. XIX, Wrocław–Warszawa–Kraków, Gdańsk–Łódź, 115–130.
- Guzik Cz., Górka Z., 1986, *Dostępność górskich gospodarstw rolnych drogami polnymi na przykładzie wsi Czarna Góra i Sól w Karpatach*, Materiały Ogólnopolskiego Zjazdu PTG, Opole–Warszawa, 41–42.
- Górka Z., 1990, *Czynniki aktywności demograficznej, społecznej i gospodarczej wyludniających się wsi „Regionu Żywiecczyzny”*, [w:] *Czynniki aktywności demograficznej, społecznej i gospodarczej wyludniających się wsi w Polsce południowo-wschodniej*, Wydawnictwo IGiPZ PAN, Warszawa, 48–78.
- Guzik Cz., Górka Z., 1990, *Socio-Economic Problems of Polish Carpathians*, [w:] *The Impact of Urbanization Upon Rural Areas, Papers from the 5th Polish – Italian Geographical Seminar*, Warsaw and Szymbark, June 8–13, Wydawnictwo IGiPZ PAN, Conference Papers 7, Warszawa 1988, 109–128.
- Guzik Cz., Górka Z., 1991, *Użytkowanie ziemi i rolnictwo*, [w:] *Dorzecze Górnej Wisły*, część I, PWN, Warszawa–Kraków, 119–127.
- Górka Z., 1991, *Settlement in Polish Carpathians*, Zeszyty Naukowe UJ 1008, Prace Geograficzne, 87, Warszawa–Kraków, 7–22.
- Górka Z., Guzik Cz., 1992, *Sadownictwo i ogrodnictwo w strefie podmiejskiej Krakowa w aspekcie ochrony środowiska*, [w:] *Wychowanie środowiskowe w nauczaniu i uczeniu się geografii*, Kraków, 6–12.

- Górka Z., 1995, *Les fonctions des communes et des villes de la zone frontalière dans les Carpates Polonaises*, [w:] *Milieu naturel et activités socio-économiques dans les montagnes*, Carpates–Massif Central, Zeszyty Naukowe UJ 1157, Prace Geograficzne, 99, Kraków, 123–136.
- Guzik Cz., Górka Z., 2001, *Gospodarka rolna w rejonie Zbiornika Dobczyckiego na Rabie*, [w:] W. Chełmicki (red.), *Przemiany środowiska na Pogórzu Karpackim*, I, Procesy, gospodarka, monitoring, IGiGP UJ, 105–124.
- Guzik Cz., Górz B., Górka Z., 2002, *Rolnictwo i obszary wiejskie w województwie małopolskim*, [w:] Z. Górka, A. Jelonek (red.), *Geograficzne uwarunkowania rozwoju Małopolski*, Kraków, 91–108.
- Guzik Cz., Górka Z., 2003, *Rolnictwo województwa małopolskiego*, Folia Geographica, Series Geographica-Oeconomica, v. XXI–XXII, 99–118.
- Górka Z., 2004, *Les villes des Carpates Polonaises à l'époque de la transition socio-économiques à la Pologne*, Prace Geograficzne 113, 145–151.
- Górka Z., 2005, *Człowiek w Karpatach Polskich*, [w:] Z. Górka, J. Więclaw (red.), *Badania i podróże naukowe krakowskich geografów*, II, PTG, Oddział w Krakowie, 129–134.

Mapy

- Guzik Cz., Górka Z., Nowakowski M., 1979, *Struktura zasiewów w 1972 – gospodarstwa indywidualne, mapa w planszy Rolnictwo III*, Atlas Województwa Krakowskiego, Kraków.
- Górka Z., 1988, *Kraków – Stare Miasto, mapa z opisem*, [w:] *Polska na zdjęciach lotniczych i satelitarnych*, PWN, Warszawa, 252–253.
- Górka Z., 1988, *Użytkowanie przestrzeni miejskiej według kondygnacji – fragment Starego Miasta*, plansza w Atlasie Miasta Krakowa, Warszawa-Wrocław, PPWK.
- Górka Z., 1988, *Użytkowanie przestrzeni miejskiej według kondygnacji – Stare Miasto*, plansza w Atlasie Miasta Krakowa, Warszawa-Wrocław, PPWK.
- Górka Z., Mydel R., 1988, *Przemiany użytkowania przestrzeni miejskiej*, plansza w Atlasie Miasta Krakowa, Warszawa-Wrocław, PPWK.

Geografia regionalna

- Biały Z., Górka Z., 1986, *Zarys problematyki geograficzno-ekonomicznej Polskiego Spisza*, Zeszyty Naukowe UJ 811, Prace Etnograficzne, 22, Studia Spiskie, 1, 145–210.
- Górka Z., 1995, *Islandia*, [w:] Informator o działalności Krakowskiego Oddziału PTG, Kraków, PTG, Oddział w Krakowie, 31–33.
- Górka Z., 1995, *Rzym*, [w:] Informator o działalności Krakowskiego Oddziału PTG, Kraków, PTG, Oddział w Krakowie, 40–42.
- Górka Z., 1995, *Stany Australii oraz miasta (50 haseł) Australii*, 1995, [w:] Encyklopedia Geograficzna Świata, t. I, Australia, OPRESS, Kraków.
- Górka Z., 1996, *Miasta Afryki (50 haseł)*, 1996, [w:] Encyklopedia Geograficzna Świata, t. II, Afryka, OPRESS, Kraków.
- Górka Z., 1996, *Stany Brazylii (27 haseł)*, 1996, [w:] Encyklopedia Geograficzna Świata, t. III, Ameryka Południowa, OPRESS, Kraków.
- Górka Z., 1996, *Stany USA (50 haseł) i prowincje Kanady (10 haseł)*, 1996, [w:] Encyklopedia Geograficzna Świata, t. IV, Ameryka Północna, OPRESS, Kraków.
- Górka Z., 1996, *Grecja (wspólnie z M. Walczakiem), Rumunia, oraz regiony Francji, Hiszpanii i Włoch, kraje związkowe Niemiec, europejskie republiki autonomiczne Rosji (84 hasła)*, 1996, [w:] Encyklopedia Geograficzna Świata, t. V, Europa, OPRESS, Kraków.
- Górka Z., 1996, *Republiki autonomiczne Rosji (6 haseł)*, 1996, [w:] Encyklopedia Geograficzna Świata, t. VI, Azja, OPRESS, Kraków.
- Górka Z., 1997, *Quebec – druga Kanada?*, [w:] Informator o działalności Krakowskiego Oddziału PTG, Kraków, PTG, Oddział w Krakowie, 40–44.
- Górka Z., 1997, *Ural – góry między Europą a Azją*, [w:] Informator o działalności Krakowskiego Oddziału PTG, Kraków, PTG, Oddział w Krakowie, 75–78.
- Górka Z., 1997, *Zagadnienia geograficzno-polityczne*, [w:] *Encyklopedia Geograficzna Świata*, t. IX, Ziemia, OPRESS, Kraków, 190–203.
- Górka Z., 1999, *Miasta w krajach Unii Europejskiej*, [w:] Informator o działalności Krakowskiego Oddziału PTG, Kraków, PTG, Oddział w Krakowie, 101–103.
- Górka Z., 2003, *Wyspy i archipelagi jako problem geograficzny*, [w:] Z. Górka, J. Więclaw (red.), *Badania i podróże naukowe krakowskich geografów*, I, PTG, Oddział w Krakowie, 36–42.

Górka Z., 2004, *Wyspy i archipelagi – zarys problematyki geograficznej*, Geografia w Szkole, 2, 79–94.

Opracowania metodyczne

Górka Z., Kwiecień Ł., 1973, *Metoda wielkoskalowego kartowania osadnictwa wiejskiego*, Zeszyty Naukowe UJ, 336, Prace Geograficzne, 33, Warszawa–Kraków, 95–102.

Górka Z., 1977, *Niektóre zagadnienia użytkowania śródmieścia Krakowa*, [w:] *Niektóre problemy teoretyczne z geografii miast*, materiały konferencji geograficzno–ekonomicznej, Łódź, 18.

Prawelska-Skrzypek G., Górka Z., 1978, *Próba zastosowania metody reprezentacyjnej w badaniach użytkowania przestrzeni miejskiej*, Zeszyty Naukowe UJ 516, Prace Geograficzne, 46, Warszawa–Kraków, 175–184.

Górka Z., 1995, *Geograficzne metody badań centrum miasta*, [w:] J. Kaczmarek (red.), *Centra i peryferie dużych miast. Transformacja i przyszłość. Pojęcia i metody badawcze*, VIII Konwersatorium Wiedzy o Mieście, Łódź, 45–52.

Górka Z., 2010, *Wypowiedź podczas dyskusji panelowej na XXIII Konwersatorium Wiedzy o Mieście*, [w:] S. Liszewski (red.), *Geografia osadnictwa jako przedmiot zajęć w szkołach wyższych*, XXIII Konwersatorium Wiedzy o Mieście, 49–51.

Analizy stanu badań wybranych dziedzin

Górka Z., 1977, *Bibliografia analityczna prac doc. dr hab. Karola Bromka*, Zeszyty Naukowe UJ 480, Prace Geograficzne, 44, Warszawa–Kraków, 27–39.

Jelonek A., Górka Z., 1977, *O tematyce prac magisterskich z geografii ekonomicznej*, Zeszyty Naukowe UJ 480, Prace Geograficzne, 44, Warszawa–Kraków, 7–36.

Górka Z., 1987, *Stan badań geograficzno-ekonomicznych dotyczących Spisza Polskiego*, Zeszyty Naukowe UJ 811, Prace Etnograficzne, 23, Studia Spiskie, 1, Kraków, 137–144.

- Rajman J., Górka Z., 1987, *Charakterystyka dorobku geografii osadnictwa w ośrodku krakowskim*, Folia Geographica, Series Geographica-Oeconomica, v. XX, Wrocław – Warszawa–Kraków, Gdańsk – Łódź, 25–46.
- Górka Z., Jelonek A., 1993, *Badania geograficzne z zakresu osadnictwa i ludności w krakowskim ośrodku geograficznym w latach 1919–1991*, [w:] S. Liszewski (red.), *Geografia osadnictwa i ludności w niepodległej Polsce, lata 1918–1993*, 1. Łódź, 9–44.
- Górka Z., 1999, *Geografia osadnictwa*, [w:] B. Kortus, A. Jackowski, K. Krzemień (red.), *Geografia w Uniwersytecie Jagiellońskim 1849–1999*, III, Rozwój i dorobek nauk geograficznych w Uniwersytecie Jagiellońskim, 305–329, IG UJ, Kraków.
- Górka Z., Pociask-Karteczka J., Wilk A., 1999, *Geografia regionalna – aneks*, [w:] B. Kortus, A. Jackowski, K. Krzemień (red.), *Geografia w Uniwersytecie Jagiellońskim 1849–1999*, III, Rozwój nauk geograficznych w Uniwersytecie Jagiellońskim, 537–540, IG UJ, Kraków.
- Górka Z., Pociask-Karteczka J., Wilk A., 1999, *Historia Katedry/Instytutu Geografii Uniwersytetu Jagiellońskiego (1849–199)*, [w:] B. Kortus, A. Jackowski, K. Krzemień (red.), *Geografia w Uniwersytecie Jagiellońskim 1849–1999*, I, Dzieje Katedry i Instytutu Geografii Uniwersytetu Jagiellońskiego, IG UJ, Kraków, 31–120.
- Górka Z., Pociask Karteczka J., Wilk A., 2010, *Instytut Geografii i Gospodarki Przestrzennej*, [w:] A. Zemanek (red.), *Złota Księga Wydziału Biologii i Nauk o Ziemi UJ*, cz. II, Historia Instytutów, Kraków, 309–386.
- Górka Z., 2006, *Badania Wincentego Pola w Karpatach Polskich w zakresie geografii społeczno-ekonomicznej*, [w:] A. Jackowski, I. Sołjan (red.), *Wincenty Pol jako geograf i krajoznawca*, IGiGP UJ, Kraków, 133–138.

Biogramy

- Górka Z., 1985, *Sesja naukowa z okazji 100. rocznicy urodzin Ludomira Sawickiego*, Czasopismo Geograficzne, 56, 1, Wrocław, 106–107.
- Górka Z., 1999, *Wincenty Pol*, [w:] B. Kortus, A. Jackowski, K. Krzemień (red.), *Geografia w Uniwersytecie Jagiellońskim 1849–1999*, II, Wybitni geografowie Uniwersytetu Jagiellońskiego, 9–20, IG UJ, Kraków.

- Górka Z., 2000, *Wincenty Pol /1807–1872/*, [w:] A. Zemanek (red.), *Uniwersytet Jagielloński Złota Księga Wydziału Biologii i Nauk o Ziemi*, cz. I, Biografie uczonych, Wydawnictwo Naukowe DWN, Kraków, 325–332.
- Górka Z., 2001, *Adam Jelonek członkiem honorowym Polskiego Towarzystwa Geograficznego oraz Karol Bromek (1915–2001)*, *Czasopismo Geograficzne*, 3–4, 421–22, 424.
- Górka Z., 2001, *Profesor Adam Jelonek w siedemdziesięciolecie urodzin*, [w:] B. Kortus (red.), *Człowiek i przestrzeń: Profesorowi Adamowi Jelonkowi w 70. rocznicę urodzin*, IGiGP UJ, 9–30.
- Górka Z., 2003, *Professor Karol Bromek – His Life and Work*, *Prace Geograficzne* 112, 13–20.
- Górka Z., 2004, *Karol Bromek (1915–2001)*, [w:] A. Zemanek (red.), *Uniwersytet Jagielloński, Złota Księga Wydziału Biologii i Nauk o Ziemi – suplement*, Wydawnictwo Naukowe UJ, 115–120.
- Górka Z., 2009, *Siedemdziesięciolecie urodzin Profesora Czesława Guzika*, [w:] Z. Górka, A. Zborowski (red.), *Człowiek i rolnictwo*, IGiGP UJ, Kraków, 15–32.

Recenzje

- Górka Z., 2008, Szymańska D., *Geografia osadnictwa*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa, 400 s., *Czasopismo Geograficzne*, 80, 3, Wrocław, 175–177.

Sprawozdania z działalności PTG, wycieczek naukowych

- Górka Z., 1979, *IV Polsko-Czechosłowackie Seminarium Geograficzne*, *Czasopismo Geograficzne*, 50, 3, Wrocław, 277–278.
- Górka Z., Pokorny J., 1979, *Sprawozdanie z wycieczki naukowej Instytutu Geografii Uniwersytetu Jagiellońskiego do Anglii i Walii (24. III–9. IV 199/77)*, *Zeszyty Naukowe UJ* 540, *Prace Geograficzne*, 47, Kraków, 127–144.

- German K., Górka Z., 1983, *Sprawozdanie z wycieczki naukowej Instytutu Geografii Uniwersytetu Jagiellońskiego do Francji (2–20. IX 1980)*, Zeszyty Naukowe UJ 462, Prace Geograficzne, 56, Warszawa-Kraków, 151–160.
- Górka Z., 1992, *70 lat działalności Oddziału Polskiego Towarzystwa Geograficznego w Krakowie, Geografia i aktualne problemy miasta Krakowa i regionu*, Materiały 41. Zjazdu PTG, Kraków, 91–102.
- Górka Z., 1993, *XLI Zjazd Polskiego Towarzystwa Geograficznego w Krakowie*, Czasopismo Geograficzne, 64, 1, Wrocław, 101–102.
- Górka Z., 1998, *Oddział Polskiego Towarzystwa Geograficznego w Krakowie w latach 90*, 47. Zjazd PTG, 4, Postery, Sosnowiec, 18–20.
- Górka Z., 2002, *Osiemdziesięciolecie Oddziału Polskiego Towarzystwa Geograficznego w Krakowie*, [w:] Z. Górka, A. Jelonek (red.), *Geograficzne uwarunkowania rozwoju Małopolski*, Kraków, 15–20.
- Górka Z., 2003, *51. Zjazd Polskiego Towarzystwa Geograficznego Kraków-Nowy Sącz 26.30.VI 2002*, Czasopismo Geograficzne, 1–2, Wrocław, 162–163.
- Górka Z., 2003, *Zjazd Polskiego Towarzystwa Geograficznego*, Rocznik Sądecki, XXXI, Nowy Sącz, 331–332.
- Górka Z., 2008, *Oddział Krakowski Polskiego Towarzystwa Geograficznego*, Czasopismo Geograficzne, 1–2, 106–114.

ARKADIUSZ KOŁOŚ, JAKUB TACZANOWSKI

**Prace magisterskie
napisane pod kierunkiem
prof. dr. hab. Zygmunta Górki
w latach 1989–2014 w Instytucie Geografii
i Gospodarki Przestrzennej UJ**

Zarys treści: W artykule dokonano systematyzacji prac magisterskich prowadzonych przez Profesora Zygmunta Górkę. Szczegółowej analizie poddano tematykę badań podejmowanych przez uczestników seminarium magisterskiego prowadzonego przez Profesora. Zwrócono także uwagę na cechy lokalizacji obszaru badań.

Słowa kluczowe: praca magisterska, metodyka pracy magisterskiej, przedmiot badań pracy magisterskiej

Wprowadzenie

Praca magisterska jest samodzielnym opracowaniem tematu przez studenta studiów II stopnia, które umożliwia mu uzyskanie naukowego tytułu magistra. Student wybiera temat związany z jego kierunkiem studiów, w zakresie którego chce uzyskać magisterium. W szeregu krajów europejskich (na przykład we Włoszech) jest to warunkiem niezbędnym do uzyskania tego tytułu (Eco 2001). Jak zauważa M. Sydor (2014), praca magisterska powinna również:

- wykazać pogłębioną wiedzę jej autora w zakresie problematyki pracy;
- udowodnić umiejętności autora dotyczące zastosowania i wykorzystania zdobytej wiedzy oraz tworzenia nowej wiedzy;
- zawierać przegląd literatury (zwłaszcza naukowej) dotyczącej podjętego tematu.

W sensie formalnym praca magisterska ma postać monograficznego opracowania pisemnego o strukturze uporządkowanej w formie rozdziałów i podrozdziałów. Najczęściej wymaga przeprowadzenia samodzielnych badań, które z kolei rzutują na poprawne sformułowanie celów (hipotez), a także odpowiedzialne i zgodne z posiadaną wiedzą sformułowanie problematyki pracy i jej tytułu.

U. Eco (2001) zwraca uwagę, że prace magisterskie mogą mieć charakter zarówno samodzielnych, oryginalnych opracowań naukowych zawierających nowe, dotąd niepublikowane odkrycia (zbliżając się tym samym do wymagań stawianych pracom doktorskim), jak też być rzetelnymi pracami kompilacyjnymi, w których autor dowodzi swojej szerokiej znajomości literatury przedmiotu, prezentując jej panoramiczny i krytyczny przegląd, łączący różne podejścia i punkty widzenia.

Takie ujęcie pracy magisterskiej plasuje ją jako bardzo ważny element studiów II stopnia nie tylko ze względów formalnych (uzyskanie tytułu zawodowego), ale także użytecznych (zdobycie przez magistrantów szeregu ważnych umiejętności praktycznych). Pisanie pracy magisterskiej uczy bowiem zarówno sposobów poszukiwania i formułowania zadań oraz celów badawczych, a także organizacji badań, jak i opracowywania raportów z analiz i konstrukcji wniosków badawczych.

W tym kontekście U. Eco (2001) podkreśla znaczenie pracy magisterskiej w dalszym życiu i pracy zawodowej. Jej rola przejawia się nie tylko w karierze naukowej, do której może być doskonałym wstępem, lecz również w jakiegokolwiek innej działalności. Pisanie pracy magisterskiej uczy bowiem porządkowania własnych pomysłów i systematycznego gromadzenia danych, daje doświadczenie metodycznej pracy, a nawet więcej – oznacza tworzenie czegoś, co ma w zamierzeniu służyć innym.

Również w świetle założeń Krajowych ram kwalifikacji przygotowanie pracy magisterskiej rozwija kompetencje dotyczące „zastosowania wiedzy”,

„formułowania sądów”, „radzenia sobie ze złożonością, interdyscyplinarnością”, „umiejętności samodzielne uczenia się”, „kształtowania odpowiedzialności i postaw etycznych” oraz „umiejętności pracy w środowisku międzynarodowym” (Sydor 2014; Próchnicka i in. 2010; Ziółek 2010).

S. Czachorowski (2007) zauważa, że „żaden przedmiot nie trwa tak długo, aby można było przygotować raport naukowy porównywalny z pracą magisterską. (...) praca magisterska jest dobrą sytuacją edukacyjną, umożliwiającą kształcenie poprzez działanie”.

Sformułowana powyżej rola pracy magisterskiej i jej znaczenie zdecydowanie przerasta możliwości zupełnie samodzielnej pracy nie tylko przeciętnych, ale i wybitnych studentów. Stąd wynika zasadnicza rola i odpowiedzialność opiekuna pracy magisterskiej. Opiekun nie współtworzy pracy, ale kieruje procesem jej powstawania, podsuwa dobre rozwiązania oraz wskazuje na popełniane błędy – rzeczywiście opiekuje się pracą. Rola opiekuna ma charakter infrastrukturalny: nie tworzy, ale umożliwia tworzenie.

Profesor Zygmunt Górka w ciągu 25 lat swojej działalności jako opiekun naukowy wypromował 196 magistrów. Celem niniejszego opracowania jest zaprezentowanie dorobku Profesora w tej dziedzinie jego aktywności dydaktycznej, która w ocenie działalności nauczycieli akademickich jest czasem niedoceniana. Wyjątkiem może tu być publikacja wydana z okazji dziesięciolecia Wydziału Nauk Geograficznych Uniwersytetu Łódzkiego (*Prace...* 2011). Tymczasem właśnie w tę działalność Profesor wkładał i, mamy nadzieję, będzie nadal wkładał mnóstwo wysiłku i serca.

Rodzaje prac magisterskich

Aby przeprowadzić analizę tematyki blisko 200 prac, należy je wpiąć w posegregować. W tym celu prace podzielono ze względu na ich rodzaj metodyczny i rodzaj przedmiotu badań. Wśród rodzajów metodycznych wydzielono prace o charakterze:

- analiz użytkowania ziemi (przestrzeni miejskiej, w sumie 60 prac);
- analiz funkcjonalnych (13);
- analiz struktur i systemów osadniczych (18);

- analiz geograficzno-transportowych (13);
- analiz o charakterze monograficznym (87);
- innych analiz (5).

Ze względu na przedmiot badań wydzielono prace dotyczące:

- miast (ogólnie, 1 praca);
- dużych miast (powyżej 100 tys. mieszkańców, 40 prac);
- średnich miast (37);
- małych miast (poniżej 20 tys. mieszkańców, 46);
- miast zdegradowanych (23);
- wsi gminnych (16);
- wsi o charakterze podmiejskim (6),
- innych wsi (18);
- całych systemów osadniczych (8);
- innych przedmiotów badań (1).

W tabeli 1 zestawiono macierz obrazującą powyższy podział.

Najwięcej, bo aż 44% napisanych prac miało charakter monograficzny, w tym prawie połowa (19% wszystkich) to monografie małych miast. Często

Tab. 1. Rodzaje prac magisterskich

Rodzaj analizy	Przedmiot badań	Miasto	Duże miasto	Średnie miasto	Małe miasto	Zdegradowane miasto	Gminna wieś	Podmiejska wieś	Inna wieś	System osadniczy	Inne	Razem
Użytkowanie ziemi (przestrzeni miejskiej)	-	26	17	6	3	5	-	3	-	-	-	60
Funkcje	-	6	6	1	-	-	-	-	-	-	-	13
Struktury, systemy osadnicze	1	-	-	-	2	1	-	9	5	-	-	18
Geograficzno-transportowe	-	3	3	2	-	-	-	3	2	-	-	13
Monografie	-	3	11	37	18	9	7	2	-	-	-	87
Inne	-	2	-	-	-	1	-	-	1	1	1	5
Razem	1	40	37	46	23	16	6	18	8	1	1	196

Źródło: opracowanie własne.

podejmowano także tematy miast zdegradowanych (wsi), średnich miast oraz wsi gminnych i podmiejskich. Powstały również dwie monografie małych wsi i trzy dużych miast.

Drugą pod względem liczebności (31% wszystkich prac) grupą były prace analizujące użytkowanie ziemi (przestrzeni miejskiej) i funkcje jednostek osadniczych. Najczęściej nawiązywały one do krakowskiej szkoły badania użytkowania ziemi w miastach, której prekursorem był w latach 60. XX wieku prof. K. Bromek (Bromek, Mydel 1972). Obejmowały zazwyczaj wybrane fragmenty miejscowości – bardzo często odnosiły się do obszarów staromiejskich lub śródmiejskich. Głównie Dotyczyły one miast, zwłaszcza dużych i średnich (prawie 75% prac), aczkolwiek powstały także prace na temat wsi.

Dorobek magistrantów Profesora obejmuje także prace analizujące struktury i systemy osadnicze (9% wszystkich prac), przede wszystkim obszary wiejskie w Karpatach. Tyle samo (7%) prac dotyczyło analiz funkcjonalnych i geograficzno-transportowych. Wśród analiz funkcjonalnych należy wyróżnić pięć prac dotyczących funkcji kulturotwórczej i kulturowej, co częściowo wynikało zapewne z zainteresowań naukowych Profesora. Pozostałe prace (nieco ponad 2,5% wszystkich prac) podejmowały różną tematykę, między innymi geografii rolnictwa, turystyki i sportu.

Analizując czas powstawania prac (ryc. 1), można wyróżnić dwa okresy w działalności prof. Zygmunta Górki jako promotora. Pierwszym jest wiek XX, drugim wiek XXI.

Wiek XX charakteryzował się małą liczbą magistrantów (3,6 obronionej pracy na rok) i większym zróżnicowaniem tematyki. Przykładowo prac o charakterze monograficznym w wieku XX napisano 13 (33% wszystkich prac), a w wieku XXI 74 (47%). Jeszcze wyraźniejsza różnica dotyczy prac z zakresu użytkowania ziemi (15% i 35%). Dla kontrastu prace „inne” stanowiły w XX wieku 5% wszystkich prac, a w XXI zaledwie 1,9%.

Różnice te wynikały oczywiście ze wzrostu liczby studentów studiów geograficznych na UJ (m.in. wskutek otwarcia kierunku biologiczno-geograficznego i studiów zaocznych). Należy też zauważyć, że Profesor niechętnie opiekował się pracami, które nie dotyczyły wprost Jego zainteresowań naukowych; jeżeli jednak wyraził na to zgodę, nie była to opieka formalna. Autor niniejszego artykułu osobiście doświadczył, że Profesor potrafi zaskoczyć

merytoryczną podpowiedzią nie ze swojej specjalizacji. Oczywiście takie postępowanie jest utrudnione w przypadku dużej liczby podopiecznych.

Wśród prac pisanych pod kierunkiem prof. Zygmunta Górki w latach 1989–2014 dominowały te dotyczące miast – napisano ich 124 (63% wszystkich), a jeżeli uwzględnić wsie mające niegdyś prawa miejskie, to powstało ich aż 147 (75%). Najwięcej prac (23% wszystkich) dotyczyło małych miast – były to przeważnie monografie.

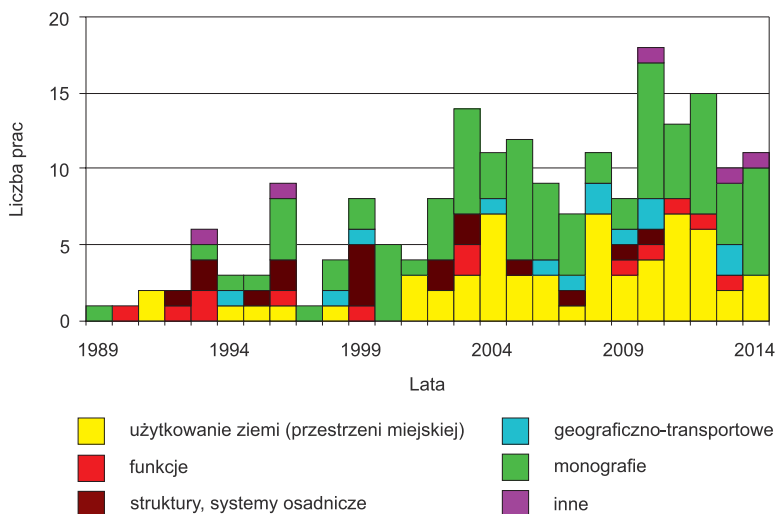
Prace traktujące o dużych i średnich miastach zajmują około 20%, przy czym dominującą tematyką jest problem użytkowania ziemi i funkcji miejskich. Przygotowano też wiele prac obejmujących problematykę: miast zdegradowanych 12%, wsi gminnych 8%, podmiejskich 3%, a pozostałych – 9%. Ponadto 4% prac to analizy całych systemów osadniczych (miasta i wsie razem), głównie terenów nadgranicznych, obszarów parków narodowych i terenów położonych wzdłuż dróg.

Na podstawie analizy ryciny 2 nie można wyciągnąć zdecydowanych wniosków odnośnie do zróżnicowania prac (pod względem przedmiotu badań) między XX i XXI wieku. Przykładowo w XX wieku prac o miastach było 55%, a w XXI – 65%. Różnica ta wynikała z jednego nietypowego roku akademickiego (1999), kiedy to prawie wszystkie bronione prace dotyczyły tematyki wiejskiej.

W dalszej części artykułu wydzielone rodzaje prac magisterskich posłużą do bardziej szczegółowej analizy tematyki studiów podejmowanych na seminarium Profesora.

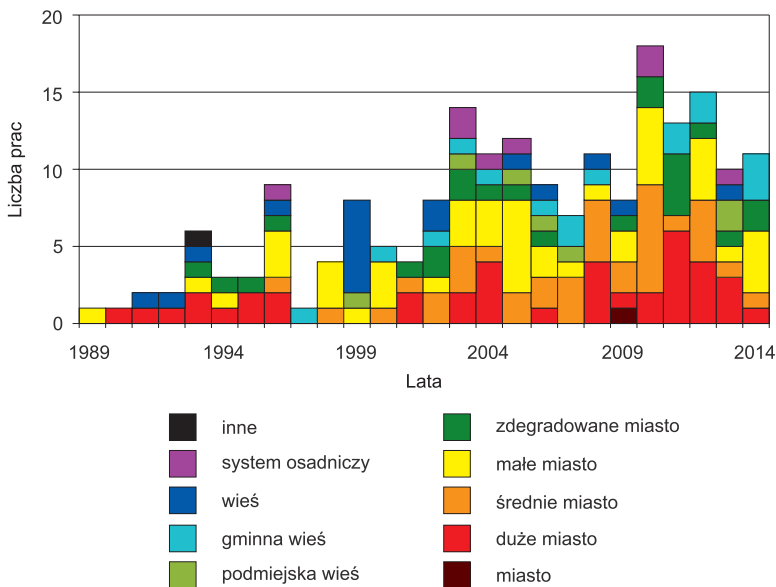
Prace magisterskie wg lokalizacji badań

Geograficzne rozmieszczenie tematyki prac magisterskich powstałych pod kierunkiem prof. Zygmunta Górki jest bardzo charakterystyczne i wyraźnie wskazuje na koncentrację zainteresowań magistrantów na obszarze Polski Południowo-Wschodniej (ryc. 3). Bez wątplenia pozostaje ono bardzo często w ścisłym związku z miejscem pochodzenia studentów, co pozwala dodatkowo na identyfikację zasięgu oddziaływania UJ, czy szerzej – krakowskiego ośrodka akademickiego – w skali krajowej, a także regionalnej. Spośród 196



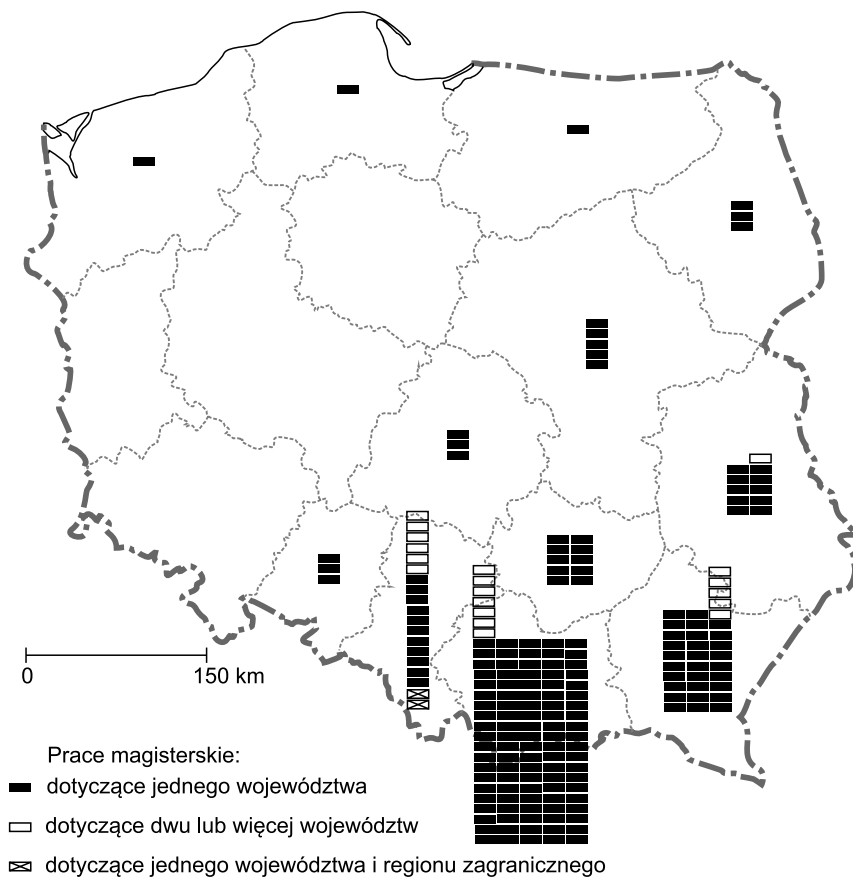
Ryc. 1. Liczba i rodzaje prac magisterskich wg metodyki prac w latach 1989–2014

Źródło: opracowanie własne.



Ryc. 2. Liczba i rodzaje prac magisterskich wg przedmiotu badań w latach 1989–2014

Źródło: opracowanie własne.



Ryc. 3. Geograficzne rozmieszczenie tematyki prac magisterskich wg województw w latach 1989–2014

Źródło: opracowanie własne.

prac aż 177 dotyczy pięciu województw południowej i południowo-wschodniej części Polski: małopolskiego, podkarpackiego, śląskiego, świętokrzyskiego i lubelskiego. Dominacja województwa małopolskiego jest bezwzględna – aż 100 prac opisuje jego obszar. Drugie miejsce zajmuje województwo podkarpackie (29), a następnie śląskie (21) oraz świętokrzyskie i lubelskie (po 10). Należy podkreślić, że w pięciu pracach obszar badań wykraczał poza jedno

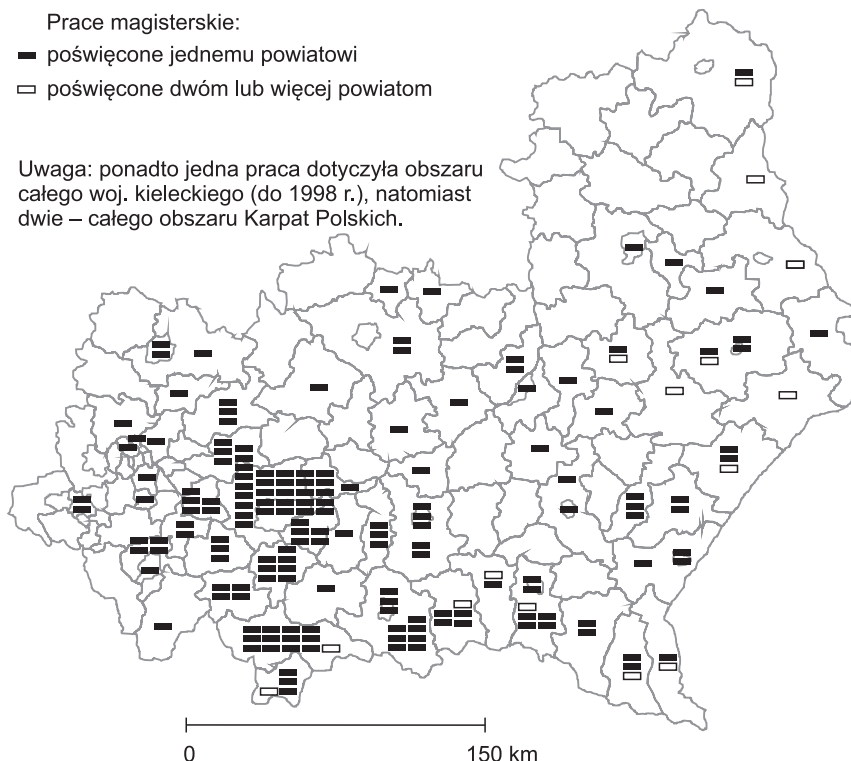
tylko województwo. Ich autorzy kierowali się bowiem granicami regionów fizycznogeograficznych, względnie parków narodowych; w trzech przypadkach dotyczyło to prac o Karpatach, w dwóch pozostałych o Roztoczu i o Magurskim Parku Narodowym.

Pozostałe 19 prac obejmuje natomiast województwa: mazowieckie (5 prac), opolskie, łódzkie, podlaskie (po 3), warmińsko-mazurskie, pomorskie i zachodniopomorskie (po jednej pracy).

Można zauważyć, że taki układ dość wyraźnie pokrywa się z granicami historycznymi Małopolski, wykraczając nawet nieznacznie poza jej obszar w kierunkach: zachodnim (Górny Śląsk) i wschodnim (Ruś Czerwona).

W obrębie pięciu województw południowo-wschodnich (ryc. 4) widoczna jest bardzo wyraźna koncentracja tematów prac o Krakowie (20 prac) i powiecie krakowskim (9), jakkolwiek aż 12 prac dotyczyło powiatu nowotarskiego. Często wybieranymi obszarami badań były także powiaty: myślenicki i nowosądecki (po 7), a w mniejszym stopniu również chrzanowski (5), suski, gorlicki, krośnieński i bielski (po 4). Poza dwoma ostatnimi nie było powiatów poza woj. małopolskim, których dotyczyłyby więcej niż trzy prace. Warto podkreślić, że relatywnie niewielkim zainteresowaniem wśród magistrantów cieszyły się inne niż Kraków powiaty grodzkie Polski Południowo-Wschodniej. Jedynie Tarnów i Nowy Sącz stały się tematami trzech prac, po dwie napisano o Krośnie, Przemyślu, Zamościu, Częstochowie i Rybniku. Pozostałych miast-powiatów (w tym w konurbacji katowickiej) dotyczyły już tylko pojedyncze badania.

Co ciekawe, nie powstała żadna praca na temat takich powiatów miejskich jak Jaworzno, Tarnobrzeg czy Kielce. Zwraca także uwagę brak prac dotyczących sąsiadującego z regionem miejskim Krakowa powiatu miechowskiego, jak również położonych dalej w kierunku północno-wschodnim powiatów: kazimierskiego i pińczowskiego. Drugim obok pogranicza województw małopolskiego i świętokrzyskiego obszarem niebadanym przez magistrantów Profesora był pas powiatów pomiędzy województwem małopolskim a podkarpackim: dębicki, ropczycko-sędziszowski, mielecki i strzyżowski. Bardziej naturalny wydaje się natomiast brak prac z szeregu znacznie już oddalonych od Krakowa powiatów położonych na skraju analizowanego obszaru, takich jak środkowa i północna część województwa lubelskiego i zachodnia część



Ryc. 4. Geograficzne rozmieszczenie tematyki prac magisterskich wg powiatów w obrębie województw: małopolskiego, podkarpackiego, śląskiego, świętokrzyskiego i lubelskiego w latach 1989–2014

Źródło: opracowanie własne.

województwa śląskiego.

W ujęciu regionalnym można zatem zasadniczo zauważyć koncentrację tematów prac magisterskich w regionie miejskim Krakowa z jednej strony i w Karpatach z drugiej. Związane jest to zapewne z bogactwem zagadnień reprezentowanych przez te obszary, cechujące się interesującymi i skomplikowanymi strukturami w zakresie zagospodarowania przestrzennego, problemów demograficznych i ekonomicznych, na tle zróżnicowanych

uwarunkowań środowiska przyrodniczego.

Badania magistrantów wykraczające poza granice Polski miały natomiast całkowicie marginalną skalę; poza jedną pracą dotyczącą województwa śląskiego i sąsiedniego kraju morawsko-śląskiego w Republice Czeskiej, powstały tylko dwie prace podejmujące tematykę zagraniczną: jedna o Turcji, druga o Australii.

Tematyka prac magisterskich

Charakterystyczną cechą badań uprawianych przez magistrantów prof. Zygmunta Górki jest odniesienie do człowieka. Niezależnie od tego, czy tematem badań było użytkowanie ziemi czy transport, zawsze istotnym składnikiem pracy była analiza relacji przedmiotu badań i człowieka – jako sprawcy i uczestnika przemian środowiska.

Tematyka prac magisterskich o „użytkowaniu ziemi (przestrzeni miejskiej)” nawiązywała do metody badań użytkowania ziemi przestrzeni miejskiej wypracowanej przez wspomnianych prof. K. Bromka i R. Mydela, a także kontynuowała serię podobnych prac, których promotorem w latach 70. i 80. był właśnie prof. Bromek. Prace te obejmowały również badanie funkcji obszaru.

Podstawowym celem prac dotyczących użytkowania ziemi i funkcji dużych i średnich miast była analiza tytułowych funkcji i użytkowania ziemi przestrzeni miejskiej ich wybranych części. Ponad połowa (23 spośród 43) prac o tej tematyce poddawała analizie obszary staromiejskie, co zapewne nie pozostaje bez związku z zainteresowaniami badawczymi Profesora, kolejne 11 prac dotyczyło obszarów śródmiejskich (nie zabytkowych), a 9 – innych dzielnic lub obszarów. W pracach zaliczonych do omawianej kategorii przebadano centra szeregu miast Małopolski i innych regionów kraju: Krakowa, Tarnowa, Bielska-Białej, Olsztyna czy Białegostoku. O wiele mniej prac poświęcono dzielnicom innym niż śródmieście – krakowskiemu Zabłociu czy tarnowskim Mościcom. Tylko jedna praca dotyczyła klasycznego osiedla wielkopłytowego – Woli Duchackiej w Krakowie (Kozioł 2008). Część spośród prac napisanych po 2000 roku miało charakter analizy dynamicznej,

w ramach której porównywano stan aktualny oraz wyniki prac z lat 70. Autorka jednej z nich tak podsumowała owo porównanie: „Widzimy więc, że struktura użytkowania ziemi znacznie zmieniła się tu [w Częstochowie] w ciągu minionych 36 lat (Janeczek 2014). (...) Znacznie (...) zmieniły się funkcje śródmieścia Częstochowy (s. 64)”. Warto podkreślić, że właśnie wśród prac dotyczących użytkowania ziemi i funkcji dużych miast znalazły się jedyne podjęte przez magistrantów Profesora badania dotyczące ośrodków zagranicznych. D. Kołodziej (2006) przebadła dzielnicę The Rocks w Sydney, natomiast K. Jankowska (2011) poświęciła swoją pracę śródmieściu Stambułu.

Prace dotyczące funkcji i użytkowania ziemi w małych miastach (do grupy tej zaliczono także miasta zdegradowane, a więc w sensie formalnym wsie) dotyczyły zarówno ich części staromiejskich (2 prace), śródmiejskich (również 2), a niekiedy także całych miasteczek (5 prac). Zwłaszcza w pracach dotyczących całych miejscowości metodę użytkowania ziemi w przestrzeni miejskiej zastępowano prostszymi metodami badań użytkowania ziemi lub zagospodarowania przestrzennego, głównie ze względu na większy obszar badań. Ważnym problemem poruszonym w ramach tych prac było przekształcanie (lub dostosowywanie się) funkcji i zagospodarowania małych miasteczek wskutek transformacji społeczno-gospodarczej.

Prace omawiające funkcje i użytkowanie ziemi na wsi obejmowały dwa problemy badawcze: pierwszym było użytkowanie ziemi i funkcje wsi gminnych (2 prace), gdzie problematyka była zbliżona do poprzednio omówionej, a same wsie traktowano jak małe miasteczka. Nieco odmienne badania, których celem było poszukiwanie prawidłowości w zagospodarowaniu przestrzennym wsi górskiej były podstawą 5 prac. Bardziej klasyczną problematykę podjęto w pracy o użytkowaniu hal tatrzańskich (Marcisz 1991), ale i w tym przypadku istotnym elementem była obecność i działanie człowieka i jego wpływ na zmiany użytkowania.

Kolejnym rodzajem prac przygotowywanych pod kierunkiem Profesora były analizy funkcjonalne (13 prac), dotyczące zwłaszcza dużych i średnich miast (12 prac). Najczęściej sięgano do problematyki funkcji kulturotwórczych i kulturalnych (6 prac), sakralnych oraz mieszkaniowych (po 2 prace), zajmowano się także funkcją administracyjną. Interesująca była jedyna praca tego rodzaju dotycząca małego miasta (*Funkcje Zawichostu jako ośrodka gminnego*

w *dobie przekształceń społeczno-ekonomicznych w Polsce*; Mądry 1999). Warto także podkreślić 3 prace, których autorzy badali funkcje na poziomie dzielnic – w Krakowie i Oświęcimiu. Co ciekawe, wśród prac „funkcjonalnych” istnieje wyraźna cezura czasowa: w XX wieku pisano o różnych funkcjach z wyjątkiem kulturotwórczej, podczas gdy w XXI wieku aż 6 z 7 prac dotyczyło właśnie funkcji kulturowej.

Jak zaznaczono wcześniej, najczęstszym rodzajem prac przygotowywanych na seminarium prof. Zygmunta Górki były monografie. Słownik języka polskiego określa monografię jako pracę naukową w pełni wyczerpującą jakies zagadnienie. Uważa się czasem, że monografia miejscowości jest tylko opisem i nie ma charakteru naukowego. Tymczasem monografia na bazie rzetelnego opisu może rozrzucać problemy miejscowości. Co więcej, problemy owe właśnie w monografii można badać, uwzględniając ich wzajemne opisy.

Należy także zwrócić uwagę, że Profesor wymagał od swoich magistrantów piszących monografie, aby postawili i rozwiązali problem naukowy. Monografie pisane pod kierunkiem Profesora zaczynały się zawsze od wyczerpujących rozdziałów o środowisku przyrodniczym i historii miejscowości. Następne były rozdziały o demografii, zagospodarowaniu przestrzennym i funkcjach miejscowości. Często pojawiały się także osobne rozdziały problemowe. Prace były rzetelnym i wyczerpującym opisem stanu miejscowości (często z uwzględnieniem dynamiki niektórych procesów, na przykład demograficznych). Autorzy wskazywali i analizowali również liczne problemy w funkcjonowaniu miejscowości, próbując jednocześnie zastanowić się nad ich przyczynami i skutkami.

Monografie miast lub ich części (51 prac) dotyczyły przede wszystkim małych miast, co jest naturalną konsekwencją metody monograficznej. Wśród poruszanej problematyki należy wymienić prace dotyczące miast – siedzib administracyjnych (8), w których analizowano między innymi przystosowanie się miejscowości do pełnienia funkcji stolicy gminy lub powiatu. Znamienne, że w tytułach aż pięciu prac pojawiło się pojęcie „miasto przemysłowe”, co oddaje zainteresowanie autorów skutkami procesów transformacyjnych w skali ośrodków, których baza ekonomiczna jeszcze ćwierć wieku temu związana była z całkowicie odmiennymi niż obecnie funkcjami. Interesujący i wyjątkowy charakter miała praca P. Macury (2010) poświęcona

rozdzielonemu granicą państwową organizmowi, niegdyś tworzącemu jedno miasto – Cieszynowi polskiemu i czeskiemu. Wpisuje się ona w grupę czterech prac dotyczących zespołów miejskich. Także po czterech magistrantów podjęło się badań nad nowymi miastami i miastami nadgranicznymi. Ciekawe były również prace dotyczące miast z konurbacji górnośląskiej, zajmujące się na przykład strukturą miasta w konurbacji (Pełka 2007) czy indywidualnością miasta w konurbacji (Grzybczak 2012).

Ważnym rodzajem badań podejmowanych pod kierunkiem Profesora były monografie zdegradowanych miast (18 prac). Analiza tego typu wiąże się z licznym występowaniem takich ośrodków w historycznych granicach Małopolski. Najistotniejszym celem tych prac była analiza możliwości odzyskania (lub nie) praw miejskich. Co ciekawe, w przypadku trzech miejscowości: Wojnicza (Dyrdał 1994), Zakliczyna (Rzepecka 1996) i Bobowej (Wardalska 2004), wnioski autorek potwierdziły się i miejscowości te odzyskały prawa miejskie.

Na seminarium powstały również monografie wsi (18 prac). Problematyka koncentrowała się (podobnie jak w przypadku miast) wokół wsi – siedzib administracyjnych (8). Analizowano między innymi przystosowanie się tych miejscowości do pełnienia funkcji stolicy gminy. Badaniami podobnymi do analiz miast – satelit były monografie wsi podmiejskich (7 prac).

Autorzy 18 prac zakwalifikowanych do kategorii „struktury i systemy osadnicze” podjęli się analizy osadnictwa w szerszej skali niż pojedyncza miejscowość: gminy (6), kilku gmin (7) czy wreszcie w obrębie całych regionów (5). Warto podkreślić, że są to praktycznie jedyne prace, w których kryterium delimitacji obszaru badań był nie tylko podział administracyjny, lecz również regionalizacja fizycznogeograficzna (5), a także położenie na obszarze lub w bezpośrednim sąsiedztwie parków narodowych (3). W większości przypadków (12) badania te dotyczyły wyłącznie osadnictwa wiejskiego, zaledwie w jednym miejskiego, w dwóch miast zdegradowanych, natomiast w pozostałych trzech zarówno miejskiego, jak i wiejskiego.

Niewielką, bo liczącą tylko 13 prac, grupę stanowiły badania geograficzno-transportowe, podejmowane w bardzo różnej skali przestrzennej – od wsi przez śródmieście dużego miasta, miasto średnie i duże aż do całego regionu. Istotne miejsce zajmują trzy analizy miast jako węzłów komunikacyjnych. Były

to prace przypominające swoim charakterem monografie, ale uwypuklające funkcję transportową badanych ośrodków. Równie liczne są prace poświęcone wpływowi drogi – we wszystkich trzech przypadkach „Zakopianki” – na osadnictwo w skali wsi, gminy i regionu. Dwie prace dotyczą natomiast wpływu kolei na rozwój ośrodków – węzłów transportowych.

Pięć prac magisterskich powstałych pod kierunkiem prof. Zygmunta Górki wymyka się zaproponowanym kategoriom. Trzy z nich dotyczą Krakowa: roli Wisły w jego rozwoju (Woźniak 1996), znaczenia funkcji sportowej (Kowalski 2010) oraz walorów turystycznych Twierdzy Kraków (Rekucka 2013). Suburbanizacji zewnętrznej wsi podmiejskiej na przykładzie Mstowa poświęcił natomiast swoje badania O. Wolski (2014). Należy wreszcie wspomnieć o jedynej pracy z geografii rolnictwa (Warecki 1993).

Podsumowanie

W ciągu ponad ćwierć wieku pracy prof. Zygmunt Górka wypromował niemal 200 magistrantów podejmujących bardzo szeroką problematykę analizowaną w różnych skalach przestrzennych dla wielu regionów Polski, a także zagranicy. Szczególnie dokładnie podopieczni Profesora przebadali małe i średnie miasta w historycznych granicach Małopolski. Liczne były także prace poświęcone problemom wsi. Badano również większe układy osadnicze, nie pomijając analiz związków pomiędzy osadnictwem a transportem.

Tematyka podejmowanych przez magistrantów prof. Zygmunta Górki prac wpisuje się w zdecydowaną większość głównych kierunków badawczych polskiej geografii osadnictwa w XX wieku, które wyróżnia Stanisław Liszewski (2008). Wymienić należy tu zwłaszcza następujące grupy zagadnień: studia krajobrazowe miast (geografia historyczna miast, monografie geograficzne miast, badania morfologiczne miast), struktury wewnętrzne miast (morfologiczna, struktury użytkowania ziemi, demograficzne, infrastruktura społeczna, teorie i modele), podstawy rozwoju średnich miast, studia nad małymi miastami (aktywizacja ekonomiczna, pozycja w sieci osadniczej, przemiany), sieci i systemy osadnictwa (teoria ośrodków centralnych, lokalne, regionalne i krajowe systemy osadnicze) oraz studia

nad osadnictwem wiejskim (położenie geograficzne i stopień skupienia, budowa morfologiczna – kształty wsi).

Podziękowania

Autorzy serdecznie dziękują Profesorowi Zygmuntowi Górcze za wieloletnie prowadzenie szczegółowego katalogu prac magisterskich Zakładu GLOiR, dzięki któremu możliwe stało się napisanie niniejszego artykułu.

Literatura

- Bromek K., Mydel R., 1972, *Uwagi metodyczne do opracowania szczegółowej mapy użytkowania ziemi przestrzeni miejskiej*, Folia Geographica, Series Geographica-Oeconomica, 5, 149–160.
- Czachorowski S., 2007, *W obronie pracy magisterskiej*, Forum Akademickie, 7–8/2007, <https://forumakademickie.pl/fa/2007/07-08/w-obronie-pracy-magisterskiej/> (dostęp: 23.04.2015).
- Eco U., 2001, *Come si fa una tesi di laurea. Le materie umanistiche*, Bompiani, Milano.
- Liszewski S., 2008, *Geografia osadnictwa w XX i na początku XXI wieku*, [w:] A. Jackowski, S. Liszewski, A. Richling (red.), *Historia geografii polskiej*, PWN, Warszawa.
- Prace magisterskie 2001–2010. Wydział Nauk Geograficznych UŁ*, 2011, Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź.
- Próchnicka M., Saryusz-Wolski T., Kraśniewski A., 2010, *Projektowanie programów studiów i zajęć dydaktycznych na bazie efektów kształcenia*, [w:] E. Chmielecka (red.), *Autonomia programowa uczelni. Ramy kwalifikacji dla szkolnictwa wyższego*, MNiSW, Warszawa, 91–116.
- Sydor M., 2014, *Wskazówki dla piszących prace dyplomowe*, Wydawnictwo Uniwersytetu Przyrodniczego, Poznań.
- Ziółek M., 2010, *Tworzenie programów studiów na bazie efektów uczenia się*, prezentacja, Uniwersytet im. Adama Mickiewicza w Poznaniu, 7 maja 2010 roku, http://ekspercibolonscy.org.pl/sites/ekspercibolonscy.org.pl/files/MZ_budowa%20programow%20studiow_070510.pdf (dostęp: 23.04.2015).

Załącznik – spis prac magisterskich

1989

Kolecka Alicja, *Monografia geograficzno-ekonomiczna Rabki*

1990

Jurkiewicz Ewa, *Funkcja sakralna Krakowa*

1991

Marcisz Andrzej, *Użytkowanie hal tatrzańskich*

Nowakowska Monika, *Przemiany użytkowania przestrzeni miejskiej dzielnicy Śródmieście w Krakowie w obrębie Plant w latach 1970–90*

1992

Fąfrowicz Ewa, *Struktura wiejskiego osadnictwa nadrzecznego w dolinach Białego i Czarnego Dunajca na Podhalu*

Pyjos Marta, *Funkcja administracyjna Krakowa*

1993

Barski Ziemowit, *Funkcja mieszkaniowa staromiejskich dzielnic Krakowa*

Gajecka Renata, *Funkcja sakralna Częstochowy*

Koza Adam, *Charakterystyka osadnictwa wiejskiego w zachodniej części Beskidu Niskiego*

Ńackiewicz Zdzisława, *Krzyszowice – miasto-satelita Krakowa*

Rykel Bożena, *Miasta zdegradowane w Karpatach Polskich*

Warecki Tomasz, *Geograficzno-ekonomiczna analiza ogrodnictwa w Karpatach*

1994

Dyrdał Małgorzata, *Miejsce Wojnicza w systemie osadniczym województwa tarnowskiego*

Kołoś Arkadiusz, *Wybrane problemy komunikacyjne śródmieścia Krakowa*

Mordias Jolanta, *Użytkowanie ziemi i funkcje staromiejskiej dzielnicy Przeworska*

1995

Biskup Marta, *Jordanów jako ośrodek gminny w dobie przemian społeczno-ekonomicznych Polski*

Dziurok Krystian, *Charakterystyka geograficzno-społeczna Rybnika*

Nawrot Zbigniew, *Miasta zdegradowane w województwie kieleckim*

Więclaw Joanna, *Użytkowanie ziemi i funkcje dzielnicy Kazimierz w Krakowie z uwzględnieniem wpływu procesu rewaloryzacji i bieżących przemian społeczno-gospodarczych*

1996

Frączek Małgorzata, *Dukla jako miasto nadgraniczne*

Gąsior Małgorzata, *Użytkowanie ziemi i funkcje staromiejskiej dzielnicy Olkusza*

Kwinta Aneta, *Osadnictwo w strefie nadgranicznej Karpat Polskich*

Oliwa Fryderyk, *Myślenice jako satelita Krakowa*

Rzepecka Danuta, *Miejsce Zakliczyna w sieci osadniczej województwa tarnowskiego*

Szydło Urszula, *Geograficzno-ekonomiczna monografia osadnictwa wiejskiego w gminie Szczurowa*

Włodarczyk-Kluz Elżbieta, *Rynek mieszkaniowy Krakowa*

Woźniak Tadeusz, *Rola Wisły w rozwoju przestrzennym Krakowa*

1997

Maleska Izabela, *Ośrodek gminny w dobie transformacji społeczno-ekonomicznej Polski na przykładzie wsi Tworóg w województwie katowickim*

1998

Gajuk Małgorzata, *Użytkowanie przestrzeni miejskiej i funkcje staromiejskiej dzielnicy Zamościa*

Krawczyk Elżbieta, *Powiązania komunikacyjne pomiędzy gminą Świątniki Górne a Krakowem w aspekcie rozwoju osadnictwa*

Serafin Krystyna, *Wieliczka jako miasto satelitarne Krakowa*

Zając Monika, *Niepołomice jako miasto-satelita Krakowa*

1999

- Bacia Marzena, *Osadnictwo wiejskie gminy Sanok*
Czas Andrzej, *Sieć transportowa Bieszczadów w aspekcie rozwoju osadnictwa*
Defort Monika, *Osadnictwo w rejonie Zbiornika Czorszyńskiego*
Kansy Aleksandra, *Współczesne osadnictwo wiejskie na Polskim Spiszu*
Lach Tomasz, *Tyniec – od podklasztornej wsi po współczesną dzielnicę Krakowa*
Mądry Tomasz, *Funkcje Zawichostu jako ośrodka gminnego w dobie prze-
kształceń społeczno-ekonomicznych w Polsce*
Przybyłowicz Agnieszka, *Osadnictwo w gminie Łącko w powiecie nowosądeckim*
Stańco Bogusława, *Zwardoń jako wieś nadgraniczna*

2000

- Baranowska Joanna, *Dobczyce jako miasto satelitarne Krakowa*
Głowacz Tomasz, *Znaczenie Trzebini w zespole miejskim Chrzanowa*
Skrzypek Sławomir, *Tyczyn jako miasto-satelita Rzeszowa*
Wacławik Małgorzata, *Jabłonka – stołeczna wieś polskiej Orawy*
Zajączkowska Jolanta, *Proszowice jako miasto powiatowe w dobie transformacji
społeczno-ekonomicznej Polski*

2001

- Drobińska Agnieszka, *Nowa Słupia jako dawne miasto*
Gawron Marek, *Użytkowanie ziemi i funkcje staromiejskiej dzielnicy Tarnowa
w dobie współczesnych przemian społeczno-gospodarczych Polski*
Haniaczyk Jolanta, *Użytkowanie ziemi i funkcje śródmiejskiej dzielnicy Nowego
Targu*
Przybylska Katarzyna, *Użytkowanie ziemi i funkcje najstarszej części dzielnicy
Nowa Huta w Krakowie w okresie społeczno-gospodarczych przemian Polski*

2002

- Kózka-Pilarska Anna, *Kozy – największa wieś powiatu bielskiego*
Kaczor Katarzyna, *Wiślica jako dawne miasto i ośrodek gminy*
Lisiewicz Elżbieta, *Osadnictwo w gminie Ochotnica Dolna na tle warunków
naturalnych i funkcji wsi*

Opyd Katarzyna, *Rozwój i struktura współczesnego osadnictwa w gminie Cisna Piątek Agnieszka, Przeworsk jako miasto powiatowe w okresie transformacji społeczno-ekonomicznej Polski*

Rusok Marta, *Jaśliska – perspektywy rozwoju dawnego miasta nadgranicznego*
Turek Kamila, *Staromiejska dzielnica Nowego Sącza – zmiany jej zagospodarowania i funkcji po 1990 roku*

Wojciechowska Anna, *Użytkowanie ziemi i funkcje staromiejskiej dzielnicy Krosna w dobie współczesnych przemian społeczno-gospodarczych Polski*

2003

Brzosko Agnieszka, *Użytkowanie ziemi i funkcje staromiejskiej dzielnicy Olsztyna*

Dudek Danuta, *Zawoja – największa wieś Karpat Polskich*

Kuraś Ewa, *Kulturotwórcza funkcja Nowego Targu*

Pączka Barbara, *Baligród jako dawne miasto bieszczadzkie*

Pietrzak Paulina, *Podegrodzie jako podmiejska wieś gminna*

Przybylska-Krukar Barbara, *Zespół osadniczy miasto Rymanów – Rymanów Zdrój*

Salwa Edyta, *Chęciny – funkcje miasta w systemie osadniczym województwa świętokrzyskiego*

Sarnowski Paweł, *Nadbużańska strefa nadgraniczna – jej zagospodarowanie i funkcje*

Seweryn Angelika, *Użytkowanie ziemi i funkcje staromiejskiej dzielnicy Bochni*

Skiba Mirosław, *Czarny Dunajec jako dawne miasto podhalańskie*

Sozański Wojciech, *Funkcjonowanie staromiejskiej dzielnicy Oświęcimia w dobie transformacji ustrojowej*

Supernok Sylwia, *Użytkowanie ziemi i funkcje centrum Katowic w dobie transformacji społeczno-ekonomicznej*

Zawilińska Jadwiga, *Osadnictwo na terenie Magurskiego Parku Narodowego i jego otuliny*

Ziaja Małgorzata, *Krynica jako miasto-uzdrowisko i ośrodek gminny*

2004

Harbut Janusz, *Funkcje oraz struktura użytkowania ziemi jako wyznaczniki roli dzielnicy Nowa Wieś w systemie osadniczym Krakowa*

- Jamry Tomasz, *Użytkowanie przestrzeni miejskiej i funkcje staromiejskiej dzielnicy miasta Brzeg*
- Kurzydło Katarzyna, *Użytkowanie ziemi i funkcje staromiejskiej dzielnicy Opola w dobie transformacji*
- Marcinkiewicz Mariusz, *Krasnobród – funkcje i zagospodarowanie przestrzenne małego miasta na Roztoczu*
- Marszałek Krzysztof, *Wpływ szosy Kraków – Zakopane na osadnictwo w gminie Lubień*
- Mazur Lidia, *Planty Krakowskie jako ogród śródmiejski*
- Piekarczyk Ewa, *Alwernia jako nowe miasto – jej funkcje i zagospodarowanie przestrzenne*
- Rogóż Aneta, *Funkcjonowanie wsi Borzęcin jako ośrodka gminy*
- Sobaś Mariola, *Użytkowanie i funkcje przyziemi w staromiejskiej dzielnicy Krakowa*
- Trepczyńska Marlena, *Zagospodarowanie i funkcje małego miasta na przykładzie Ulanowa*
- Wardalska Ewa, *Bobowa jako dawne miasto i współczesny ośrodek gminny*

2005

- Boniecka Marta, *Krzczonów – funkcje i zagospodarowanie przestrzenne górskiej wsi*
- Fros Dominika, *Zmiany użytkowania ziemi w staromiejskiej dzielnicy Cieszyna na przełomie XX i XXI wieku*
- Gurynowicz Radosław, *Biała Podlaska jako ośrodek powiatowy*
- Jaworska Margita, *Poręba jako nowe miasto*
- Kalemba Aneta, *Szczyrzyc – zagospodarowanie przestrzenne i funkcje dawnego miasta*
- Kijowska Magdalena, *Czchów – nowe miasto*
- Kubaśka Ewelina, *Dąbrowa Tarnowska jako miasto powiatowe*
- Michalik Lilianna, *Muszyna jako miasto nadgraniczne*
- Nowak Renata, *Pisarzowice jako wieś podmiejska*
- Pikoń Marcin, *Układ przestrzenny i funkcje małego miasta na przykładzie Kęt*
- Regulska Katarzyna, *Osadnictwo na terenie Ojcowskiego Parku Narodowego i jego otuliny*

Tupta Paweł, *Użytkowanie ziemi i funkcje śródmiejskiej dzielnicy Myślenic*

2006

Kołodziej Dominika, *The Rocks – najstarsza dzielnica Sydney, jej funkcje i zagospodarowanie przestrzenne*

Kukła Iwona, *Hrubieszów jako miasto przygraniczne*

Otrębski Andrzej, *Lanckorona jako dawne miasto*

Patoła Wioletta, *Klucze – wieś czy miasto*

Pluta Joanna, *Przemiany wsi Morawice pod wpływem autostrady Kraków – Katowice i portu lotniczego Kraków-Balice*

Poczęsna Michalina, *Użytkowanie ziemi i funkcje śródmieścia Chrzanowa na przełomie XX i XXI wieku*

Porebska Agnieszka, *Wola Batorska – wieś na skraju Puszczy Niepołomickiej*

Szczepaniak Paweł, *Zespół osadniczy miast Sucha Beskidzka – Maków Podhalański*

Żak Ewelina, *Stalowa Wola – nowe miasto i jego centrum usługowe*

2007

Cyganik Sylwia, *Sanka jako wieś podmiejska*

Kończ Tomasz, *Śródmieście miasta przemysłowego w procesie transformacji na przykładzie Myszkowa*

Pełka Michał, *Struktura miasta w konurbacji górnośląskiej na przykładzie Piekar Śląskich*

Szary-Skadell Katarzyna, *Starachowice jako miasto poprzemysłowe*

Szlachtowski Leszek, *Osadnictwo w spiskiej gminie Łapsze Niżne*

Wieczorkiewicz Aneta, *Kolejnictwo jako czynnik rozwoju Koluşzek*

Zajac Jakub, *Funkcjonowanie gminy Wilkowice w warunkach transformacji społeczno-ekonomicznej po roku 1989*

2008

Chudoba Jakub, *Zagospodarowanie przestrzenne i funkcje Mościc w Tarnowie*

Fiejdasz Joanna, *Użytkowanie ziemi i funkcje staromiejskiej dzielnicy Sandomierza na przełomie XX i XXI wieku*

Główczyk Renata, *Ptaszkowa – funkcje i zagospodarowanie przestrzenne górskiej wsi*

Kowalczyk Arkadiusz, *Znaczenie mostów na Wiśle dla systemu komunikacyjnego Krakowa*

Koziół Małgorzata, *Zagospodarowanie przestrzenne i funkcje osiedla Wola Duchacka w Krakowie*

Lenart Ewelina, *Gródek nad Dunajcem – zagospodarowanie przestrzenne i funkcje górskiej wsi*

Nejman Marcin, *Opoczno jako węzeł komunikacyjny*

Podsiadły Sebastian, *Pionki jako miasto przemysłowe*

Stańczyk Magdalena, *Tomaszów Mazowiecki jako miasto przemysłowe*

Stryszowska Lidia, *Przemiany zagospodarowania przestrzennego i funkcji centrum Zakopanego na przykładzie ulicy Krupówki*

Szeniszewska Anna, *Staromiejska dzielnica Bytomia – jej zagospodarowanie i funkcje*

2009

Hyła Marcin, *Osadnictwo miejskie na Roztoczu*

Kaszuba Marek, *Funkcja kulturotwórcza Zamościa*

Klejdzysz Adriana, *Wpływ drogi szybkiego ruchu Kraków – Zakopane na rozwój wsi Głogoczów w powiecie myślenickim*

Kołodziej Piotr, *Przemiany użytkowania przestrzeni miejskiej i funkcji centrum Sanoka na przełomie XX i XXI wieku*

Nowakowska Magdalena, *Nowe centrum Libiąża jako element współczesnych przemian małego miasta przemysłowego*

Smalec Hubert, *Funkcje i zagospodarowanie przestrzenne Kolbuszowej na początku XXI wieku*

Szarawara Artur, *Uście Gorlickie jako dawne miasto*

Zarajczyk Agnieszka, *Użytkowanie ziemi i funkcje staromiejskiej dzielnicy Bielska-Białej*

2010

Gawlik Michał, *Użytkowanie ziemi i funkcje staromiejskiej dzielnicy Lublina na początku XXI wieku*

Kowalski Łukasz, *Sport w przestrzeni miejskiej Krakowa*

Kozłowska Małgorzata, *Zmiany użytkowania ziemi i funkcji śródmieścia Przemysła na przełomie XX i XXI wieku*

Kuczaty Michał, *Użytkowanie przestrzeni miejskiej i funkcje centrum Rybnika na przełomie XX i XXI wieku*

Kurdziel Magdalena, *Nowa Góra jako dawne miasto*

Legutko Łukasz, *Nowy Sącz jako ośrodek kulturotwórczy*

Macura Paweł, *Cieszyn i Czeski Cieszyn jako jeden organizm miejski*

Malinowska Iwona, *Osadnictwo na terenie Wigierskiego Parku Narodowego*

Marszałek Grzegorz, *Grybów – zagospodarowanie przestrzenne i funkcje małego miasta*

Nawrocki Marcin, *Lutowiska – zagospodarowanie przestrzenne i funkcje dawnego miasta bieszczadzkiego*

Nędza Bogumiła, *Pilica – zagospodarowanie przestrzenne i funkcje małego miasta*

Oleszkiewicz Eliza, *Przestrzenne zagospodarowanie i funkcje staromiejskiej dzielnicy Biecz*

Piątek Sylwia, *Skawina jako miasto-satelita Krakowa*

Rogóż Łukasz, *Nowy Sącz jako węzeł transportowy*

Rokita Piotr, *Wpływ transportu kolejowego na rozwój Skarżyska-Kamiennej*

Szczęsny Piotr, *Przemysł jako miasto nadgraniczne*

Wal Mariusz, *Funkcje i zagospodarowanie przestrzenne Wadowic jako ośrodka powiatowego*

Wierzba Dorota, *Sułkowice – funkcje i zagospodarowanie przestrzenne karpackiego miasteczka*

2011

Brański Marcin, *Zagospodarowanie i funkcje staromiejskiej dzielnicy Białego-stoku*

Duda Konrad, *Przestrzenne zagospodarowanie i funkcje staromiejskiej dzielnicy Jasła*

Dziechciarz Paweł, *Użytkowanie ziemi i funkcje staromiejskiej dzielnicy Szczecina*

Dziurska Justyna, *Szydłów jako dawne miasto*

Gwóźdź Ilona, *Przemiany użytkowania ziemi i funkcji Zabłotcia w Krakowie*

Jankowska Kamila, *Morfologia i funkcje śródmieścia Stambułu na przykładzie dzielnic Sultanahmed i Cankurtaran*

Kasza Alicja, *Zagospodarowanie przestrzenne i funkcje górskiej wsi Spytkowice*

Morka Małgorzata, *Zagospodarowanie przestrzenne i funkcje Starego Miasta w Warszawie*

Nizioł Damian, *Izbica jako dawne miasto*

Noszkowski Karol, *Kłaj – wieś na skraju Puszczy Niepołomickiej*

Pórchłopek Maciej, *Korczyna jako dawne miasto*

Sawiński Janusz, *Wielkie Oczy jako dawne miasto*

Strug Marcin, *Funkcje kulturotwórcze Nowej Huty*

2012

Burek Natalia, *Tarnobrzeg jako miasto przemysłowe*

Chabior Olga, *Świdnik – miasto-satelita Lublina*

Dębciuch Alan, *Sławków – funkcje i zagospodarowanie przestrzenne małego miasta*

Filipska Karolina *Bydlin – funkcje i zagospodarowanie przestrzenne dawnego miasta w powiecie olkuskim*

Gałęza Zbigniew, *Zmiany przestrzenne w Opolu po powodzi tysiąclecia z roku 1997, przykładzie wysp Bolko i Pasięka*

Gamoń Tomasz, *Gdów – funkcje i zagospodarowanie przestrzenne ośrodka gminnego*

Gębica Marek, *Przemiany funkcji i zagospodarowania przestrzennego staromiejskiej dzielnicy Rzeszowa na przełomie XX i XXI wieku*

Grzybczak Szymon, *Indywidualność Tychów w konurbacji górnośląskiej*

Moskała Wojciech, *Zembrzyce – funkcje i zagospodarowanie górskiej wsi*

Muszyński Łukasz, *Funkcje i zagospodarowanie przestrzenne centrum Suwałk*

Obłozza Piotr, *Kańczuga – zagospodarowanie przestrzenne i funkcje małego miasta*

Ostafil Małgorzata, *Funkcje kulturotwórcze Krosna*

Sendor Magdalena, *Swoszowice – od podkrakowskiej wsi do uzdrowiska*

Stępień Marcin, *Wyśmierzyce – zagospodarowanie przestrzenne i funkcje najmniejszego miasta w Polsce*

Więcek Remigiusz, *Wilamowice – zagospodarowanie przestrzenne i funkcje małego miasta*

2013

Bąk Adam, *Rybotycze – zagospodarowanie przestrzenne i funkcje dawnego miasta w powiecie przemyskim*

Kempaska Anna, *Kartuzy jako ośrodek powiatowy*

Kruk Tadeusz, *Leńcze – funkcje i zagospodarowanie górskiej wsi*

Kulka Piotr Sławomir, *Tenczynek jako wieś podmiejska*

Lewandowski Jan, *Funkcje i zagospodarowanie przestrzenne staromiejskiej dzielnicy Płocka*

Oprysek Andrzej, *Tarnów jako węzeł komunikacyjny*

Ożóg Monika, *Mogilany jako podmiejska wieś gminna*

Rekucka Aleksandra, *Walory turystyczne Twierdzy Kraków oraz możliwości jej zagospodarowania*

Sąder Radosław Józef, *Wpływ szosy Nowy Targ – Zakopane na rozwój osadnictwa i gospodarki na Podhalu*

Sebastianko Joanna, *Funkcja kulturalna Jarosławia*

2014

Bożek Sylwia, *Ogrodzieniec – funkcje małego miasta w systemie osadniczym Górnego Śląska*

Janeczka Ewelina, *Zmiany zagospodarowania przestrzennego i funkcji śródmieścia Częstochowy na przełomie XX i XXI wieku*

Jasiurkowska Paulina, *Krościenko nad Dunajcem jako dawne miasto*

Kowalczyk Bożena, *Kościelisko jako podtatrzański ośrodek gminny*

Lizoń Irmina, *Zagospodarowanie przestrzenne i funkcje Babic – ośrodka gminnego w powiecie chrzanowskim*

Maniara Magdalena, *Funkcje i zagospodarowanie przestrzenne Oksy – dawnego miasta w powiecie jędrzejowskim*

Marciniec Beata, *Pruchnik jako nowe miasto w powiecie jarosławskim*

Mol Paulina, *Żyrardów jako miasto przemysłowe*

Skoczyła Michalina, *Funkcje i zagospodarowanie przestrzenne Lubaczowa*

Wielgomas Jakub, *Janów Lubelski jako ośrodek powiatowy*
Wolski Oskar, *Suburbanizacja zewnętrzna wsi a specyfika obszaru podmiejskiego na przykładzie Mstowa*

**Master Theses written under the direction of
Prof. Zygmunt Górka in the Institute Geography
and Spatial Management UJ from 1989 to 2014**

Summary

The article presents results of didactics of professor Zygmunt Górka as a supervisor of master theses. 196 master theses were analyzed; the split into 6 methodical types and 10 types following subject of theses was considered. The most frequent were master theses in which methodology of land use study was applied and also such which have the monographic type. Themes of master theses are aligned with the research direction of the main stream of Polish geography of settlement in the 20th century.

Keywords: master thesis, methods of master thesis, subject of master thesis

Arkadiusz Kołoś

Institut Geografii i Gospodarki Przestrzennej

Uniwersytet Jagielloński

ul. Gronostajowa 7

30-387 Kraków

arkadiusz.kolos@uj.edu.pl

Jakub Taczanowski

Institut Geografii i Gospodarki Przestrzennej

Uniwersytet Jagielloński

ul. Gronostajowa 7

30-387 Kraków

jakub.taczanowski@uj.edu.pl

ELŻBIETA BILSKA-WODECKA, ANTONI JACKOWSKI,
IZABELA SOŁJAN

Funkcje religijne miasta.

Zarys problematyki

Zarys treści: Większość miast, wśród wielu różnych funkcji (m.in. administracyjnych, przemysłowych, edukacyjnych itp.) pełni również funkcje religijne. Obecność tych funkcji jest uzależniona od dwóch czynników: potrzeb społeczeństwa oraz warunków politycznych akceptujących obecność religii w przestrzeni publicznej. Zdaniem wielu badaczy, wyznacznikiem funkcji religijnej była i jest nadal obecność w przestrzeni miasta – ośrodka pielgrzymkowego. Obecnie stanowisko w tej kwestii uległo zmianie. Zauważono, że miasto może być też miejscem zaspakajania potrzeb religijnych nie tylko własnych mieszkańców, ale również regionu, w którym się znajduje. Analizując rodzaj oraz zasięg oddziaływania, funkcje religijne miasta można podzielić na endogeniczne i egzogeniczne. Od połowy XX wieku wraz z obserwowanym spadkiem aktywności religijnej społeczeństw krajów wysokorozwiniętych zachodzą przemiany przestrzenne, ilościowe i jakościowe funkcji religijnych. Za najważniejsze uważa się zanik funkcji religijnych związanych z religią dominującą oraz rozwój tych funkcji związanych z powstawaniem i rozwojem miejsc kultu religii, które wyznają imigranci (np. islamu, hinduizmu czy sikhizmu).

Słowa kluczowe: miasto, funkcje religijne, dzielnica religijna

Wprowadzenie

Obecność religii w przestrzeni większości miast jest faktem znanym od początków istnienia osadnictwa typu miejskiego, dlatego że miasto jest miejscem zamieszkania ludzi różnych ras, narodów i religii w granicach oraz formach określonych przez władze lokalne lub prawo ogólnokrajowe. W literaturze przedmiotu dotyczącej problematyki funkcjonowania religii

w ośrodkach miejskich jest wiele opracowań dotyczących różnych aspektów relacji pomiędzy miastem i jego mieszkańcami a religią. Natomiast niewiele jest opracowań zwracających uwagę na fakt, że miasto, oprócz wielu różnych funkcji (m.in. administracyjnych, przemysłowych, edukacyjnych itp.), może również pełnić funkcje religijne. W artykule zostanie przedstawiony zarys problematyki związanej z analizą funkcji religijnych miasta.

Miejsce funkcji religijnych miasta w różnych okresach historycznych

Miasta powstawały przede wszystkim jako centra administracyjne, handlowe, polityczne lub gospodarcze (Brunn i in. 2003; Herbert, Thomas 2012). Już miasta starożytne, m.in. te zakładane przez Greków i Rzymian, pełniły też funkcje religijne (np. Rzym i Ateny), które współistniały z innymi, nie mającymi związków z religią. W przestrzeni miejskiej jednym z najważniejszych obiektów budowanych w trakcie lub zaraz po lokacji była świątynia należąca do dominującej religii, często związana z kultem państwowym. W opinii historyków i religioznawców obiekty kultowe odegrały zasadniczą rolę w procesie powstawania miast. Przytaczając słowa M. Eliadego (1988: 89) „najbardziej starożytne ośrodki miejskie były kompleksami ceremonialnymi”. Funkcja religijna była jedną z podstawowych funkcji miejskich w najstarszych miastach Egiptu i Mezopotamii. Na terenie tej ostatniej, stałe osiedla rozwijały się centralnie nie wokół siedziby władcy, ale właśnie wokół świątyni, która stanowiła „oś organizacji społecznej, politycznej i ekonomicznej” (Roux 2003: 63).

Tradycje te kontynuowano w miastach średniowiecznych i nowożytnych, w których dominantę w krajobrazie oraz widoczny znak pełnionych funkcji religijnych stanowił kościół miejski, a w przypadku dużych ośrodków administracyjnych – katedra lub klasztor, np. zakonów mendykanckich (XIII–XV wieku) lub jezuitów (XVI–XVII wieku).

Średniowieczne miasta rozwijające się dzięki ośrodkom pielgrzymkowym były zazwyczaj niewielkie i na ogół nie przekształciły się w duże ośrodki miejskie (np. Loreto czy Altötting). Większość z nich powstała

w obszarach wiejskich, a poza funkcją pielgrzymkową nie wykształciły innej ważnej funkcji. W tej grupie wyróżniają się Santiago de Compostela i Częstochowa, które na bazie funkcji pielgrzymkowej, dzięki różnorodnym uwarunkowaniom historyczno-religijnym, stały się znaczącymi ośrodkami miejskimi (Sołjan 2012). Znane są zatem przykłady miast, w których funkcja religijna była czynnikiem miastotwórczym i w późniejszym okresie funkcjonowania nadal odgrywała ona dominującą rolę (Jackowski, Sołjan 2008; Herbert, Thomas 2012) np. Fatima, Kalwaria Zebrzydowska i wspomniane już Santiago de Compostela.

Tradycja obecności obiektów kultowych w centrum miast została również zachowana w większości ośrodków zakładanych w późniejszym okresie, np. kanadyjskiej Ottawie (1801 roku), Canberze w Australii (1913–1927) czy stolicy Brazylii – Brasílii (1956–1960). Wszystkie one miały i mają charakter polifunkcyjny z dominującymi funkcjami pozareligijnymi.

W krajach socjalistycznych świadomie, z powodów ideologicznych, rezygnowano w nowobudowanych miastach z rozwijania funkcji religijnej. W wielu już istniejących ośrodkach starano się usunąć wszelkie oznaki religii niszcząc istniejące już obiekty sakralne lub zmieniając ich przeznaczenie. Dumą komunistów miały być „miasta bez Boga”, zrywające z wcześniejszymi zabobonami i ciemnotą ludu. Jednak w niektórych miastach, zwłaszcza polskich, na skutek oddolnych działań społeczeństwa, często spontanicznych i sprzecznych z oficjalną linią postępowania, zaistniała funkcja religijna, czego przykładem mogą być Nowe Tychy i Nowa Huta. W Polsce w latach 70. i 80. XX wieku, pomimo niechęci zarówno władz centralnych jak i lokalnych, na nowobudowanych osiedlach mieszkaniowych Kościół Rzymskokatolicki erylował wiele parafii, czemu towarzyszyła budowa nowych kościołów. W ten sposób występowanie funkcji religijnej widoczne było nie tylko w historycznym centrum miasta, ale również w rozwijających się dzielnicach mieszkaniowych (Górka 2005).

Postępująca sekularyzacja społeczeństw krajów wysoko rozwiniętych od początku lat 70. XX wieku oraz dynamiczny napływ imigrantów spowodowały proces przemian krajobrazu sakralnego miast i rodzaju pełnionych funkcji religijnych (Beaumont, Baker [red.] 2011). Zaczęto obserwować desakralizację kościołów związanych z dominującą od wieków religią chrześcijańską

i zmianę sposobu ich użytkowania. Z drugiej strony, najczęściej poza centrum miasta powstają obiekty kultu religii dotąd nieobecnych w przestrzeni miast europejskich (np. hinduizmu, sikhizmu, buddyzmu).

Istota funkcji religijnej – podstawy teoretyczne

Jak już wspomniano miasta mogą pełnić różne funkcje, m.in. o charakterze gospodarczym, administracyjnym czy kulturotwórczym, wśród tych ostatnich obok funkcji uniwersyteckiej najczęściej wymieniana jest funkcja religijna (Beaujeu-Garnier, Chabot 1971). Analiza funkcji religijnych miasta nie jest zbyt często podejmowanym tematem badawczym. Stan taki może wynikać z wielu powodów, do których zaliczyć można fakt, że do początku lat 90. XX wieku według większości badaczy wyznacznikiem tej funkcji była tylko i wyłącznie obecność sanktuarium oraz powiązany z nim ruch pielgrzymkowy. M. Sorre (1952) zwrócił uwagę na istnienie funkcji duchowej, która w pewnym zakresie może być tożsama z funkcją religijną. Przypisywał jej duże znaczenie miastotwórcze, zwłaszcza w starożytności. Jego zdaniem nie istnieją miejscowości, w których funkcja religijna występuje w „czystej postaci”, lecz zawsze łączy się z innymi funkcjami: polityczną, administracyjną, handlową, itp. W licznych opracowaniach naukowych kryterium wydzielenia funkcji religijnej była obecność ośrodka pielgrzymkowego o ponadlokalnym zasięgu oddziaływania. Zdaniem J. Beaujeu-Garnier i G. Chabot (1971) „miastami o funkcji religijnej (...) są te miasta, do których przybywają ludzie z zewnątrz dla celów religijnych”. Według A. Jackowskiego i I. Sołjan (2008) funkcja religijna w odniesieniu do ośrodków sanktuarijnych jest niemierzalna.

J. Łoboda (2005) funkcje religijne miast analizował w kontekście przestrzennych aspektów relacji miasto – religia wyrażających się obecnością i lokalizacją obiektów sakralnych w tkance miejskiej. Z kolei E. Jurkiewicz i Z. Górka (1992–1993) zwrócili uwagę na endogeniczny i egzogeniczny charakter funkcji religijnych (tab. 1). Funkcje te można analizować w różnych aspektach, np. jakościowym – skupiając się na roli religii w organizacji przestrzennej miast czy strukturze własności i przeznaczeniu obiektów sakralnych; ilościowym – podając stosowne wskaźniki liczbowe odnoszące się do

Tab. 1. Funkcje religijne miasta i wskaźniki je charakteryzujące

Wyznacznik funkcji	Podstawowe dane statystyczne	Wskaźnik
Funkcje endogeniczne		
parafia	liczba parafii	średnia powierzchnia parafii
	liczba księży	liczba księży na 1 parafię
	liczba wiernych	liczba wiernych na 1 parafię liczba wiernych na 1 księdza liczba wiernych na 1 kościół
	liczba kościołów parafialnych	zasięg parafii [odległość od kościoła parafialnego/kaplicy] liczba kościołów parafialnych na 10 km ²
	liczba kościołów filialnych	odsetek kościołów filialnych w stosunku do liczby kościołów parafialnych
	liczba kaplic	odsetek kaplic w stosunku do liczby kościołów parafialnych
klasztór lub dom zakonny	liczba klasztorów i domów zakonnych	odsetek klasztorów i domów zakonnych męskich lub żeńskich w stosunku do ogólnej liczby klasztorów i domów zakonnych
	liczba kościołów zakonnych	odsetek kościołów zakonnych w stosunku do liczby kościołów ogółem
	liczba kaplic zakonnych	odsetek kaplic zakonnych w stosunku do liczby kaplic ogółem
	liczba zakonników	liczba zakonników na 1000 mieszkańców
	liczba zakonnice	liczba zakonnice na 1000 mieszkańców
cmentarz	liczba cmentarzy	odsetek powierzchni cmentarzy w stosunku do powierzchni miasta
Funkcje egzogeniczne		
siedziba władz centralnych lub regionalnych związku wyznaniowego	liczba placówek	–
placówka edukacyjno-wychowawcza	liczba placówek	odsetek placówek wyznaniowych w stosunku do ogólnej liczby tego typu obiektów
placówka opiekuńcza	liczba placówek	odsetek placówek wyznaniowych w stosunku do ogólnej liczby tego typu obiektów
seminarium duchowne	liczba kleryków	odsetek kleryków
ośrodek formacyjny	liczba nowicjuszy	–
sanktuarium	liczba sanktuariów, liczba pielgrzymów	–

Źródło: Bilaska-Wodecka 2012: 42, zmienione.

zachodzących zjawisk religijnych lub też przestrzennym – wydzielając miejsca ich koncentracji.

Zaproponowany podział oraz wyznaczniki funkcji należy traktować z pewną ostrożnością, ponieważ niektóre wskaźniki (np. dotyczące parafii, cmentarzy, placówek edukacyjno-wychowawczych i sanktuariów) mogą być – w zależności od liczby osób korzystających z posługi – zaliczone zarówno do funkcji endogenicznych jak i egzogenicznych.

Charakterystyka funkcji endogenicznych

Do religijnych funkcji endogenicznych zalicza się te, które zaspokajają potrzeby religijne mieszkańców miasta. Przestrzeń miejska powinna być tak zaprojektowana, aby zostały stworzone jak najlepsze warunki życia jego mieszkańców (Liszewski 2008). Według socjologów organizatorem i kreatorem przestrzeni miejskiej jest grupa społeczna rozumiana jako „zbiór jednostek utworzony na bazie wspólnych zbiorowych postaw i działalności prowadzącej do osiągnięcia wspólnego celu” (Jałowiecki, Szczepański 2010: 320).

Dlatego w mieście, jeśli takie są potrzeby mieszkańców, powinna zostać wydzielona stosowna przestrzeń służąca sprawowaniu kultu religijnego i tym samym realizacji jednej z podstawowych potrzeb ludzi. W przypadku organizacji religijnych do podstawowej infrastruktury zalicza się świątynię będącą siedzibą podstawowej jednostki administracji religijnej (np. kościół parafialny, zbór, synagoga, meczet piątkowy) i cmentarz (w kościołach chrześcijańskich, judaizmie i islamie) lub miejsce przeznaczone do kremacji zwłok (w hinduizmie i buddyzmie).

Rozwój funkcji religijnej o charakterze endogenicznym może prowadzić do podziału przestrzeni na mniejsze jednostki administracji kościelnej, wydzielane przez organizacje wyznaniowe. W zależności od liczebności związku wyznaniowego jednostka taka (np. parafia, zbór, gmina) może obejmować kilka miast, jedno miasto lub może być ich kilkanaście w jednym mieście (Bilska-Wodecka 2012).

W miastach, w których dominował lub nadal zajmuje ważną pozycję Kościół Rzymskokatolicki kolejnym wyznacznikiem funkcji endogenicznej

jest obecność zakonów. W zależności od charyzmatu pełnią one różne posługi dla mieszkańców, np. posługa w parafii, praca w szpitalu, prowadzenie działalności opiekuńczo-wychowawczej (żłobki, przedszkola), opieka nad ubogimi i zaniedbanymi społecznie. O stopniu rozwoju funkcji endogenicznej, oprócz liczby obiektów, może także świadczyć liczba osób duchownych (np. księży, zakonników, zakonnice) mieszkających w mieście i zaangażowanych w pracę duszpasterską lub opiekuńczo-wychowawczą.

Nie we wszystkich przypadkach funkcja religijna jest istotna dla funkcjonowania miasta, ponieważ nie stanowi źródła dochodów dla mieszkańców. Może jednak pełnić rolę uzupełniającą, a dostępność obiektów sakralnych może być postrzegana jako jeden z elementów jakości życia (Bilska-Wodecka 2012).

Charakterystyka funkcji egzogenicznych

Funkcje egzogeniczne mają charakter ponadlokalny i swoim zasięgiem obejmują obszar większy niż miasto w granicach administracyjnych. W ramach realizacji tych funkcji mieszczą się zarówno działania związane bezpośrednio z funkcjonowaniem danego związku wyznaniowego i przeznaczone dla jego członków: np. wynikające z obecności władz centralnych lub regionalnych związku, funkcjonowania seminariów duchownych, ośrodków formacyjnych, sanktuariów, jak i te, skierowane do szerszego grona osób – także tych nie związanych z daną wspólnotą. Należy tu wymienić religijne placówki edukacyjno-wychowawcze (szkolnictwo różnych stopni, głównie typu liceum lub uniwersytet), placówki opiekuńcze (np. ośrodki opieki nad przewlekle chorymi) oraz poradnictwo i doradztwo specjalistyczne. Podobnie jak funkcje endogeniczne wymagają one odpowiedniej infrastruktury.

Na siedzibę władz związku religijnego wybierane jest najczęściej miasto, które również w administracji państwowej pełni ważne funkcje, jest siedzibą władz centralnych lub regionalnych. Podobnie jest w przypadku szkół różnych stopni. Seminaria duchowne lokalizowane są najczęściej w miastach pełniących funkcje edukacyjne wyższego rzędu (np. w ośrodkach akademickich). Ośrodki formacyjne typu postulat lub nowicjat funkcjonują często w miastach, w których jest znane sanktuarium lub klasztor.

Jak już zaznaczono funkcja egzogeniczna przez wielu jest utożsamiana z funkcją pielgrzymkową. Niewątpliwie jest to najbardziej widoczny i przynoszący największe ekonomiczne efekty wymiar funkcji religijnej. Wiąże się to z zasięgiem przestrzennym oddziaływania sanktuarium oraz samym charakterem wyjazdów pielgrzymkowych. Do największych ośrodków o randze międzynarodowej przybywa regularnie kilka milionów pielgrzymów rocznie (w niektórych rejestruje się nawet kilkanaście milionów), z miejsc odległych czasami o setki lub tysiące km. Wymusza to rozwój stosownej infrastruktury, także typowo turystycznej, co z kolei – przy odpowiedniej polityce i właściwych relacjach władz świeckich i religijnych – powoduje wzrost zamożności mieszkańców i rozwój społeczno-gospodarczy miasta. Najlepszym przykładem w skali ogólnoswiatowej jest tutaj Mekka, Lourdes, a w ostatnich latach włoskie San Giovanni Rotondo (Sołjan 2012).

Obszary koncentracji funkcji religijnych w przestrzeni miasta

Określenie „dzielnica religijna” jest wieloznaczne i powiązane zarówno z funkcją endogeniczną jak i egzogeniczną miasta. Koncepcja dzielnicy religijnej (*religious district*) została opracowana przez E. Wedama (2003) i O.M. McRoberts (2003). Twierdzą oni, że dzielnica religijna jest przestrzenią społeczną, w której zachodzą zjawiska religijne. Nie do końca można się zgodzić z takim stanowiskiem, ponieważ zjawiska religijne mogą zachodzić w przestrzeni całego miasta, a nie tylko w określonej dzielnicy. Natomiast dzielnica religijna może być fragmentem przestrzeni, w którym nastąpiła kumulacja obiektów związanych funkcją religijną (np. świątyń, szkół religijnych, obiektów administracji kościelnej, itp.) lub miejscem zamieszkania znacznej liczby osób należących do innej religii niż większość mieszkańców miasta (np. dzielnice chasydzkie: Stamford Hill w Londynie i Borrow Park w Nowym Jorku czy dzielnica turecka w Berlinie). Typowymi dzielnicami religijnymi są też dzielnice pielgrzymkowe obejmujące sanktuarium i jego bezpośrednie sąsiedztwo. Niemal modelowym przykładem takiej dzielnicy jest dzielnica pielgrzymkowa w Lourdes. Na południe i zachód od rozbudowanej strefy

sakralnej z czterema dużymi kościołami rozciąga się typowa dzielnica usługowa dla pielgrzymów. Jej wyróżnikiem jest bardzo silna koncentracja hoteli (ok. 190 obiektów tego typu), placówek gastronomicznych oraz sklepów z dewocjonaliami. Ma ona charakter sezonowy, w okresie zimowym wiele hoteli jest nieczynnych. Udział stałej zabudowy mieszkaniowej na tym obszarze jest bardzo nieznaczny (Sołjan 2012).

Wydzielenie w mieście obszarów o funkcji religijnej może być przeprowadzone w oparciu o różne kryteria. Najczęściej brane są pod uwagę:

1. cechy społeczne:

– duża koncentracja ludności należącej do jednego związku wyznaniowego lub religii;

2. cechy funkcjonalne:

– duża koncentracja obiektów sakralnych,

– duża koncentracja obiektów pełniących funkcje komplementarne dla związków wyznaniowych lub religii (np. szkoły, centra edukacyjne, itp.),

– lokalizacja ośrodka sanktuaryjnego, do którego przybywają pielgrzymi spoza miasta.

Uwzględniając status formalno-prawny możemy wyróżnić dzielnice religijne formalne i funkcjonalne. Religijna dzielnica formalna zorganizowana jest w granicach istniejących w mieście dzielnic administracyjnych. Obszar dzielnicy funkcjonalnej wyznacza się na podstawie analizy rozmieszczenia i stopnia koncentracji obiektów sakralnych i innych obiektów pośrednio związanych z pełnieniem funkcji religijnej (np. klasztorów, ośrodków formacyjnych, szkół religijnych, itp.). Ze względu na okres funkcjonowania dzielnica może mieć charakter historyczny (np. żydowski Kazimierz w Krakowie czy żydowska dzielnica w Pradze) lub współczesny (np. turecki Kreuzberg w Berlinie i Borrow Park w Nowym Jorku).

Podsumowanie

Ranga i znaczenie funkcji religijnej w miastach ulegały zmianom. Do połowy XX wieku nie było miast, które nie miałyby rozwiniętej funkcji religijnej, chociaż w minimalnym stopniu. Od lat 50. ubiegłego stulecia widoczny jest

stopniowy zanik lub wyraźne przemiany tej funkcji uwarunkowane procesami społecznymi i politycznymi. Inny charakter miały one w byłych krajach komunistycznych, a inny w państwach wysoko rozwiniętych. Przede wszystkim różniła je geneza zjawiska, w krajach komunistycznych zmiany wymogły władze państwowe wbrew społeczeństwu, w drugim przypadku zadecydowały o nich potrzeby i opinia mieszkańców. Pierwszy nurt był związany z wprowadzaniem w życie ideologii komunistycznej, co doprowadziło do zamknięcia lub przebudowy wielu kościołów, m.in. w dawnym ZSRR, na obiekty przemysłowe i kulturalne. Po upadku systemu komunistycznego widoczny jest proces ponownego wprowadzania funkcji religijnej do miast.

Drugi nurt widoczny jest w krajach Europy Zachodniej, Australii i Ameryki Północnej. Przejawia się on istotnymi zmianami w krajobrazie sakralnym miasta, zwłaszcza drastycznym zmniejszaniem się liczby chrześcijańskich obiektów sakralnych, zamienianych na różnego typu obiekty świeckie (np. domy mieszkalne, biblioteki, restauracje czy sale koncertowe). W miejsce tej swoistej „próżni” powstaje tam inna jakość funkcji religijnej wynikająca z pojawienia się – w miejsce wolnej przestrzeni po „tradycyjnej religii” – nowych wspólnot religijnych.

Literatura

- Beaujeu-Garnier J., Chabot G., 1971, *Zarys geografii miast*, PWE, Warszawa.
- Beaumont J., Baker Ch. (red.), 2011, *Postsecular Cities: Space, Theory and Practice*, Continuum International Publishing Group, London.
- Bilska-Wodecka E., 2012, *Człowiek religijny i związki wyznaniowe w przestrzeni miasta w XX i na początku XXI wieku*, IGiGP UJ, Kraków.
- Brunn S.D., Williams J.F., Zeigler D.J., 2003, *Cities of the World: World Regional Urban Development*, wyd. 3, Rowman & Littlefield Publishers, Oxford.
- Eliade M., 1988, *Historia wierzeń i idei religijnych. T.1. Od epoki kamiennej do misteriów eleuzyńskich*, Instytut Wydawniczy PAX, Warszawa.
- Górka Z., 2005, *Funkcja sakralna staromiejskich dzielnic Małopolski*, [w:] B. Domański, S. Skiba (red.), *Geografia i sacrum*, t. 2, IGiGP UJ, Kraków, 249–256.

- Herbert D., Thomas C., 2012, *Cities in Space: City as Place*, Routledge, New York.
- Jackowski A., Sołjan I., 2008, *Funkcja religijna i turystyczna ośrodków pielgrzymkowych*, Konwersatorium Wiedzy o Mieście, t. 21, 39–56.
- Jałowicki B., Szczepański M.S., 2010, *Miasto i przestrzeń w perspektywie socjologicznej*, Wydawnictwo Naukowe Scholar, Warszawa.
- Jurkiewicz E., Górka Z., 1992–1993, *Wybrane aspekty funkcji sakralnej Krakowa*, Folia Geographica, ser. Geographica Oeconomica, 25–26, 65–79.
- Liszewski S., 2008, *Formy i struktury przestrzenne wielkich skupisk miejskich*, [w:] S. Liszewski (red.), *Geografia urbanistyczna*, Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź, 39–56.
- Łoboda J., 2005, *Miasto a religia. Niedawne aspekty przestrzenne*, [w:] B. Domański, S. Skiba (red.), *Geografia i sacrum*, t. 2, IGiGP UJ, Kraków, 297–306.
- McRoberts O.M., 2003, *Streets of Glory: Church and Community in a Black Urban Neighborhood*, The University of Chicago Press, Chicago.
- Roux G., 2003, *Mezopotamia*, Wydawnictwo Akademickie Dialog, Warszawa.
- Sołjan I., 2012, *Sanktuaria i ich rola w organizacji przestrzeni na przykładzie największych europejskich ośrodków katolickich*, IGiGP UJ, Kraków.
- Sorre M., 1952, *Les fondements de la géographie humaine*, t. 3, *L'habitat. Conclusion générale*, Armand Colin, Paris.
- Wedam E., 2003, *The 'Religious District' of Elite Congregations: Reproducing Spatial Centrality and Redefining Mission*, *Sociology of Religion*, 64 (1), 47–64.

Religious functions of a city. Outline of issues

Summary

Among many various functions (such as administration, industry, education etc.), most of the cities have religious functions. Their presence depends on two factors: public needs and the political situation accepting the presence of religion in the public space. Many researchers argue that the presence of a pilgrimage centre in the city has always been and still is a determinant of the city's religious function. Currently, this view has changed. It was noted that the city may be a place to satisfy religious needs not only of its residents but also of the relevant region. When analysing their type and outreach, religious functions of the city may be divided into endogenous and exogenous. From the mid-20th century, spatial, quantitative and qualitative changes in religious functions have been seen, following the shrinking religious activity of societies in highly developed countries. The most important factor is the vanishing of religious functions

ELŻBIETA BILSKA-WODECKA, ANTONI JACKOWSKI, IZABELA SOŁJAN

associated with the dominant religion and the development of functions associated with the emergence and development of places of worship of immigrants' religions (e.g. Islam, Hinduism or Sikhism).

Keywords: city, religious functions, religious district

Elżbieta Bilska-Wodecka, elzbieta.bilska-wodecka@uj.edu.pl

Antoni Jackowski, a.jackowski@geo.uj.edu.pl

Izabela Sołajn, izabela.soljan@uj.edu.pl

Instytut Geografii i Gospodarki Przestrzennej

Uniwersytet Jagielloński

ul. Gronostajowa 7

30-387 Kraków

AGNIESZKA BRZOSKO-SERMAK

Polityka lokalna i współpraca transgraniczna miast nadgranicznych – przykład miast bliźniaczych Guben i Gubin

Zarys treści: Głównym celem pracy była analiza dotychczasowej współpracy transgranicznej między miastami przygranicznymi Niemiec (Guben) i Polski (Gubin). Zmiana sytuacji geopolitycznej, w związku z rozszerzeniem UE oraz obszaru Schengen nie przyczyniła się ani do znaczącego ożywienia sytuacji społeczno-gospodarczej, ani rozwoju ekonomicznego badanych miast. Fundusze UE okazały się bardzo przydatne w rozwoju transgranicznej współpracy, ale najbardziej znaczącym czynnikiem okazało się zaangażowanie lokalnych liderów.

Słowa kluczowe: współpraca transgraniczna, polityka lokalna, miasta nadgraniczne

Wprowadzenie

Coraz więcej badaczy dostrzega potrzebę studiów nad problematyką obszarów nadgranicznych w kontekście ich znaczenia politycznego, ekonomicznego i kulturowego (Passi 2001). Istnieje wiele czynników przyczyniających się do zwiększenia zainteresowania badaniami granic państwowych i terenów z nimi sąsiadujących. Jednym z nich jest zniesienie dychotomii wschód – zachód. Kwestie bezpieczeństwa zawsze były łączone z polityczną tożsamością państwa oraz jego obronnością, przy czym ta druga była rozpatrywana w kontekście ochrony granic państwowych (Campbell 1992). Innym czynnikiem powodującym wzrost zainteresowania badaniami granic były

sporadyczne przypadki naruszania ich suwerenności w wyniku ataków skierowanych przeciwko grupom etnicznym innego państwa lub chęci zawłaszczenia obcego terytorium (np. w Europie Wschodniej). Kolejnym czynnikiem była restrukturyzacja globalnej gospodarki (Burgers, Musterd 2002) oraz zwiększenie przepływu kapitału, dóbr, ludzi i idei oraz ich oddziaływanie na same granice i na pojęcia suwerenności oraz rządzenia. Obecna dyskusja o współpracy transgranicznej, pomimo odwołań do różnych kwestii, koncentruje się na przepływie ludzi przez granice, będącym najważniejszym czynnikiem wymienionych procesów (Passi 2001).

Głównym celem pracy była charakterystyka dotychczasowej współpracy transgranicznej między dwoma miastami przygranicznymi: Guben w Niemczech i Gubinem w Polsce i zastanowienie się, czy zmiany w badanych miastach pojawiły się z powodu zmieniającej się sytuacji politycznej oraz zniesienia barier instytucjonalnych i prawnych, czy/lub z powodu aktywnej działalności lokalnych liderów. Ważne również było przyjrzenie się lokalnym wzorcom rozwoju gospodarczego w stosunku do aktywnego zarządzania danym miejscem.

Szczególne zasługi w prowadzeniu badań empirycznych na pograniczu dwóch państw mają polscy socjologowie. Po drugiej wojnie światowej badali oni fenomen miast położonych na granicy, które przed wojną funkcjonowały jako jeden organizm, a w wyniku nowego wytyczenia granic zostały podzielone na dwie części (Kaczmarek 2011). Należy wziąć pod uwagę, że regiony przygraniczne na przestrzeni lat zmieniły swój charakter i z obronnych „linii frontu” stały się społeczno-ekonomicznymi „strefami kontaktowymi” dla sąsiadujących gmin (Ratti, Reichman 1993). Należy również pamiętać, że na początku XXI wieku w „zaawansowanych uprzemysłowionych regionach świata” zmienił się charakter granic państwowych i ich funkcje (Andreas 2003; Andreas, Biersteker 2003; Andreas, Snyder 2000). Wzrosło też znaczenie regionów transgranicznych i współpracy transgranicznej. Tak właśnie dzieje się również w przypadku badanych miast, ponieważ są one wyjątkowe pod względem położenia (Brzosko-Sermak 2007). Ze względu na bliskość granicy państwowej Polski i Niemiec położenie tego obszaru należy uznać za peryferyjne. Warto przypomnieć, że wspomniana granica państwa w roku 1945 podzieliła jedną tkankę miejską, tworząc dwa miasta: Guben (Niemcy)

i Gubin (Polska). Z drugiej strony sytuacja tych przygranicznych miast jest interesująca ze względu na kontekst geopolityczny, globalizację i integrację europejską; mamy tu do czynienia z ujednoliconymi warunkami zewnętrznymi. W ostatnim czasie sytuacja badanych miast wiele razy się zmieniła. Zmiany dotyczyły głównie lokalnych polityk i postawy obywateli wobec swoich sąsiadów.

Charakterystyka społeczno-gospodarcza Guben i Gubina

Guben był najstarszym ośrodkiem regionu Łużyce Dolne w momencie uzyskania praw miejskich w 1235 roku. Podczas pierwszej wojny światowej mieścił się tam lazaret. Działania wojenne nie zniszczyły znacząco miasta lecz musiało sobie ono poradzić z masowym napływem ludności niemieckiej z terenów, które po wojnie stały się częścią państwa polskiego (Kaczmarek 2011). W okresie międzywojennym Guben należał do Republiki Weimarskiej, a później do III Rzeszy (Kaczmarek 2011). Przed 1939 rokiem miasto to liczyło ponad 40 tys. obywateli, którzy utrzymywali się głównie z produkcji sukna i kapeluszy. W wyniku nowego porządku geopolitycznego po II wojnie światowej niemiecki Guben i polski Gubin doświadczyły całkowitej wymiany ludności. Należy podkreślić, że w Gubinie od roku 1945 tworzyła się zupełnie nowa społeczność, składająca się z osób przybyłych z różnych stron kraju, niekiedy i z Polaków przyjeżdżających z zagranicy (Kaczmarek 2011). Pod koniec i po zakończeniu II wojny światowej w wyniku ucieczek i przesiedleń niemiecka część miasta przyjęła wielu obywateli III Rzeszy przybywających z terenów wschodnich (Kaczmarek 2011). W tym czasie analizowany ośrodek był ważnym miastem frontowym, które w założeniu miało zatrzymać Armię Czerwoną idącą na Berlin. Ostatecznie, po opustoszeniu miasta przez ludność cywilną, zaciętych walkach i ogromnych zniszczeniach, 24 kwietnia 1945 roku. Guben został zdobyty (Kaczmarek 2011). Warto dodać, że zachodnia część miasta była klasycznym przedmieściem, silnie uprzemysłowionym, raczej niezdolnym do samodzielnego funkcjonowania. Pomimo to, właśnie ta część stała się po II wojnie światowej niemieckim miastem Guben. Natomiast

wschodnia część, ze względu na największe, prawie 80% zniszczenia tkanki miejskiej, była trudna do zasiedlania. Od tego czasu zabytkowe stare miasto stało się centrum polskiego Gubina, a obszary robotniczych przedmieść po zachodniej stronie Nysy Łużyckiej miały tworzyć samowystarczalne niemieckie miasto Guben.

W latach 60. XX wieku w Guben (w latach 1961–1990 Wilhelm-Pieck-Stadt Guben) powstało kilka nowych osiedli mieszkaniowych, a także ważny zakład przemysłowy specjalizujący się w produkcji włókien chemicznych, zatrudniający pracowników z obu miast. Dzięki temu przyrost ludności nastąpił nie tylko w Guben, ale także i w Gubinie. Ta pierwsza współpraca podzielonych miast stała się możliwa, ponieważ w latach 1972–1980 przy przekraczaniu granicy na Nysie Łużyckiej nie była wymagana wiza. Wizy nie obowiązywały pomiędzy wszystkimi państwami bloku komunistycznego. Ułatwienie polegało nie na braku obowiązku wizowego, ale braku konieczności posiadania paszportu (w przypadku tzw. *demoludów* była to tzw. wkładka paszportowa), a wystarczył dowód osobisty, aby granicę przekroczyć. W tym czasie transgraniczne kontakty społeczne były wpisane w codzienną rutynę. W 1980 roku doszło do jednostronnej rezygnacji z tego przywileju przez NRD po legalizacji „Solidarności”, a wprowadzenie stanu wojennego w kolejnym roku położyło kres wszelkiej współpracy między Guben i Gubinem.

Zmiany polityczne, jakie miały miejsce w 1989 roku w Polsce i Niemczech, doprowadziły do poważnych przemian społeczno-gospodarczych w następnym dziesięcioleciu, co miało również wpływ na sytuację w obu miastach. Otwarcie granicy między Polską a Niemcami w 1990 roku dało potencjalną szansę na współpracę transgraniczną (Bafoil 1999) i powiększenie obszaru wpływów dla obu tych miast. W związku z faktem, że landy wschodnie w 1990 roku stały się częścią Wspólnot Europejskich w transgranicznej współpracy między Guben i Gubinem pojawiły się bariery instytucjonalne i prawne. Mimo, że lokalni przywódcy prowadzili kilka wspólnych działań, ich znaczenie było niewielkie w rozwoju społeczno-gospodarczym obu miast. Koniec XX i początek XXI wieku przyniósł pewne zmiany w tej kwestii. Niektóre nowe i bardziej kompleksowe działania mające na celu współpracę transgraniczną zostały podjęte przede wszystkim ze względu na zaangażowanie po stronie niemieckiej. Po stowarzyszeniu Polski z UE (1991–1994)

bariery te w dużym stopniu zredukowano, co zaowocowało powstaniem euroregionów (Nysa 1991, Viadrina, Sprewa 1993, Pomerania 1995). Kolejnym ważnym wydarzeniem było przystąpienie Polski 1 maja 2004 roku do UE, a 21 grudnia 2007 roku również do strefy Schengen. Zmiany te zlikwidowały większość barier instytucjonalnych i prawnych utrudniających wcześniejszą współpracę między dwoma miastami przygranicznymi. Od tego czasu badane ośrodki dysponowały odpowiednimi „narzędziami” i możliwościami wzajemnej współpracy.

Porównując rozwój społeczno-ekonomiczny obu miast, należy zacząć przede wszystkim od niekorzystnej sytuacji demograficznej obu miast (tab. 1). Liczba mieszkańców, wskaźniki urodzeń i śmiertelności, jak również saldo migracji różnią się w obu jednostkach administracyjnych. Niektóre tendencje są jednak bardzo podobne. Gubin (17 006 mieszkańców w 2013 roku; www7) jest obecnie nieznacznie mniejszy od Guben (17 847 mieszkańców w 2013 roku; www2) i nie doświadcza tak silnego spadku populacji, z którym mamy do czynienia od połowy 1990 roku. Chociaż oba miasta zmagają się z utratą populacji w ciągu ostatnich lat, jest to bardziej poważnym problemem dla Guben. Gubin ma znacznie większy przyrost naturalny i niższą śmiertelność niż Guben, a tendencja ta nie zmienia się od połowy lat 90. XX wieku. To sprawia, że sytuacja demograficzna Gubina jest bardziej pozytywna. W kwestii migracji oba miasta doświadczyły strat w liczbie mieszkańców. Prognozy demograficzne prezentują bardziej pesymistyczną wizję przyszłości dla Guben, plasując to miasto w gronie innych „kurczących” się miast wschodnich Niemiec.

Oba miasta znacznie różnią się w zakresie zasobów mieszkaniowych. Guben doświadczył poważnego spadku liczby mieszkań po 2000 roku z powodu problemów demograficznych i gospodarczych, podczas gdy Gubin odnotowuje tu systematyczny wzrost (tab. 2).

Tab. 1. Sytuacja demograficzna w Gubinie i Guben w 2013 roku

Wyszczególnienie	Gubin	Guben
	osoby	
Urodzenia	118	86
Zgony	162	289
Imigracja	212	506
Emigracja	232	622
Przyrost rzeczywisty	-64	-319

Źródło: Gubin – www6 (dostęp 15.06.2015);
Guben – www2 (dostęp: 15.05.2015).

Tab. 2. Zasoby mieszkaniowe w Gubinie i Guben w latach 1995–2010

Rok	Liczba mieszkań (w tys.)	
	Gubin	Guben
1995	5,1	13,8
2000	5,3	14,2
2005	5,9	12,7 ¹
2010	6,1	11,4 ²

Objaśnienia: ¹ 2005; ² 2011

Źródło: Gubin – GUS, Bank Danych Lokalnych (www6, dostęp 15.06.2015); Guben – Statistisches Jahrbuch Deutscher Gemeinden, 82–92 Jahrgang 1995–2005, Herausgeber: Deutscher Städtetag, Köln und Berlin; Zensus 2011, Gebäude und Wohnungen sowie Wohnverhältnisse der Haushalte, Gemeinde Guben, Stadt, Statistik, Berlin Brandenburg.

związane z wymianą bądź rozbudową mieszkań. Oba miasta borykają się ze skomplikowaną sytuacją na rynku pracy i trudnymi warunkami socjalnymi mieszkańców. Guben w ostatniej dekadzie doświadczył ogromnej deindustrializacji, co ma swoje odbicie w liczbie osób bezrobotnych – 1817 osób (2014; www 1), w Gubinie natomiast problem bezrobocia dotyczy – 1189 osób (2014; www 2).

Ruch na przejściu granicznym Guben-Gubin zmieniał się w czasie. Jednak wśród zarejestrowanych osób przekraczających granicę większość stanowili Niemcy, chętnie robiący zakupy w Gubinie i korzystający z tamtejszych usług. W latach 90. XX wieku ruch transgraniczny był duży, a po roku 2000 poważnie się zmniejszył ze względu na proces wyrównawczy po obu stronach Nisy Łużyckiej przygotowujący Polskę do wejścia do struktur UE.

Lokalna polityka i współpraca transgraniczna

Ze względu na bliskość Guben i Gubina idea współpracy transgranicznej i włączenie jej do lokalnej polityki nie jest nowym pomysłem. Po II wojnie światowej oba miasta wymieniały się zasobami pracy. Głównym pracodawcą

W Guben zdecydowanie bardziej niż w Gubinie rozwija się przemysł, czego genezy należy szukać w historii tej bardziej uprzemysłowionej części przedwojennego miasta. W polskim mieście dodatkową rolę odgrywają „funkcje miasta granicznego”, takie jak: handel, hotelarstwo, gastronomia i transport, które wytworzyły się głównie w oparciu o potencjał tego miejsca na styku granicy polsko-niemieckiej. Równie dobrze rozwijają się tu funkcje

dla ludności z obu ośrodków był zakład przemysłowy w Guben, zatrudniający też wielu Polaków. W tym czasie nieformalna współpraca obu miast rozwijała się w oparciu o kontakty osobiste. Wprowadzenie w Polsce stanu wojennego i zamknięcie granic państwowych położyło kres tej współpracy.

Wraz z otwarciem granic w 1989 roku rozpoczął się nowy rozdział w transgranicznej współpracy Guben i Gubina (Herbst i in. 2002). Zaobserwowano podstawowe zmiany w ilości, składzie i kierunku międzynarodowych transgranicznych przepływów inwestycyjnych (Taxation... 1999).

Początkowo kontakty Guben i Gubina były okazjonalne, ale w miarę upływu czasu stworzono projekty długotrwałej współpracy w wielu sferach życia codziennego. Zachęciło to również władze lokalne do podjęcia wspólnych działań. W 1991 r. Guben i Gubin rozpoczęły współpracę transgraniczną na podstawie oficjalnych porozumień. Warto wspomnieć, że wielkie znaczenie w tych kontaktach miało osobiste zaangażowanie dwóch burmistrzów: Gottfrieda Haina (Guben) i Czesława Fiedorowicza (Gubin). Zaowocowało to rozwojem transgranicznych kontaktów wielokrotnie ocenianych i nagradzanych jako modelowe.

Ze względu na rozwój współpracy, która z czasem obejmowała coraz więcej dziedzin życia mieszkańców obu miast, w czerwcu 1995 roku została stworzona koncepcja „Eurocity Gubin-Guben” (obecnie „Eurodystrykt Gubin-Guben”). Oparto ją na założeniu, że możliwe jest stworzenie miasta położonego na granicy wschodniej UE, które może się rozwijać ponad podziałami państwowymi wyznaczonymi przez granice kraju. Na początku bardzo ważne było zastosowanie jednolitych architektonicznych rozwiązań dla obu miast, które miały się odnosić do tradycji miejskich sprzed 1939 roku. Jakość i wielkie znaczenie tego typu współpracy zostało docenione przez Radę Europy, dzięki czemu Guben i Gubin otrzymały wyróżnienia, takie jak: Europejski Medal (1996), Dyplom Europejski (1997) i Honorowa Flaga Rady Europy (1998). Ukoronowaniem wszystkich podjętych wysiłków na polu współpracy transgranicznej obu miast było wzięcie udziału w World Expo 2000 w Hanowerze. Miasta zaprezentowały się pod nazwą „Model Experiment Euro-Town Guben-Gubin” (Dürschmidt 2006). Było to prawdziwe wyróżnienie dla obu miast dla polu współpracy w polsko-niemieckim regionie przygranicznym. Wystawa składała się z podprojektów:

– Gospodarka przestrzenna Eurocity (Eurodystrykt) Guben-Gubin,

- Wspólna oczyszczalnia ścieków Guben-Gubin,
- Szkoła Europejska w Guben im. Marii i Piotra Curie,
- Rozwój Wyspy Teatralnej,
- Polsko-niemieckie Euro-Centrum,
- Przelamywanie uprzedzeń, w którym zaakcentowano wspólne dziedzictwo kulturowe i wspólne ścieżki rowerowe, które dają okazję do rozwoju wspólnej rekreacji (www 4).

Wszystkie te działania były następstwem pomysłów i współpracy dwóch burmistrzów: polskiego i niemieckiego.

W 2000 roku powstał zupełnie nowy pomysł na współpracę transgraniczną, którego inicjatorem było Ministerstwo Edukacji i Badań Naukowych Niemiec. Projekt stworzył solidną podstawę dla przyszłego rozwoju ośrodka Guben-Gubin na najbliższe 30 lat. Działania obejmowały: rozwój/utworzenie wspólnej infrastruktury technicznej dla obu miast, utworzenie Guben-Gubin Industry Park w południowej części obu miast, w pobliżu przejścia granicznego Gubinek, ufundowanie międzynarodowej uczelni technicznej, zarządzanie Wyspą Teatralną oraz pobliskimi budynkami byłego Gubener Wolle w Guben, utworzenie wspólnego transportu miejskiego i przygotowanie wspólnej koncepcji zarządzania obiektami powojskowymi (koszarami) w Gubinie. Projekt ten zakończył się w 2003 roku, ale nakreślił przyszłą drogę rozwoju dla obu miast według trzech scenariuszy (optymistyczny, prawdopodobny, pesymistyczny). W późniejszych latach wykorzystywano wymienione wyżej doświadczenie i wiedzę, kontynuując pewne pomysły i tworząc nowe.

Opisana powyżej współpraca transgraniczna rozwijała się przed przystąpieniem Polski do UE w 2004 roku i należy podkreślić, że bariery prawne i instytucjonalne nie powstrzymały wielkiego zaangażowania lokalnych liderów i władz. Mimo że współpraca w tym czasie musiała się wiązać z wieloma trudnościami, odniesiono sukces, co zostało zauważone przez UE.

Translokal

Po roku 2004 najważniejszym projektem współpracy transgranicznej badanych miast okazał się Translokal (www 8). Była to „platforma” spotkań

i konsultacji różnych osób, organizacji i instytucji, dzięki której monitorowano poszczególne działania. Translokალ zarządzał każdą dziedziną współpracy transgranicznej, zapewniając pełne wsparcie finansowe i prawne. Od 2004 roku wzrosła liczba inicjatyw współpracy transgranicznej między Gubem i Gubinem, przede wszystkim ze względu na brak wcześniejszych barier instytucjonalno-prawnych. Unia Europejska zapewniła im szeroki wachlarz narzędzi do współpracy, ale to czy będą one w dalszym ciągu wykorzystywane, zależy od ludzi i ich zaangażowania.

Synergy

Ustalenia dotyczące przyszłej współpracy zostały stworzone w ramach projektu „Miasto 2030” (www 6). Scenariusz, który jest obecnie realizowany w życiu obu miast, to zrównoważona wersja projektu nazwana „Synergy”. Został on podzielony na kilka etapów.

Jeśli chodzi o czynniki konkurencyjności i lokalizacji, scenariusz tego projektu zakłada, że w ciągu najbliższych 25 lat zostaną obniżone możliwości interwencji politycznej w sposób zarządzania gminą i w życie wejdzie nowoczesna polityka gospodarcza. Bliźniacze miasta rozwiną się do poziomu średniej wielkości centrum gospodarczego regionu, z lepszymi warunkami dla wspólnych projektów transgranicznych. W latach 2004–2014 badane miasta miały przede wszystkim wykorzystać pozytywne aspekty różnic w cenach i rozwijać rolnicze przedmieścia, korzystając z przygranicznego położenia. Ponadto wspólnie proponowały ofertę usług. Ze względu na to, że postanowiono nie przywracać przemysłowego charakteru żadnego z miast, na rewitalizowanych terenach poprzemysłowych został utworzony mały park przemysłowy. Pomimo faktu, że po 2004 roku przepływy transgraniczne zostały zwiększone, do 2011 roku nie było planów wymiany siły roboczej.

Dla atrakcyjności miast konieczne jest rozwijanie dobrej infrastruktury i tworzenie średniej wielkości przedsiębiorstw przy granicy, jak również utworzenie specjalnej strefy gospodarczej. Omawiany projekt obejmuje kampanię tworzenia nowych działalności gospodarczych. Nowy podział pracy, niższe opłaty podatkowe i dążenie do podwyższenia poziomu edukacji

i kwalifikacji mieszkańców będą realizowane dla polepszenia atmosfery inwestycyjnej w bliźniaczych miastach. Transgraniczne działania urzędów pracy szacowano na możliwe do wdrożenia od 2011 roku. Zakładano, że koszty pracy i wynagrodzenia po obu stronach Nysy Łużyckiej będą wyrównane, a dobra komunikacja miejska zachęci obywateli do większej mobilności na rynku pracy w obu miastach. Planowano, że popyt na biura będzie zaspokojony, a czynsze staną się konkurencyjne. Projekt obejmował również transformację obecnego stowarzyszenia Euroregion „Sprewa-Nysa-Bóbr” w Regionalną Wspólnotę Rozwoju, miała ona dokonać się w 2012 roku.

Tworzenie regionalnych szybkich sieci transmisji danych i wspólnej infrastruktury to kolejny ważny element tego projektu. Aby rozszerzać infrastrukturę komunalną obu miast konieczne jest połączenie w jakimś stopniu ich budżetów. Dzięki funduszom unijnym Guben i Gubin mają szansę zyskać nowe węzły komunikacyjne: połączenia z autostradami, centralny i przeładunkowy dworzec oraz wspólny transport publiczny, w tym także ścieżki rowerowe.

Plany przewidują stworzenie nowej wspólnej uczelni, dającej możliwość kształcenia dwujęzycznego. Bliźniacze miasta ze względu na położenie w regionie mogą się rozwijać jako centrum edukacyjne, tworząc ujednolicony polsko-niemiecki system edukacji. Będzie on obejmował dwujęzyczne nauczanie już od najniższych poziomów kształcenia aż do utworzenia dwujęzycznego społeczeństwa.

Kolejna część projektu dotyczyła kwestii związanych z klimatem inwestycyjnym i siłą roboczą w Guben i Gubinie. Dokument przewidywał, że do 2011 roku miasta będą się rozwijać niezależnie, jednakże wzmacniając swoją pozycję w regionie. Specjalna strefa przemysłowa miała i wciąż ma przyciągać nowych inwestorów, głównie ze względu na ulgi podatkowe (do 2018 roku). Szacuje się, że w obu miastach będzie można stworzyć ok. 800 miejsc pracy.

Dokument określił też dwa bardzo ważne momenty dla rozwoju obu miast związane z integracją transgraniczną. Pierwszy z nich – do 2011 roku, obejmował funkcjonowanie miast w oparciu o tymczasowe przepisy po akcesji Polski do UE. W tym czasie oba miasta, korzystając z funduszy unijnych, liczyły na to, że położenie na granicy państwa wpłynie na tworzenie organizacji transgranicznych. Z drugiej strony od 2011 roku przygraniczne położenie nie stanowi już bodźca wzrostu gospodarczego ze względu na kończące się fundusze

unijne i rozporządzenia przejściowe. Od tego czasu oba miasta miały działać jako jeden zespół miejski na podstawie wspólnych uzgodnień. Po wzmocnieniu regionalnego znaczenia Guben i Gubina mieszkańcy nie będą już zainteresowani emigracją do większych miast. Ponadto bliźniacze miasta będą traktować ekologię jako czynnik sprzyjający rozwojowi gospodarki.

Następny element projektu był poświęcony społeczności obu miast. Przewidywano, że niekorzystna sytuacja demograficzna będzie w dalszym ciągu niestabilna. W Gubinie według prognoz liczba mieszkańców utrzyma się na stałym poziomie, ale w Guben procesy depopulacyjne będą w dalszym ciągu się pogłębiać. W perspektywie długoterminowej, liczba mieszkańców obu miast mogłaby osiągnąć podobny poziom. Wspólna polityka mieszkaniowa byłaby w stanie zaspokoić popyt obywateli z obu miast. W Gubinie ma ona dotyczyć remontów i tworzenia własności prywatnej, a w Guben reorganizacji struktury mieszkaniowej oraz wyburzeń. Przewiduje się, że poziom życia w obu miastach ulegnie poprawie w wyniku podwyższenia płac i poprawy warunków środowiska naturalnego. Ponadto planuje się wprowadzenie programów mających na celu tworzenie tożsamości lokalnej oraz organizowanie sposobów wspólnego spędzania wolnego czasu dla mieszkańców obu miast.

Można jedynie przypuszczać, jak w przyszłości będzie wyglądać lokalna współpraca transgraniczna, jednak na podstawie dotychczasowych działań, ustaleń dotyczących przyszłego rozwoju oraz planowanych nowych przepisów UE, jak również wypowiedzi działaczy lokalnych można mieć nadzieję na dalsze wspólne działania Guben i Gubina. Przykład tych miast pozwala wyciągnąć pewne wnioski dla polityki lokalnej.

Inicjatywy władz lokalnych

Działania podejmowane do tej pory przez lokalne władze i ich liderów pokazały, że pomimo pewnych różnic w rozwoju społeczno-gospodarczym między Guben i Gubinem istnieje możliwość wspólnego rozwoju tych miast w najbardziej pilnych kwestiach. Poprawa infrastruktury technicznej znalazła się wśród takich wspólnych działań. Oba miasta odniosły sukces w tej dziedzinie,

budując wspólną oczyszczalnię ścieków i realizując projekty edukacyjne. Bardzo ważną kwestią dla obu miast jest dwujęzyczne i na dobrym poziomie wykształcenie mieszkańców, którzy będą kroczyć drogą współpracy transgranicznej. Wspólny rozwój społeczny i poczucie tożsamości będą również miały kluczowe znaczenie dla przyszłej współpracy, a to stanie się możliwe tylko wtedy, gdy władze zatroszczą się o wspólną kulturę, złamią przesady i uprzedzenia. To bardzo ważny aspekt mający na celu opracowanie wspólnych metod zarządzania terytorialnego (między innymi wspólnego transportu miejskiego, zarządzania parkami przemysłowymi i obiektami powojskowymi). Władze obu miast będą musiały znaleźć właściwe rozwiązania w tym zakresie, co może powodować pewne trudności. Ich powodem może być recesja społeczno-gospodarcza obu miast, ale – co ważniejsze – przede wszystkim różne cele, jakie przyświecają mieszkańcom Guben i Gubina. Niemcy nie mają takiej chęci współpracy jak Polacy. Obawiają się, że stracą na współpracy z „uboższymi” sąsiadami z Gubina. Autor uważa, że projekty utrzymania polsko-niemieckiej współpracy i wspólnej przedsiębiorczości (np. polsko-niemieckie Euro-Centrum) powinny być rozwijane w przyszłości jako czynnik wspomagający.

Rozszerzanie współpracy transgranicznej w badanych miastach jest możliwe ze względu na przełamanie barier politycznych i prawnych po rozszerzeniu UE. Nowe koncepcje współpracy transgranicznej coraz częściej łączą ludzi, organizacje i stowarzyszenia z sektora publicznego i prywatnego z obu miast. A to ułatwia realizację planów wspólnego rozwoju społeczno-ekonomicznego. Uważa się, że w związku z zaproponowanym projektem kreatywność w transgranicznej współpracy zostanie ożywiona. Co więcej, przedsiębiorstwa transgraniczne mogą być motorem działalności gospodarczej w bliźniaczych miastach (www 3).

Innowacyjne pomysły wspólnego przyszłego rozwoju miast przygranicznych wzdłuż Nysy Łużyckiej zostały przeprowadzone w okresie 2012–2013. Projekt ten nosił nazwę „European Region’s Gardening-Culture”. Przyczynił się on do wzmocnienia słabych obszarów, dzięki wspólnym strategiom zrównoważonego rozwoju terytorialnego. Główne jego cele dotyczyły: zbliżenia ludzi, tworzenia wspólnej kultury i krajobrazu, rozwoju miasta i zrównoważonego rozwoju gospodarczego. Przewidywano również szczegółowe projekty.

Jednym z nich było stworzenie wspólnego miejsca spotkań, wydarzeń kulturalnych i religijnych. Wszystkie cele „European Region's Gardening-Culture” były realizowane z pomocą finansową Unii Europejskiej. W projekt zaangażowane były po polskiej stronie: Gubin, Łęknica, Lubsko, gmina Brody, a po niemieckiej: Guben, Forst i Neuzel. Pierwszy etap obejmował renowację gospodarczo-kulturową wyspy Teatralnej na Nysie Łużyckiej (w przedwojennym Guben działał tam teatr goszczący najbardziej znanych artystów z całej Europy). Wyspa teatralna została połączona groblą z parkiem w Guben. W wyniku tych działań obszar stał się atrakcyjnym terenem rekreacyjnym, miejscem koncertów i spektakli teatralnych wykonywanych przez artystów z Polski i Niemiec. Kolejny etap dotyczył remontu kościoła parafialnego w Gubinie. Jeden z projektów opisywanej współpracy – „Zielona Ścieżka”, został w 2013 roku nagrodzony w konkursie na modelowe projekty współpracy polsko-niemieckiej. Nagrody wręczyli w Berlinie wiceminister Marceli Niezgodą i sekretarz stanu w Federalnym Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Rozwoju Miast Rainer Bomba. Projekt miał na celu remont i budowę ciągów pieszo-rowerowych oraz modernizację istniejących parków i pomnikowych miejsc o znaczeniu historycznym. Wszystkie działania były ze sobą powiązane i skoordynowane po obu stronach granicy w ten sposób, by łączyły najważniejsze punkty w Gubinie i Guben. W ten sposób historycznemu centrum Euromiasta została zapewniona nowa jakość funkcjonalno-użytkowa (www 5).

Aby z sukcesem przeprowadzać tego typu działania, lokalna współpraca transgraniczna powinna mieć wysoką pozycję w lokalnym zarządzaniu miastami. W obliczu słabej sytuacji gospodarczej miast istnieje konieczność wzmocnienia lokalnego potencjału bazującego na wspólnych strategiach zrównoważonego rozwoju terytorialnego opartego na współpracy transgranicznej.

Należy pamiętać, że środki wspierające z UE mają duże znaczenie w lokalnej współpracy transgranicznej (Międzynarodowa Rada Związkowa Łaba-Nysa) ale sytuacja Guben i Gubina jest bardziej złożona i trudna ze względu na nowe przepisy UE. Ostatnie lata pokazały, że w trudnej sytuacji gospodarczej obu badanych miast zewnętrzna pomoc finansowa jest jedyną szansą na ich rozwój. W okresie 2007–2013 terytorialne projekty współpracy transgranicznej

z dużą przychylnością otrzymywały fundusze UE. Każdy projekt takiej współpracy powinien nawiązywać do „procesu lizbońskiego” i „Göteborg Agenda”. Najczęściej podejmowane działania mające na celu współpracę transgraniczną dotyczą przedsiębiorczości, małych i średnich przedsiębiorstw, turystyki, handlu przygranicznego, działalności kulturalnej, ochrony środowiska, poprawy w dostępności do infrastruktury, ochrony zdrowia, kultury i edukacji. W analizowanych latach Unia Europejska wprowadziła pewne zmiany w wymaganiach dotyczących współpracy regionalnej. Dotychczas przedsiębiorstwa działały bez widocznej koordynacji w zakresie czasu, finansów, pracowników i rzeczywistej wartości przeprowadzanych działań dla współpracy transgranicznej. Komisja Europejska proponowała również wdrożenie „zasady partnera wiodącego” w następujących obszarach działań współpracy transgranicznej: wspólne rozwijanie projektów, wspólne oddawanie/ przekazywanie projektów, wspólny personel czy wspólne finansowanie. Wiodący partner bierze odpowiedzialność za realizację projektu, a pozostali partnerzy aktywnie z nim współpracują. Nowa dyrektywa UE w sprawie współpracy transgranicznej głosi, że pieniądze zostaną przekazane do mniejszej liczby uczestników, ale będą to projekty większe, charakteryzujące się wysokim poziomem merytorycznym, o bardziej widocznych i trwałych efektach. Unia Europejska podkreśla, że nie wszystkie dotychczas kierowane programy finansowe na współpracę transgraniczną były wystarczająco wydajne i efektywne (np. Interreg), a perspektywa ich trwania stoi przed poważnym znakiem zapytania. Fundusze UE powinny być tylko pierwszym impulsem inicjującym długotrwałą współpracę. Badane miasta powinny w perspektywie długofalowej znaleźć swój własny sposób na finansowanie takich przedsięwzięć. Unia Europejska chce również preferować finansowanie tylko tych projektów, gdzie nie ma żadnych szans na państwowe fundusze. Te zmiany w regulacjach UE sprawiają, że współpraca transgraniczna będzie trudniejsza, a zaangażowanie władz lokalnych będzie miało kluczowe znaczenie w pokonywaniu przeszkód.

W celu uzupełnienia obrazu współpracy transgranicznej obu analizowanych miast zostały przeprowadzone wywiady eksperckie. W Guben pierwszą osobą była Anke Engel, która brała udział w dwóch głównych i najważniejszych projektach transgranicznych w Guben i Gubin: „Miasto 2030” (koordynator projektu) i Translokal. Drugą natomiast – Estera Lindner-Kuhlmann,

dyrektor DPE (niemiecko-polskiego Euro-Centrum), która koordynowała projekty polskich i niemieckich przedsiębiorstw. W Gubinie wywiady przeprowadzono z Bartłojem Bartzakiem – burmistrzem miasta, oraz z Barbarą Buchowicz dyrektorem Stowarzyszenia Wspólnot polskich Euroregion „Sprewa-Nysa-Bóbr” z siedzibą w Gubinie. Wieloletni liderzy lokalnych władz Guben i Gubina podzielają opinię, że współpraca transgraniczna jest z pewnością czynnikiem wpływającym w pozytywny sposób na rozwój obu miast: „przyszłość otwiera szansę rozwoju gospodarczego i wprowadzenia wielu usprawnień w obu miastach, pod warunkiem że dalej będą ściśle współpracować i prowadzić wspólne przedsiębiorstwa. Współpraca transgraniczna jest jedyną właściwą drogą dla obu miast. Przyszłość Gubina to przede wszystkim rozwój sektora usług, podczas gdy dla Guben największą wartością są jego obywatele” (Bożena Buchowicz). Rozmówcy zwrócili również uwagę na fakt, że „wiele projektów jest ciągle w fazie wdrażania i na efekty będzie trzeba poczekać” (Estera Lindner-Kuhlmann). Co więcej, „planowana jest realizacja jednego wspólnego rynku pracy, a współpraca transgraniczna zostanie rozszerzona na wiele dziedzin, przyczyniając się do bardziej harmonijnego rozwoju obu miast” (Bartłoj Bartzak). Rezultaty tej działalności zapewnią ciągłość dla przyszłej, owocnej współpracy. Estera Lindner-Kuhlmann zwróciła też uwagę na fakt, że „oba miasta, ze względu na swoje położenie, muszą traktować przyszły rozwój tylko w kontekście współpracy i wspólnych perspektyw”. Anke Engel podsumowuje współpracę obu miast w następujący sposób: „jeśli widzą korzyści, będą pracować razem. To zależy od centralnych projektów, takich jak transgraniczna wystawa ogrodnicza”.

Należy podkreślić, że przyszłe wizje przedstawicieli lokalnych są bardzo podobne. Mają oni świadomość, że współpraca transgraniczna Guben i Gubina jest koniecznością i powinna być prowadzona ponad podziałami politycznymi czy pojawiającymi się co jakiś czas nieprzychylnymi głosami mieszkańców. Oczywiście oba wyżej wymienione czynniki są bardzo ważne i będą wpływać na przyszły rozwój badanych miast. Po rozmowie z lokalnymi władzami ma się wrażenie, że prawdopodobnie w przyszłości Gubina będzie się rozwijał bardziej dynamicznie. Może to nastąpić z powodu obecnie gorszej sytuacji gospodarczej Gubina, przez co łatwiej będzie wprowadzić „widoczne” zmiany. Co więcej, ten szybszy rozwój może być wynikiem

działalności prowadzonej przez młodszych i bardziej aktywnych mieszkańców Gubina, mających większe aspiracje, aby współpracować z Guben.

Wnioski

Po zmianie sytuacji geopolitycznej i w związku z rozszerzeniem UE lokalna aktywność w zakresie współpracy transgranicznej w Guben i Gubinie wzrosła. Było to możliwe dzięki zniesieniu barier prawnych i instytucjonalnych oraz realizacji różnych projektów transgranicznych. Należy podkreślić, że wspomniany wzrost transgranicznej współpracy był możliwy przede wszystkim dzięki staraniom lokalnych władz i ich liderów. Warto zauważyć, że badane miasta były podobnie zaangażowane w te działania, z lekką przewagą Gubina w niektórych okresach. Unia Europejska oferuje pewne „narzędzia” dla wspólnych inicjatyw, ale ostateczne powodzenie współpracy transgranicznej w zupełności zależy od ludzi, ich zaangażowania i determinacji w przezwyciężaniu barier. Niewątpliwie fundusze UE były bardzo przydatne w rozwoju transgranicznej współpracy, ale najbardziej znaczącym czynnikiem okazał się czynnik ludzki. Autorka nie zauważyła bezpośredniego związku przyczynowo-skutkowego między przepisami UE oraz wzrostem współpracy transgranicznej, ale taka relacja nastąpiła, gdy porównano kadencje poszczególnych burmistrzów miast z intensywnością działalności transgranicznej.

Zmiana sytuacji geopolitycznej w związku z rozszerzeniem UE oraz wejściem Polski do strefy Schengen nie przyczyniła się ani do znaczącego ożywienia sytuacji społeczno-gospodarczej, ani rozwoju ekonomicznego badanych miast. Liczne działania nie są w stanie rozwiązać trudnych i złożonych problemów. W Guben i Gubinie zastosowano jedynie pewne ulepszenia w infrastrukturze i edukacji. Lokalne wzorce rozwoju związane z transgraniczną współpracą gospodarczą w obu miastach znacznie się różnią. Co ciekawe, przedstawiciele obu miast zgodnie stwierdzili, że wspólne działania są opłacalne i najlepiej rozwiązują problemy, z jakimi borykają się oba miasta. Dlatego wydaje się, że wzajemna współpraca jest jedynym rozwiązaniem. W przyszłości we współpracy transgranicznej Guben i Gubina trzeba będzie wykorzystać dotychczasowe pozytywne doświadczenia w tej dziedzinie.

Ważna jest też wiedza i postawa liderów lokalnych władz, zwłaszcza w kontekście wprowadzania zasad gospodarki kreatywnej, która może posłużyć jako jedno z narzędzi służących odzyskaniu dynamiki i przezwyciężenia kryzysu miast nadgranicznych (Namyślak 2013). Należy również pamiętać o czynnikach hamujących rozwój, takich jak: plany UE dotyczące nowych regulacji i zakończenia przekazywania funduszy europejskich na współpracę transgraniczną, trudna sytuacja gospodarcza i demograficzna oraz uprzedzenia i stronnictwo obywateli. Władze lokalne obu miast powinny również być świadome licznych ograniczeń współpracy transgranicznej, takich jak: formalnoprawne, instytucjonalne, infrastrukturalne, finansowe, gospodarcze, społeczne oraz środowiskowe (Ciok 1999). To czy współpraca transgraniczna przyniesie wymierne korzyści dla zaangażowanych ośrodków można ocenić na podstawie możliwości wytworzenia trwałej sieci współpracy na pograniczu, która obejmowałaby zarówno jednostki samorządu terytorialnego, jak i inne podmioty działające w regionie (Dołzbłasz, Raczyk 2011).

Literatura

- Andreas P., 2003, *Redrawing the line: borders and security in the twenty-first century*, International Security, 28 (2), 78–111.
- Andreas P., Biersteker T. (red.), 2003, *The rebordering of North America*, Routledge, New York.
- Andreas P., Snyder T. (red.), 2000, *The wall around the west: state borders and immigration controls in North America and Europe*, Lanham, MD, Rowman and Littlefield.
- Bafoil F., 1999, *Post-communist borders and territories: conflicts, learning and rule-building in Poland*, International Journal of Urban and Regional Research, 23, 567–568.
- Brzosko-Sermak A., 2007, *Theoretical deliberations on frontier location of cities*, Bulletin of Geography (socio-economic series), 7, 73–86.
- Burgers J., Musterd S., 2002, *Understanding urban inequality: a model based on existing theories and an empirical illustration*, International Journal of Urban and Regional Research, 26 (2), 403–413.
- Campbell D., 1992, *Writing security: United States foreign policy and the politics of identity*, University of Minnesota Press, Minneapolis.

- Ciok S., 1999, *Wpływ granicy i współpracy transgranicznej na rozwój lokalny i regionalny zachodnich obszarów przygranicznych*, [w:] A. Mync, R. Szul (red.), *Rola granicy i współpracy transgranicznej w rozwoju regionalnym i lokalnym*, Europejski Instytut Rozwoju Regionalnego i Lokalnego, Uniwersytet Warszawski, Warszawa, 159–187.
- Dołzbłasz S., Raczyk A., 2011, *Projekty współpracy transgranicznej na zewnętrznych i wewnętrznych granicach Unii Europejskiej – przykład Polski*, *Studia Regionalne i Lokalne*, 3 (45), 59–80.
- Dürschmidt J., 2006, *Multiple agoras: environmental policy between globalization and european transformation*, [w:] G.P.A. Walzenbach (red.), *European governance, policy making between politicization and control*, University of the West England, UK, Ashgate Publishing, Ltd., 105–126.
- Herbst M., Olejniczak K., Smetkowski M., 2002, *The cross-border co-operation and local development in eastern Poland order regions – experiences and prospects*, *Emerging Market Economies and European Economic Integration*, Summer Institute, Eksjö.
- Kaczmarek J., 2011, *Gubin i Guben – miasta na pograniczu. Socjologiczne studium sąsiedztwa*, Wydawnictwo Naukowe UAM, Poznań.
- Namyślak B., 2013, *Miasto kreatywne w ujęciu teoretycznym*, *Studia Ekonomiczne i Regionalne Economic and Regional Studies*, 6 (2), 5–21.
- Paasi A., 2001, *A Borderless world. Is it only rhetoric or will boundaries disappear in the globalizing world?*, [w:] P. Reubner, G. Wolkersdorfer (red.), *Politische Geographie: Handlungsorientierte Ansätze und Critical Geopolitics*, *Heidelberger Geographische Arbeiten*, 112, Geographische Institut der Universität Heidelberg, Heidelberg, 133–145.
- Ratti R., Reichman S. (red.), 1993, *Theory and practise of transborder cooperation*, Helbig and Lichtenhahn, Basel/Frankfurt am Main.
- Statistisches Jahrbuch Deutscher Gemeinden*, 82–92 Jahrgang 1995–2005, Deutscher Städtetag, Köln und Berlin.
- Taxation of Cross-Border Portfolio Investment. Mutual Funds and Possible Tax Distortions*, 1999, OECD Publications, Paris.
- Zensus 2011. Gebäude und Wohnungen sowie Wohnverhältnisse der Haushalte, Gemeinde Guben, Stadt*, Statistik Berlin Brandenburg.

Strony internetowe

www 1, <http://www.deutschland123.de/guben-arbeitslosigkeit> (dostęp: 15.05.2015).

www 2, <http://www.guben.de> (dostęp: 15.05.2015).

www 3, <http://www.guben-gubin-2030.de/pl> (dostęp: 15.02.2015).

www 4, <http://www.gubin.pl> (dostęp: 15.02.2015).

www 5, <http://www.mir.gov.pl> (dostęp: 15.02.2015).

www 6, <http://www.stadt2030.de> (dostęp: 23.08.2007).

www 7, <http://www.stat.gov.pl> (dostęp: 15.05.2015).

www 8, <http://www.srl.de/dateien/dokumente/de/translokal> (dostęp: 15.02.2015).

Local politics and cross-border cooperation of border towns – an example of the twin cities of Guben and Gubin

Summary

Due to the proximity of Guben and Gubin, the idea of transborder co-operation is not new. After the Second World War both towns were exchanging its labour. There was an industry plant in Guben where many Polish people were employed. During that time informal co-operation was developing on the basis of personal contacts. The implementation of the martial law in Poland and the closure of national borders put an end to just initiated co-operation between mentioned towns.

The main issue referred in the article concerning the changes of transborder co-operation throughout time and its influence on development of studied towns. Guben and Gubin have conducted three main co-operation projects so far. Each lasted for many years (some until now) and consisted of many sub-projects. The main six fields concerned common initiatives such as: infrastructure, education, culture, identity and breaking prejudices, industry and spatial management. Before the EU enlargement the only big project was conducted. It was based on a partnership agreement that was the result of an idea of mayors of Guben and Gubin (G. Hein and Cz. Fiedorowicz). It was a successful and awarded co-operation despite many institutional and legal difficulties. The results were observable mostly in infrastructural improvements (common sewage treatment plant). After these auspicious common actions the project 'City 2030' was developed through German state invention. This endeavours was made to create solid frames for the further development of both towns during the next 30 years. The project ended in 2003 and left three scenarios of the probable future co-operative development of the studied towns but not so many changes in more and more difficult socio-economical situation of both towns. The last main project called TRANSLOKAL was introduced after the EU enlargement and is financed from the EU funds. It is based on regular meetings and discussions with local experts and practitioners form many fields where a common schedule of works and frames of co-operation are created and

AGNIESZKA BRZOSKO-SERMAK

implemented into life. However, in this case too, the co-operation has not changed the socio-economic situation of studied towns significantly.

Keyword: cross-border cooperation, local policy, border towns

Agnieszka Brzosko-Sermak

Instytut Geografii

Uniwersytet Pedagogiczny im. KEN w Krakowie

ul. Podchorążych 2

30-084 Kraków

e-mail: abrzosko@up.krakow.pl

JAROSŁAW DZIAŁEK, MONIKA MURZYN-KUPISZ

Zachowania i preferencje przestrzenne młodych artystów w mieście na przykładzie Krakowa i Katowic

Zarys treści: W niniejszym artykule przedstawiono wyniki badań zachowań przestrzennych studentów uczelni artystycznych w Krakowie i Katowicach. Przeanalizowano ich miejsca zamieszkania oraz rodzaj zabudowy, który wybierają, a także ich wyobrażenia przestrzenne na temat życia artystycznego w różnych częściach obu miast. Wyniki wskazują, że preferencje mieszkaniowe i przestrzenne młodych artystów są o wiele bardziej zróżnicowane niż sugerują to koncepcje teoretyczne czy stereotypowe wyobrażenia o bohemie artystycznej. Na zachowania przestrzenne znaczący wpływ mają cechy obu ośrodków miejskich takie jak: struktura tkanki urbanistycznej, rodzaj i wiek zasobów mieszkaniowych oraz konkurencja ze strony innych użytkowników przestrzeni miejskiej.

Słowa kluczowe: artyści, przestrzeń miejska, Kraków, Katowice

Wprowadzenie

Artyści stanowią grupę zawodową, którą wydaje się szczególnie przyciągać środowisko miejskie, zwłaszcza duże ośrodki, gdzie z reguły lepiej jest rozwinięty rynek sztuki oraz rynek pracy dla twórców (Lloyd 2004; Debroux 2009; Woldoff i in. 2011; Boichot 2013; Działek, Murzyn-Kupisz 2014a; Schich i in. 2014). Miasta zapewniają również środowisko (*milieu*), w którym mogą oni poszukiwać inspiracji oraz rozwijać awangardowe działania twórcze. Zainteresowanie geografów i ekonomistów obecnością artystów w miastach nie wynika jedynie

z faktu, że poprzez swoją działalność oraz styl życia przedstawiciele tej grupy zawodowej bywają szczególnie widoczni w krajobrazie miast, często nadając unikalny koloryt niektórym ich częściom. Istotnym względem jest to, że w wielu współczesnych koncepcjach rozwoju obszarów miejskich są oni ujmowani jako grupa mająca istotny wpływ na przekształcenia przestrzeni miejskiej.

Artyści uznawani są najczęściej za istotnych, choć zwykle niezamierzonych, inicjatorów procesów gentryfikacji (Ley 2003; Boichot 2013). Poszukując mieszkań i pracowni w przystępnych cenach, osiedlają się w zdegradowanych obszarach miast. Ich twórcza obecność powoduje wzrost zainteresowania wybranymi dzielnicami, pociąga za sobą ich estetyzację, zmiany funkcjonalne i poprawę wizerunku. W efekcie po pewnym czasie do dzielnic tych trafiają nowi, lepiej sytuowani mieszkańcy, wypierając dotychczasowych mniej zamożnych członków społeczności lokalnej, a następnie także samych artystów-pionierów (Ley 2003; Zukin, Braslow 2011; Działek, Murzyn-Kupisz 2014b).

Obserwacja spontanicznych procesów napływu artystów do zaniedbanych kwartałów, a następnie zachodzących w nich przemian skłoniła władze wielu miast do tworzenia programów, które z definicji mają przyciągać artystów do wybranych „problemowych” obszarów miejskich. Władze mają nadzieję, że działalność artystów przekształci je w tętniące życiem, zrewitalizowane dzielnice kultury (Montgomery 2003; Cameron, Coaffee 2005; Evans 2009; Bille, Schulze 2011; Murzyn-Kupisz 2012a; Zebracki, Smulders 2012). W mniej lub bardziej świadomy sposób artyści są zatem coraz częściej wykorzystywani przez silniejszych aktorów (np. władze miasta, deweloperów) w neoliberalnej grze o miasto jako „narzędzia” współtworzenia pozytywnego wizerunku dotychczas mało atrakcyjnych części miast, które mają stanowić nowe tereny do zainwestowania (Vivant 2009, 2010; Lavanga 2013).

Drugi istotny nurt teoretyczny ujmuje artystów w szerszej debacie na temat klasy kreatywnej, miast kreatywnych i kreatywnej gospodarki (Florida 2010; Musterd, Murie 2010; Andersson i in. 2011; Landry 2013; Mellander i in. 2013). Według koncepcji rozpropagowanej przez R. Floridę (2010), artyści stanowią rdzeń klasy kreatywnej, która ma przesądzać o sukcesie gospodarczym współczesnych miast. W jej świetle przyciągnięcie przedstawicieli tej szerokiej grupy zawodowej do miasta jawi się jako panaceum na wiele problemów

występujących we współczesnych ośrodkach miejskich (Andersson i in. 2011). Propozycja ta zyskała w ostatnich latach wielką popularność, mimo że wielu badaczy poddało ją krytyce, wskazując na to, że związki pomiędzy kreatywnością, klasą kreatywną, przestrzenią miejską a rozwojem gospodarczym są o wiele bardziej złożone i w znacznie większym stopniu uzależnione od lokalnego kontekstu społeczno-gospodarczego, niż ujmował to Florida (Peck 2005; Evans 2009; Musterd, Murie 2010; Krätke 2011; Borén, Young 2013).

W obu zarysowanych nurtach badawczych podkreśla się, że przedstawiciele klasy kreatywnej, w tym artyści, wyróżniają się specyficznymi zachowaniami i preferencjami przestrzennymi. Ich poznanie wydaje się zatem niezbędne dla zrozumienia decyzji przestrzennych artystów. Może być również istotne z perspektywy decydentów, którzy chcą odnieść sukces w przyciągnięciu przedstawicieli tej grupy zawodowej do danego ośrodka miejskiego lub wybranych obszarów na jego terenie. Dotychczasowe analizy przestrzennego zróżnicowania sektora kreatywnego oraz klasy kreatywnej w Polsce (Klasik 2008; Stryjakiewicz, Stachowiak 2010; Stryjakiewicz, Męczyński 2010; Grochowski 2010; Namyślak 2010), w tym jej wewnątrzmięskiej geografii, nie wyróżniały artystów spośród innych przedstawicieli klasy kreatywnej. Zważywszy na to, że w przemianach przestrzeni miejskiej twórcom przypisuje się rolę pionierską, a pozostali przedstawiciele klasy kreatywnej są z reguły ich naśladowcami, poznanie zachowań przestrzennych artystów oraz czynników na nie wpływających wydaje się zatem szczególnie ciekawe.

W niniejszym artykule zbadano preferencje przestrzenne młodych twórców, których można uznać za „aspirującą klasę kreatywną” (Woldoff i in. 2011). Zdaniem autorów poznanie ich zachowań przestrzennych oraz warunkujących je motywacji pozwoli na lepsze zrozumienie procesów przemian zachodzących współcześnie w miastach, a także na sformułowanie pewnych prognoz na przyszłość. Podstawą wnioskowania są wyniki badań ankietowych przeprowadzonych wśród studentów uczelni artystycznych (akademii sztuk pięknych, akademii muzycznych, szkoły teatralnej) oraz wydziałów artystycznych innych uczelni (m.in. wydziałów architektury, produkcji filmowej i telewizyjnej, wzornictwa, itp.) przeprowadzonych przez autorów w 2013 roku w dwóch ważnych ośrodkach kształcenia artystycznego

w Polsce, tj. w Krakowie i Katowicach (Pawłowski i in. 2009; *Szkoły wyższe...* 2012). Wybór analizowanych artystycznych kierunków studiów był zgodny z metodologią GUS i Ministerstwa Nauki i Szkolnictwa Wyższego (*Szkolnictwo wyższe...* 2013). Nawiązywał także, po uwzględnieniu polskiej specyfiki, do propozycji badawczych R. Floridy (2010) oraz R. Comunian z zespołem (2010, 2011). Ogółem przebadano 328 studentów z 7 uczelni w Krakowie oraz 116 studentów z 4 uczelni w Katowicach, uwzględniając wszystkie uczelnie wyższe z danego miasta, w których w 2013 roku oferowane były artystyczne kierunki studiów.

Sformułowane zostały następujące pytania badawcze, które winny pozwolić na pokazanie geografii młodych artystów w stolicy Małopolski oraz w najważniejszym ośrodku miejskim Górnego Śląska:

Jakie są preferencje przestrzenne młodych artystów w zakresie wyboru miejsca zamieszkania w obu miastach?

Jakie są relacje pomiędzy wyborem miejsca zamieszkania a innymi zachowaniami przestrzennymi młodych artystów w danym mieście? Czy widać wśród nich tendencję do skupiania się w wybranych częściach miasta?

W jakim stopniu zachowania przestrzenne młodych artystów w badanych polskich miastach wpisują się w koncepcje teoretyczne dotyczące preferencji wewnątrzmijskich twórców opracowane za granicą?

Koncepcje wyjaśniające zachowania przestrzenne artystów

Zachowania przestrzenne artystów tworzą skomplikowaną sieć powiązań (Brennan-Horley 2010) łączącą miejsca aktywności zawodowej i prywatnej. Składają się na nią miejsca zamieszkania, twórczości artystycznej, przestrzenie prezentacji owej twórczości, miejsca spotkań z przyjaciółmi i innymi artystami, potencjalnymi klientami lub zarządzającymi instytucjami kultury, a także przestrzenie spędzania czasu wolnego i przestrzenie inspirujące pod względem artystycznym. W tej sieci przepływów pomiędzy różnymi aktywnościami i punktami miasta tworzą się węzły (Nacher 2013), w których nakładają się na siebie różne formy obecności artystów w mieście. W pewnym

okresie miejscami wyraźnego skupienia aktywności twórczej mogą się stać wybrane ulice i kwartały zabudowy, a także całe dzielnice.

Tendencję artystów do skupiania się w pewnych częściach miasta można szczególnie wyraźnie zaobserwować w dużych ośrodkach miejskich (Green 1999; Ley 2003; Lloyd 2004; Brennan-Horley, Gibson 2009; Brennan-Horley 2010; Currid 2007; Currid, Williams 2010). Takie obszary widocznej obecności artystów w mieście określane są w literaturze (niekiedy w kontraście do wspomnianych wcześniej dzielnic kultury) mianem dzielnic artystycznych (Traversier 2009; Ambrosino 2013; Debroux 2013) lub kreatywnych (zwłaszcza gdy mieszkają tam lub pracują przedstawiciele innych grup kreatywnych) (Wedd i in. 2001; Zukin, Braslow 2011; Gornostaeva, Campbell 2012), rzadziej dzielnicami produkcji kulturalnej (Smit 2011). Co więcej, w światowych metropoliach stanowiących istotne ośrodki kulturalne, takich jak Londyn czy Nowy Jork (Wedd i in. 2001; Zukin, Braslow 2011), można prześledzić historyczną ewolucję tychże dzielnic. W pewnym okresie artyści napływają najpierw do wybranej części miasta, po to by z reguły po pewnym czasie opuścić ją zarówno z powodów ekonomicznych (np. postępującej gentryfikacji), jak i symbolicznych (w poszukiwaniu nowych terytoriów twórczej ekspansji) (Działek, Murzyn-Kupisz 2014b). Na tych samych obszarach można również, z pewnym opóźnieniem, obserwować pojawianie się, a następnie zanikanie skupisk pozostałych składowych świata kultury, takich jak galerie sztuki, sale koncertowe i inne, a w szczególności bardziej awangardowe, mniej sformalizowane miejsca, w których odbywają się wydarzenia kulturalne (Molotch, Treskon 2009; Bennett 2010; Currid, Williams 2010).

Obserwacja dzielnic artystycznych w różnych miastach świata (głównie na Zachodzie) sugeruje podział na dwa rodzaje tego typu dzielnic. Pierwszy z nich to obszary, na terenie których artyści zarówno mieszkają, jak i tworzą, spotykają się i prezentują swoją twórczość (*'live-work' quarters*) (Zukin, Braslow 2011). Drugi typ stanowi natomiast w większym stopniu przestrzeń wyrażania artystycznego stylu życia (*'lifestyle' creative quarters*) (Wedd i in. 2001). W tego rodzaju dzielnicach artystycznych twórcy poszukują inspiracji, nawiązują rozmaite kontakty prywatne i zawodowe z właścicielami galerii czy innymi potencjalnymi klientami, przedstawiają swoją twórczość lub

podziwiają cudzą (Currid 2007; Currid, Williams 2010; Heebels, van Aalst 2010; Ambrosino 2013), podczas gdy ich miejsca zamieszkania mogą być rozproszone w innych częściach miasta (Debroux 2013).

W myśl koncepcji odnoszących się do geografii artystów w mieście, przedstawiciele tej grupy zawodowej do wybranych dzielnic przyciągają specyficzne cechy przestrzeni miejskiej: charakter zabudowy, skład społeczny oraz wyposażenie danego obszaru w przydatne artystom usługi. Za decyzjami artystów o wewnątrzmijskich migracjach stoją rozmaite motywacje nie tylko o charakterze ekonomicznym, ale także estetycznym i symbolicznym. Artyści, w szczególności ci będący na początku kariery, bywają zwykle słabo opłacani, utrzymują się z nieregularnych zleceń lub pracy na część etatu. Zaliczani są zatem często do grup o niższych dochodach (Comunian i in. 2010; Comunian i in. 2011), określanej mianem kreatywnego prekariatu (Vivant 2009, 2010), a nawet „kreatywnej podklasy” (Gornostaeva, Campbell 2012). Nieliczni z nich są w stanie utrzymać się z pracy twórczej. Jedynie wybrani osiągną kiedykolwiek sukces na rynku sztuki (Lloyd 2004). Większość młodych artystów ma zatem duże aspiracje i posiada znaczący kapitał kulturowy, lecz brakuje im zasobów ekonomicznych (Boichot 2013). Cechuje ich więc tendencja do poszukiwania miejsc zamieszkania i tworzenia w dzielnicach położonych stosunkowo blisko centrum miasta, lecz zaniedbanych (np. robotniczych lub przemysłowych) (Cole 1987; Green 1999; Ley 2003; Lloyd 2004; Vivant 2010; Zukin, Braslow 2011; Lawton i in. 2012; Gravereau 2013), gdzie mogą trafić na przystępne cenowo, możliwe do dostosowania zarówno do pełnienia funkcji mieszkalnej, jak i pracowni lokale o dużej powierzchni (Ryberg i in. 2013). Wybór dogodnie zlokalizowanych części miasta związany jest z chęcią podtrzymania kontaktów z tradycyjnymi instytucjami kultury i uczelniami artystycznymi (Boichot 2013; Gravereau 2013; Debroux 2013), których siedziby znajdują się najczęściej w centrum miasta (Górka 2003, 2004). Preferencje odnośnie do bliskości ścisłego centrum miasta dotyczą zwłaszcza młodych twórców. Na kolejnych etapach życia zawodowego i prywatnego część twórców wybiera lokalizacje podmiejskie lub na obrzeżach miasta (Lawton i in. 2012).

Uważa się ponadto, że artystów przyciąga również swoista „autentyczność” społeczna i estetyczna wybieranych przez nich zakątków miasta (Zukin 1989;

Lloyd 2004; Zukin 2008; Lawton i in. 2012), ich wygląd i atmosfera (Heebels, van Aalst 2010). Oczekuje się, że będą oni preferować dzielnice z historyczną lub poprzemysłową zabudową, uznawaną za ciekawszą niż podmiejska czy współczesna tkanka miejska (Wedd i in. 2001; Bain 2003; Ryberg i in. 2013). Stąd też bierze się również ich zainteresowanie dzielnicami robotniczymi lub etnicznymi, kontrastującymi z normami i gustami klasy średniej, które artyści często kontestują (Bain 2003; Cameron, Coaffee 2005). Pociągać ma ich „miejska wioska” (Lawton i in. 2012), w której relacje społeczne między mieszkańcami są „bezpośrednie” i „prawdziwe”. Nowo odkrywane dzielnice bywają niekiedy przedmiotem daleko idącej idealizacji przez artystów, którzy decydując, co na danym obszarze jest „naprawdę” autentyczne, przyczyniają się do wyobcowania dotychczasowych mieszkańców (Zukin 2008; Harris 2012). Szczególnie istotna ma być bowiem dla nich bliskość miejsc i instytucji kojarzonych ze stylem życia bohemy artystycznej (tzw. *bohemian amenities*): kawiarnie, antykwariaty, salony tatuażu, niezależne sceny muzyczne, sklepy z używaną odzieżą, targi i sklepy z żywnością ekologiczną oraz biblioteki (por. Lloyd 2004; Woldoff i in. 2011; Lawton i in. 2012). Z czasem placówki tego typu mogą wypierać tradycyjne placówki handlowe i usługowe przeznaczone dla dotychczasowych mieszkańców.

Zarówno zabudowa, jak i struktura społeczna dzielnicy mogą stanowić istotny element w twórczości artysty: być dla niego źródłem inspiracji, przydawać nowe, dodatkowe znaczenie jego działalności twórczej, a nawet stanowić część jego tożsamości twórczej (Bain 2003; Drake 2003). Poszukiwanie nowych terytoriów twórczych stanowi również sposób na odróżnienie się od istniejących „rozpoznanych” dzielnic kultury popularnej lub wysokiej, uznawanej za przebrzmiałą i konserwatywną (Robotycki 1994; Zukin 2008; Smit 2011). Spontanicznie tworzone dzielnice artystyczne, do których z reguły trafiają artyści z tego samego pokolenia, są poniekąd poza kontrolą tradycyjnych instytucji kultury. Akceptowane są w nich mniej standardowe zachowania oraz gusta estetyczne (Vivant 2010; Slach i in. 2013), stąd też preferencje artystów do zamieszkiwania w środowisku tolerancyjnym dla ich stylu życia oraz tolerancja wobec zachowań innych, czego egzemplifikacją w koncepcji R. Floridy (2010) jest otwartość klasy kreatywnej na środowiska mniejszości seksualnych oraz imigrantów.

Z potrzebą możliwości wyrażania i akceptacji odmienności związana jest również chęć zamieszkiwania w pobliżu innych artystów (While 2003; Ryberg i in. 2013). W przeszłości skupiska artystów składały się najczęściej z twórców reprezentujących ten sam nurt artystyczny (Wedd i in. 2001). Bliskość innych, podobnie myślących jednostek, zapewnia twórcom relatywną wolność artystyczną, umożliwia częstsze spotykanie się, wymianę pomysłów, wspólne tworzenie, prezentowanie swoich dzieł i dyskusję nad nimi. Stąd też z dzielnicami artystycznymi związane są rozmaite miejsca spotkań artystów (While 2003; Borggren 2010), takie jak: pracownie charyzmatycznych twórców, kooperatywy artystyczne, wiodące galerie, a w szczególności kawiarnie i kluby artystyczne (o fenomenie krakowskich kawiarni artystycznych z różnych okresów piszą m.in. Robotycki 1994, 2013; Jakubowski 2012; Prus 2012).

Z drugiej strony wiele badań kwestionuje twierdzenie, że przedstawiciele klasy kreatywnej w swoich wyborach kierują się głównie „miękkimi” czynnikami lokalizacji, związanymi ze stylem życia, uznając je za zbyt uproszczenie (Lawton i in. 2012; Marlet, van Woerkens 2005). Choć jakość otoczenia (charakter zabudowy, bliskość natury) jest z pewnością ważna dla tej grupy zawodowej, bardzo istotne są również inne powody podejmowania decyzji przestrzennych, takie jak sytuacja osobista (więzi rodzinne i przyjacielskie) oraz klasyczne, „twarde” czynniki lokalizacji: możliwość zatrudnienia, koszty życia, dystans i czas dotarcia do pracy, jakość infrastruktury transportowej itp. (Musterd, Murie 2010; Stryjakiewicz, Męczyński 2010; Lawton i in. 2012)

Młodzi artyści w Krakowie i Katowicach

Preferencje mieszkaniowe

Na początku przyjrzymy się, jakiego rodzaju miejsca zamieszkania wybierają na czas studiów studenci krakowskich i katowickich uczelni artystycznych. Studiujący w Katowicach dwukrotnie częściej niż w Krakowie pozostają w mieszkaniu lub domu rodzinnym (tab. 1). Wynika to z mniejszego zasięgu oddziaływania katowickiego ośrodka akademickiego (Herbst 2009; Gwosdz 2014),

Tab. 1. Rodzaj miejsca zamieszkania studentów uczelni artystycznych w Krakowie i Katowicach

Rodzaj miejsca zamieszkania	Studenci uczelni artystycznych							
	w Krakowie		w Katowicach					
	zamieszkujący w:							
	w Krakowie		w Katowicach		w innym mieście konurbacji górnośląskiej		ogółem	
	liczba	%	liczba	%	liczba	%	liczba	%
Wynajęte mieszkanie	171	54,6	40	58,7	1	2,5	41	38,3
Własne lub należące do rodziny mieszkanie nie będące domem rodzinnym	40	12,8	5	7,5	4	10,0	9	8,4
Akademik	37	11,8	10	14,9	-	-	10	9,3
Mieszkanie/dom rodzinny wraz z rodzicami/rodziną	65	20,8	12	17,9	35	87,5	47	43,9
Ogółem	313	100,0	67	100,0	40	100,0	107	100,0

Uwagi: W Krakowie z analizy wyłączono 15 studentów, którzy nie odpowiedzieli na pytanie o rodzaj miejsca zamieszkania. W Katowicach nie uwzględniono 9 studentów, którzy mieszkali poza konurbacją górnośląską lub nie odpowiedzieli na pytanie o rodzaj miejsca zamieszkania.

Źródło: opracowanie własne.

który znaczną część kandydatów na studia przyciąga z innych ośrodków miejskich konurbacji górnośląskiej. Dzięki relatywnie dobrej komunikacji wewnątrz konurbacji nie muszą oni wyprowadzać się z rodzinnej miejscowości. Czynnikiem ten, biorąc także pod uwagę mniejszą liczbę studentów uczelni artystycznych w Katowicach w porównaniu z Krakowem, może się przekładać na kształtowanie się wspólnoty artystycznej w stolicy Górnego Śląska, której trudniej jest uzyskać masę krytyczną twórców widocznych w przestrzeni miasta. Stąd też ich wpływ na przekształcenia struktury miejskiej Katowic może być bardziej ograniczony niż w Krakowie. W obu miastach podobny odsetek studentów zamieszkuje natomiast w akademikach. Z punktu widzenia tego artykułu najbardziej istotni są jednak studenci wynajmujący mieszkania oraz ci, którzy opuścili dom rodzinny i mieszkają samodzielnie we własnym lub stanowiącym własność rodziny mieszkaniu. Wynika to z faktu, że w obu przypadkach studenci musieli dokonać wyboru, w jakiej części miasta i w jakim typie zabudowy zamieszkać.

Omówione we wstępie koncepcje sugerują, że artyści będą wykazywać większe zainteresowanie historyczną zabudową śródmiejską, która ma stanowić inspirację dla ich twórczości. Niższe dochody mają ich natomiast predysponować do wybierania bardziej zdegradowanych zasobów mieszkaniowych, gdzie koszty wynajmu mieszkania są niższe. Preferencje studentów uczelni artystycznych badanych miast w tym zakresie są jednak zróżnicowane. Choć dwie piąte krakowskich oraz blisko połowa katowickich młodych artystów wybrała mieszkania w zwartej zabudowie miejskiej (tab. 2), to w obu miastach tylko połowa z tego grona studentów zamieszkiwała historyczne budynki sprzed 1945 roku. Wydaje się zatem, że jedynie tą niewielką grupę młodych adeptów sztuki można uznać za wyrażającą w swoich decyzjach mieszkaniowych wcześniej zdefiniowane gusta bohemy artystycznej.

W obu przypadkach połowa studentów mieszka natomiast w zabudowie blokowej. W przypadku Krakowa większość z tej grupy wybiera budynki powstałe po 1989 roku. W Katowicach studenci częściej decydują się natomiast na bloki powstałe w okresie socjalizmu. Wiąże się to w dużej mierze z wiekiem dostępnych zasobów mieszkaniowych w obu miastach, o czym więcej w kolejnych akapitach.

W tym miejscu warto jeszcze przyrzeć się zróżnicowaniu preferencji studentów w zależności od uczelni, na której studiują (tab. 2). Jest to możliwe jedynie dla większego zbioru odpowiedzi uzyskanych w Krakowie. W toku ich analizy zwrócono uwagę na podobieństwa w odpowiedziach studentów uczelni artystycznych o długich tradycjach, takich jak ASP, Akademia Muzyczna i PWST, które zaliczane są do grona szkół artystycznych o wysokiej renomie (np. w rankingu miesięcznika „Perspektywy”), przyjmujących najlepszych kandydatów. Drugą grupę stanowią studenci uczelni prywatnych (Krakowska Akademia, Krakowskie Szkoły Artystyczne) oraz ukie-runkowanych artystycznie wydziałów uczelni publicznych (Uniwersytetu Pedagogicznego i Politechniki Krakowskiej). Kierunki studiów artystycznych na tych uczelniach charakteryzują się stosunkowo krótkim okresem funkcjonowania (poza Wydziałem Architektury PK powstały one po 1989 roku) lub silniejszym „praktycznym” nastawieniem (projektowanie architektoniczne, sztuki użytkowe). Oferując odpłatne kształcenie, uczelnie prywatne tworzą

Tab. 2. Preferencje studentów uczelni artystycznych w Krakowie i Katowicach odnośnie rodzaju i wieku zabudowy mieszkalnej

Rodzaj zabudowy	Wiek zabudowy			
	przed 1945	w latach 1945–1989	po 1989	ogółem
studenci uczelni artystycznych w Krakowie zamieszkujący w Krakowie (N = 196)				
Zwarta zabudowa miejska	19,9	13,8	7,1	40,8
Blok mieszkalny	-	17,9	32,7	50,5
Budynek jednorodzinny	0,5	2,6	4,1	7,1
Inne	-	1,0	0,5	1,5
Ogółem	20,4	35,2	44,4	100,0
studenci ASP, AM i PWST w Krakowie zamieszkujący w Krakowie (N = 89)				
Zwarta zabudowa miejska	32,6	18,0	3,4	53,9
Blok mieszkalny	-	19,1	18,0	37,1
Budynek jednorodzinny	1,1	3,4	3,4	7,9
Inne	-	1,1	-	1,1
Ogółem	33,7	41,6	24,7	100,0
studenci PK, UP, KA i KSA w Krakowie zamieszkujący w Krakowie (N = 105)				
Zwarta zabudowa miejska	8,6	10,5	10,5	29,5
Blok mieszkalny	-	16,2	45,7	61,9
Budynek jednorodzinny	-	1,9	4,8	6,7
Inne	-	1,0	1,0	1,9
Ogółem	8,6	29,5	61,9	100,0
studenci uczelni artystycznych w Katowicach zamieszkujący w Katowicach (N = 44)				
Zwarta zabudowa	25,0	20,5	2,3	47,7
Blok mieszkalny	-	31,8	18,2	50,0
Budynek jednorodzinny	-	-	2,3	2,3
Ogółem	25,0	52,3	22,7	100,0

Objaśnienia skrótów: ASP – Akademia Sztuk Pięknych, AM – Akademia Muzyczna, PWST – Państwowa Wyższa Szkoła Teatralna, PK – Politechnika Krakowska, UP – Uniwersytet Pedagogiczny, KA – Krakowska Akademia im. A. Frycza Modrzewskiego, KSA – Krakowskie Szkoły Artystyczne.

Uwaga: w tabeli przedstawiono wyłącznie odpowiedzi studentów, którzy zadeklarowali, że wynajmują mieszkanie lub posiadają własne mieszkanie, w którym mieszkają samodzielnie bez rodziców.

Źródło: opracowanie własne.

ofertę dla osób, które nie dostały się do bardziej renomowanych uczelni lub które celowo wybrały szkoły o bardziej „praktycznym” ukierunkowaniu. Jak to ujął przedstawiciel jednej z tych uczelni: „powstała ona w innych warunkach, kiedy szkoły publiczne (...) nie miały tyle miejsc dla studentów, żeby pomieścić wszystkich zdolnych”.

Studenci z wspomnianych dwóch grup szkół wyższych różnią się zdecydowanie pod względem preferencji mieszkaniowych. Studenci tradycyjnych uczelni artystycznych o wiele częściej wybierają zwartą zabudowę miejską

sprzed 1945 roku niż studenci pozostałych kierunków artystycznych (odpowiednio co trzeci i co dwunasty). Za to ci drudzy wykazują silne preferencje do zamieszkiwania w nowych blokach powstałych po 1989 roku. Wybór ten może być przy tym związany nie tylko z ich odmiennymi upodobaniami, lecz również z większymi zasobami finansowymi. Choć grupy te są wewnętrznie zróżnicowane, to można pokusić się o interpretację tych wyników przy użyciu koncepcji habitusu Pierre'a Bourdieu, według której odmienne wartości wyznawane przez różne grupy młodych twórców uzewnętrzniają się w wyborze miejsca zamieszkania. Jednych studentów można w większym stopniu utożsamiać z uprawianiem „sztuki dla sztuki” i „tradycyjną” bohemą preferującą stare kamienice w centrum miasta, drugich z lepiej sytuowanymi studentami sztuk użytkowych wybierającymi nowoczesną zabudowę dalej od centrum.

Decyzje o wyborze rodzaju miejsca zamieszkania mogą być jednak także w dużym stopniu uwarunkowane dostępnością różnego rodzaju zabudowy w badanych miastach. Sprawdzono zatem, na ile wybory mieszkaniowe młodych twórców odbiegają od struktury dostępnych zasobów mieszkaniowych w obu ośrodkach. Dane o wieku zabudowy przynoszą wyniki Narodowego Spisu Powszechnego z 2011 roku. Studenci krakowskich uczelni artystycznych w największym stopniu (w stosunku do istniejących zasobów) preferują zabudowę powstałą po 1989 roku, a nieco rzadziej historyczną zabudowę sprzed II wojny światowej (tab. 3). Największą niechęć wykazują natomiast w stosunku do zabudowy z okresu socjalizmu. Wybory studentów uczelni katowickich, w kontekście istniejących zasobów mieszkaniowych tego miasta, gdzie w porównaniu z Krakowem jest dużo mniej budynków powstałych po 1989 roku, są podobne do tych obserwowanych w stolicy Małopolski. Katowiccy młodzi artyści częściej wybierają zabudowę po 1989 roku, natomiast mniej chętnie zamieszkują budynki z lat 1945–1989. Na podstawie tych wyników można stwierdzić, że *en masse* w swoich wyborach mieszkaniowych młodzi artyści w ograniczonym stopniu odzwierciedlają preferencje mieszkaniowe założone w koncepcjach typowej miejskiej bohemy. Potwierdzają się natomiast szczególne preferencje studentów tradycyjnych uczelni artystycznych z Krakowa, którzy dużo częściej wybierają zabudowę miejską sprzed 1945 roku, w przeciwieństwie do swoich kolegów z pozostałych uczelni, którzy ponadprzeciętnie częściej optują za zabudową współczesną.

Tab. 3. Porównanie wieku zabudowy zamieszkiwanej przez studentów uczelni artystycznych w Krakowie i Katowicach ze strukturą wieku zabudowy w obu miastach

Miasto		Struktura wieku zabudowy wg NSP 2011 [w %]		
		przed 1945	1945–1989	po 1989
Kraków		15,4	55,6	29,0
Katowice		26,9	64,2	8,9
różnica pomiędzy strukturą wieku zabudowy wg NSP 2011 a strukturą wieku budynków zamieszkiwanych przez studentów uczelni i kierunków artystycznych (tylko mieszkania wynajmowane lub własne bez rodziny) [w pkt proc.]				
Kraków	wszyscy studenci	+5,0	-20,4	+15,4
	studenci ASP, AM i PWST	+18,3	-14,0	-4,3
	studenci PK, UP, KA i KSA	-6,8	-26,1	+32,9
Katowice	wszyscy studenci	-1,9	-11,9	+13,9

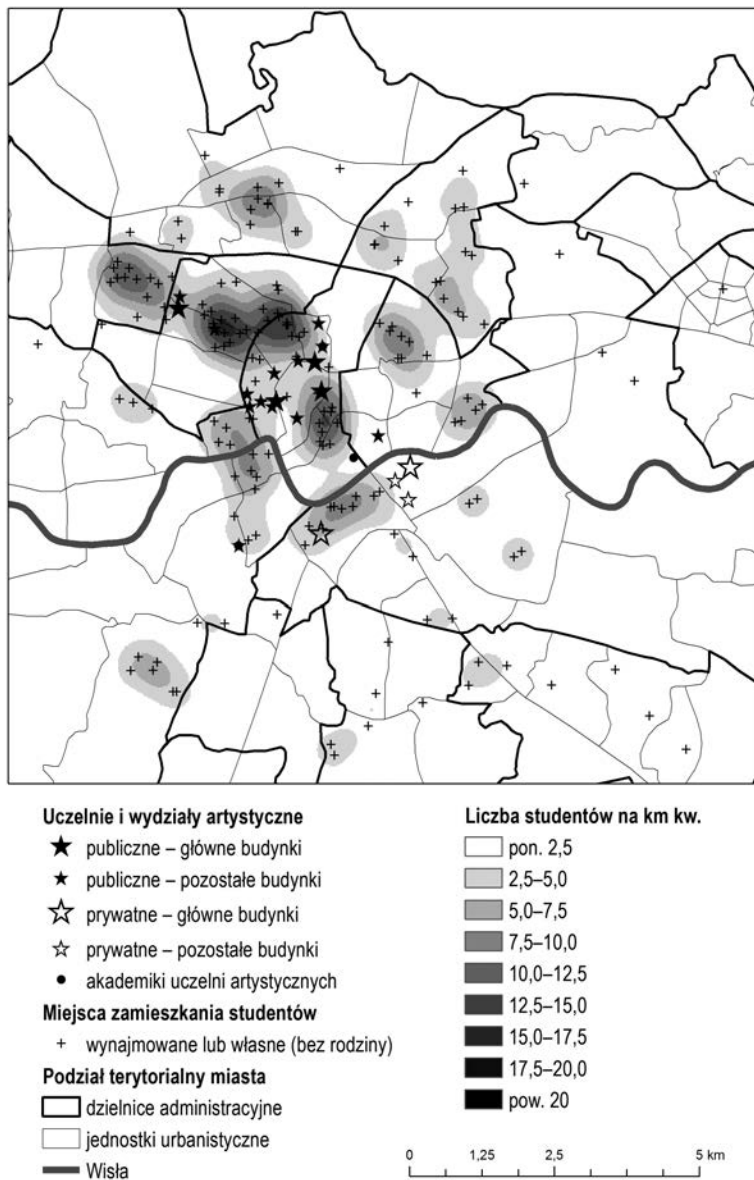
Uwaga: jak w tab. 2.

Źródło: opracowanie własne na podstawie NSP 2011 i badania ankietowego.

Preferencje przestrzenne

Miejsca zamieszkania studentów krakowskich uczelni artystycznych nie tworzą jednej wyraźnej strefy. Da się jednak wskazać kilka obszarów, gdzie można ich spotkać częściej. Większość z badanych studentów zamieszkuje centralne części miasta – centrum i obrzeża centrum w podziale A. Zborowskiego (2005). Mniejszy odsetek, i to wyraźnie rozproszony, zamieszkuje wielkie osiedla mieszkaniowe w północnej i południowej części miasta, zarówno z okresu socjalizmu, jak i te powstałe po 1989 roku (ryc. 1).

W części centralnej za najbardziej wyróżniające się skupisko studentów kierunków artystycznych uznać należy obszar położony na północny zachód od Starego Miasta, czyli tereny Krowodrzy i Nowej Wsi z przedłużeniem w kierunku Bronowic Małych – głównie wzdłuż alei Słowackiego oraz ulic Królewskiej i Bronowickiej. To skupisko należy wiązać z bliskością oraz dobrą dostępnością komunikacyjną (linie tramwajowe) tego obszaru do licznych budynków publicznych uczelni artystycznych skoncentrowanych na północnym i zachodnim obrzeżu Starego Miasta, a także położonych przy ulicach Lea i Podchorążych (podobny czynnik lokalizacyjny jest istotny dla studentów kierunków społeczno-ekonomicznych, por. Murzyn-Kupisz, Szymkowska



Ryc. 1. Miejsca zamieszkania studentów kierunków artystycznych w Krakowie

Uwagi: uwzględniono przebadanych studentów mieszkających w wynajętych lub własnych mieszkaniach (poza domem rodzinnym i akademikiem).

Źródło: opracowanie własne.

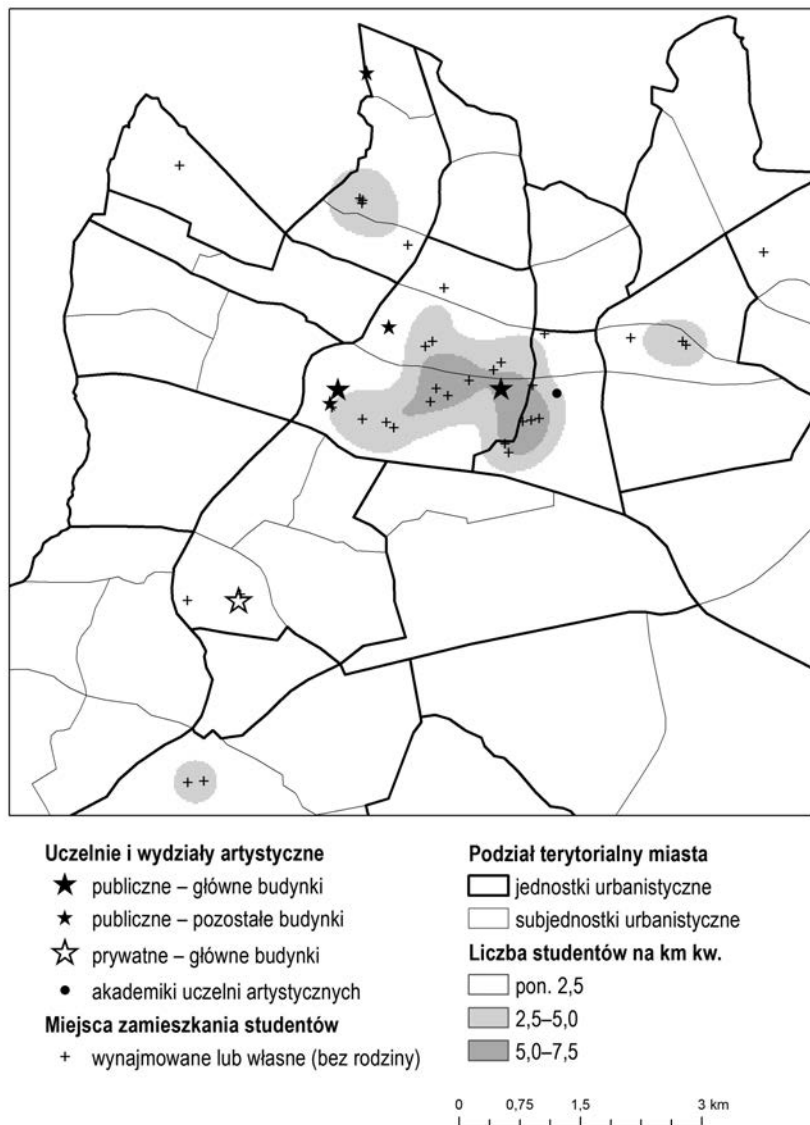
2012). Należy przy tym dodać, że w skali całego miasta nie jest to obszar postrzegany jako zdegradowany czy zamieszkały przez mniej zamożne grupy społeczne. Wręcz przeciwnie, należy on do części miasta tradycyjnie uznawanych za atrakcyjne i prestiżowe. Wśród dzielnic o zabudowie historycznej pewne zagęszczenie miejsc zamieszkania młodych artystów można zaobserwować w obszarze pomiędzy Starym Miastem a Kazimierzem, na Starym Podgórzu, w historycznej dzielnicy Dębni, na Zwierzyńcu i Osiedlu Oficerskim. Mniejsze skupiska widoczne są także w socjalistycznej (np. Azory) oraz współczesnej (np. Ruczaj) zabudowie blokowej.

Obszarami, w których nie mieszkają (poza pojedynczymi osobami) badani przez nas studenci uczelni artystycznych, są Stare Miasto oraz Kazimierz. Nie dziwi to w przypadku Starego Miasta, gdzie ceny wynajmu są już od dawna poza zasięgiem przeciętnego mieszkańca Krakowa. Ceny wynajmu na Kazimierzu również rosną, ale trudno stwierdzić, czy jest to jedyny powód braku wyboru tego obszaru. Być może w grę wchodzi także czynniki pozaekonomiczne oraz postępująca turystyfikacja i komercjalizacja dzielnicy.

Interesujący jest przypadek Starego Podgórza, które dysponując atrakcyjną tkanką miejską i oferując bardziej przystępne ceny, z perspektywy artystów stanowić może alternatywę dla Kazimierza. Dodatkowo na jego terenie lub na pobliskim Zabłociu¹ ulokowane są krakowskie prywatne uczelnie o profilu artystycznym. Powstały tutaj również w ostatnich latach trzy znaczące w skali metropolitalnej flagowe inwestycje w dziedzinie kultury (Murzyn-Kupisz 2012b). Charakter zabudowy, cechy społeczne obszaru oraz bliskość nowych instytucji kultury zdaje się przyciągać studentów uczelni artystycznych. Warto jednak zwrócić uwagę na to, że w porównaniu z Krowodrzą zagęszczenie młodych artystów jest tutaj zdecydowanie niższe.

W Katowicach, gdzie udało się zgromadzić mniejszą liczbę odpowiedzi (jak już wspomniano, duża część studentów mieszka w domach rodzinnych lub poza Katowicami), studenci zamieszkują głównie dzielnicę śródmiejską,

¹ Zabłocie stanowi historyczną, przemysłową część Podgórza (najpierw przedmieście, a następnie odrębnego miasta, ostatecznie wcielonego do Krakowa na początku XX wieku). Odmienne charakter zabudowy odróżnia je jednak od najstarszej mieszkaniowej części Podgórza (Starego Podgórza). Jest więc ono postrzegane i wymieniane przez studentów kierunków artystycznych jako odrębna dzielnica.



Ryc. 2. Miejsca zamieszkania studentów kierunków artystycznych w Katowicach

Uwagi: uwzględniono przebadanych studentów mieszkających w wynajętych lub własnych mieszkaniach (poza domem rodzinnym i akademikiem).

Źródło: opracowanie własne.

która ma zdecydowanie inny charakter niż krakowska dzielnica staromiejska (ryc. 2). Oferuje zasób mieszkaniowy zróżnicowany pod względem warunków życia. Jest w niej również zlokalizowana większość budynków publicznych katowickich uczelni artystycznych. Katowiccy studenci zamieszkują także znajdujące się w pobliżu centrum wielkie osiedla mieszkaniowe z okresu socjalizmu (np. osiedle Paderewskiego).

Geografia życia artystycznego młodych adeptów sztuki w Krakowie i Katowicach

Jak mają się miejsca zamieszkiwania studentów do innych związanych w większym lub mniejszym stopniu z ich działalnością twórczą aktywności młodych artystów w mieście? Przestrzenne zróżnicowanie ich preferencji pozamieszkaniowych określono na podstawie otwartych pytań, w których studenci mogli wskazać miejsca, ulice lub części miasta, które ich zdaniem mają nieodkryty potencjał, są miejscem niszowych i awangardowych działań artystycznych, stanowią inspirację dla ich twórczości lub wymarzone miejsca jej prezentowania oraz, tworzą przestrzenie tętniące życiem artystycznym, w których można nawiązać ważne dla nich kontakty artystyczne lub zawodowe. Wreszcie obszary, które są dla nich popularnymi miejscami spotkań ze znajomymi lub były takimi miejscami w przeszłości. Punkty i obszary wskazywane przez respondentów zostały odniesione do podziałów administracyjnych obu miast (jednostek urbanistycznych i dzielnic administracyjnych w Krakowie oraz do jednostek i podjednostek urbanistycznych w Katowicach²) (tab. 4).

W tym przypadku widoczna jest wyraźna koncentracja zachowań przestrzennych młodych artystów w wybranych, głównie centralnych, częściach obu miast. W Katowicach zdecydowana większość aktywności studentów uczelni artystycznych skupia się w Śródmieściu, w dwóch jego częściach rozdzielonych linią kolejową: południowej (powstałej przed I wojną

² Bardziej szczegółowa analiza tych odpowiedzi w kontekście ewolucji dzielnic artystycznych Krakowa i Katowic została przedstawiona w: Działek, Murzyn-Kupisz 2014b.

Tab. 4. Przestrzenie życia artystycznego młodych twórców w Krakowie i Katowicach

KRAKÓW					
Dzielnica administracyjna	I. Stare Miasto		XIII. Podgórze		XVIII. Nowa Huta
Jednostka urbanistyczna	I.1 Stare Miasto	I.7 Kazimierz	XIII.3 Stare Podgórze	XIII.4 Zabłocie	XVIII. 1–12 Nowa Huta
Miejsca:	Odsetek wskazań w danej kategorii:				
z nieodkrytym potencjałem	x	10,9	20,2	7,0	17,1
z niszową, alternatywną kulturą	13,5	29,0	15,5	11,0	9,7
inspirujące dla mojej twórczości	26,3	20,4	11,7	7,3	4,7
wymarzone do prezentacji twórczości	38,0	9,2	6,4	12,0	x
„tętniące” życiem artystycznym	41,4	38,4	4,7	4,4	x
do nawiązywania kontaktów	44,8	16,5	5,2	9,5	x
modne, w których się bywa	53,4	27,1	x	x	x
niegdys popularne	55,7	18,8	4,3	x	x
KATOWICE					
Jednostka urbanistyczna	A. Śródmieście			U. Janów – Nikiszowiec	Ł. Ligota – Panewniki
Podjednostka urbanistyczna	A1 Śródmieście – cz. śr.	A2 Śródmieście – cz. pld.	A3 Śródmieście – cz. pln.	U1 Nikiszowiec	Ł2 Ligota
Miejsca:	Odsetek wskazań w danej kategorii:				
z nieodkrytym potencjałem	18,5	18,5	11,1	14,8	11,1
z niszową, alternatywną kulturą	32,5	20,0	6,3	17,5	10,0
inspirujące dla mojej twórczości	24,6	47,7	x	9,2	x
wymarzone do prezentacji twórczości	37,5	33,8	18,8	x	x
„tętniące” życiem artystycznym	41,3	50,9	7,4	x	x
do nawiązywania kontaktów	32,8	62,7	6,7	x	x
modne, w których się bywa	67,2	24,6	x	x	x
niegdys popularne	51,4	29,2	x	x	5,6

Uwagi: w tabeli przedstawiono tylko te dzielnice, dla których udział wskazywanych przez studentów miejsc, ulic i obszarów przekroczył 4% ogółu odpowiedzi w danej kategorii.

Źródło: opracowanie własne.

światową) oraz północnej (rozwijającej się w okresie międzywojennym) (por. Murzyn-Kupisz, Gwosdz 2011). Głównym epicentrum życia artystycznego miasta jest ulica Mariacka położona we wspomnianej części północnej (por. *Porozmawiajmy o Mariackiej...* 2013). Poza nią istotną rolę odgrywają przede wszystkim same uczelnie artystyczne oraz instytucje kultury (np.

galeria Rondo Sztuki). Obszarami potencjalnej eksploracji artystycznej w Katowicach są natomiast dzielnice Nikiszowiec i Ligota, oddalone jednak od centrum miasta i oddzielone od niego terenami przemysłowymi. Obszar aktywności rozlewa się również na północną część Śródmieścia z modernistyczną zabudową powojenną, gdzie w sąsiedztwie hali widowiskowej Spodek powstały niedawno nowe flagowe instytucje kultury – Muzeum Śląskie i gmach NOSPR.

W Krakowie przestrzenny obraz aktywności studentów-artystów jest odmienny. Historyczny, koncentryczny rozwój miasta sprawił, że we współczesnej centralnej części Krakowa można znaleźć sąsiadujące ze sobą, wyraźnie wyodrębnione dzielnice, które już są lub powoli stają się dzielnicami artystycznymi. Obok dzielnicy staromiejskiej, która już od wieków jest centrum życia artystycznego i kulturalnego miasta (Górka 2003, 2004), istotne miejsce na mapie życia artystycznego zajmuje Kazimierz, który od początku ostatniej dekady XX wieku stał się miejscem ekspansji niezależnych twórców (Murzyn 2006; Murzyn-Kupisz 2012a). Nadal pozostaje on – mimo podobnych, choć mniej zaawansowanych, jak na Starym Mieście procesów turystyfikacji i punktowej gentryfikacji – miejscem tętniącym życiem artystycznym, w tym przestrzenią wielu niezależnych inicjatyw. Dla młodych krakowskich artystów ważne jest zarówno zinstytucjonalizowane życie kulturalne na Starym Mieście z oazami awangardy na jego obrzeżach, jak i nieformalne życie artystyczne Kazimierza, którego rytm wyznaczają kawiarnie, prywatne teatry, galerie sztuki i niezależne sceny muzyczne.

Wśród studentów krakowskich uczelni artystycznych o wiele bardziej widoczna jest również tendencja do eksploracji nowych terytoriów w mieście, niekojarzonych dotychczas w większym stopniu z obecnością twórców. W największej mierze dotyczy to położonych po drugiej stronie Wisły Starego Podgórze i poprzemysłowego Zabłocia. Wpisuje się to zatem w obserwowany w miastach zachodnioeuropejskich trend do przenoszenia aktywności artystycznej do zdegradowanych obszarów miast zamieszkiwanych przez klasę robotniczą lub obszarów poprzemysłowych (Działek, Murzyn-Kupisz 2014b). Jak już wspomniano, obszar ten wybrany został na miejsce działalności edukacyjnej o charakterze artystycznym przez dwie prywatne uczelnie, a jego rozwój artystyczny mają szansę stymulować nowe znaczące instytucje

kultury. Tak zwana „stara” Nowa Huta również bywa wskazywana jako miejsce z nieodkrytym potencjałem artystycznym (por. Gądecki 2012; Janas 2013), choć z perspektywy młodych artystów nie jest ona jeszcze tak istotną dzielnicą jak wspomniane wcześniej Podgórze i Zabłocie.

Podsumowanie i wnioski

Wyniki badań przeprowadzonych wśród studentów krakowskich i katowickich uczelni artystycznych pokazują, że ich preferencje mieszkaniowe i przestrzenne są o wiele bardziej zróżnicowane niż sugerują to przytoczone na wstępie artykułu propozycje teoretyczne. Odmienne gusta i potrzeby różnych grup studentów odzwierciedlają się w ich zróżnicowanych wyborach mieszkaniowych. Na ich zachowania przestrzenne znaczący wpływ mają ponadto specyficzne cechy obu ośrodków miejskich, takie jak: struktura tkanki urbanistycznej, rodzaj i wiek zasobów mieszkaniowych oraz konkurencja ze strony innych użytkowników przestrzeni miejskiej.

Tylko niewielką część młodych artystów zamieszkujących przedwojenną zabudowę śródmiejską można identyfikować z gustami bohemy artystycznej, która, oprócz charakterystycznego stylu życia, wykazywać ma silniejsze zainteresowanie historycznymi budynkami w centrum miasta. W tej grupie znaczący odsetek stanowią studenci tradycyjnych uczelni artystycznych, silniej związanych z ideałem „sztuki dla sztuki”. Większa część przebadanych studentów wybiera jednak zabudowę blokową z czasów socjalistycznych (najbardziej dostępną i atrakcyjną cenowo) lub powstałą po 1989 roku (wyższy standard, choć z reguły dalej od centrum). Zarówno w Krakowie, jak i w Katowicach, biorąc pod uwagę dostępne zasoby mieszkaniowe, studenci-artycyści wykazują wyraźną preferencję zasiedlania zabudowy powstałej w ostatnim ćwierćwieczu, co może być uznane za wyraz ich pragmatyzmu (poszukiwania lepszych warunków mieszkaniowych) i jego dominacji nad potrzebami typowymi dla bohemy (np. ciekawa, historyczna, zdegradowana architektura). Preferencje wobec najnowszego budownictwa widoczne są najbardziej w przypadku lepiej sytuowanych studentów uczelni prywatnych czy wydziałów architektury.

W odniesieniu do preferencji przestrzennych również trudno mówić o wyraźnej koncentracji studentów uczelni artystycznych. W obu miastach są oni w dużej mierze rozproszeni w dzielnicach śródmiejskich lub sąsiadujących z centrum. Pewne skupiska młodych twórców (co jest widoczne szczególnie wyraźnie w przypadku Krakowa) można także wiązać z bliskością i dobrym dostępem do uczelni artystycznych w większym stopniu niż z wyborami miejsc zamieszkania motywowanymi charakterem zabudowy.

Porównanie miejsc aktywności twórczej i rekreacyjnej młodych artystów z ich miejscami zamieszkania przynosi interesujące prawidłowości. W Katowicach miejsca te nakładają się na siebie w obrębie dzielnicy centralnej. W historycznym, przedwojennym Śródmieściu Katowic skupia się niemalże całe życie artystyczne i prywatne studentów tamtejszych uczelni artystycznych, mieszka tam również duża ich część. W tym przypadku trudno jednak mówić o klasycznej dzielnicy artystycznej. Śródmieście zajmuje dość duży obszar, a za wyjątkiem ulicy Mariackiej pozostałe miejsca aktywności życiowej i twórczej studentów są bardzo rozproszone. W przebadanej grupie studentów nie było natomiast osób zamieszkujących dzielnice Nikiszowiec i Ligota, postrzegane jako potencjalnie atrakcyjne dla artystów. Ponownie wydają się przeważać pragmatyczne wybory dostępnych cenowo mieszkań w wielkich osiedlach mieszkaniowych z okresu socjalizmu, położonych stosunkowo blisko centrum miasta.

W Krakowie sytuacja wygląda odmiennie. Obecne lub potencjalne dzielnice artystyczne miasta w nikłym stopniu stanowią miejsce zamieszkania badanych studentów uczelni artystycznych. Wyjątkiem jest tutaj Stare Podgórze, gdzie warunki cenowe w porównaniu z Kazimierzem lub Starym Miastem są jeszcze nadal atrakcyjne dla tej grupy mieszkańców. Stare Podgórze mogłoby zatem być uznane za klasyczną dzielnicę artystyczną, w której młodzi twórcy zarówno mieszkają, jak i szukają inspiracji lub zamierzają działać twórczo. Warto jednak pamiętać, że studenci zamieszkujący tę dzielnicę stanowią niewielki ułamek całej przebadanej grupy studentów. W przypadku Zabłocia nieobecność studentów wiąże się z niewielkimi zasobami mieszkaniowymi tej części miasta powstałymi przed 1989 rokiem. Współczesne budownictwo mieszkaniowe, powstające na terenach dawnych fabryk, jest natomiast stosunkowo drogie ze względu na bliskość centrum miasta (Chaberko 2012; Hołuj 2015). Dodatkowo składają się na nie

głównie bardzo duże, mało charakterystyczne pod względem architektonicznym, zamknięte kompleksy mieszkaniowe. „Stara” Nowa Huta, pomimo niższych kosztów wynajmu, wydaje się natomiast nadal mało popularna jako miejsce zamieszkania ze względu na oddalenie od centrum miasta.

Podsumowując, jeżeli pod uwagę weźmiemy tylko zachowania przestrzenne młodych artystów, to poza Starym Podgórzem w Krakowie w przypadku młodych adeptów sztuki możemy mówić o rozdzieleniu aktywności artystycznych od miejsca zamieszkania. Są to dla nich głównie dzielnice artystycznego stylu życia, w którym spędzają czas wolny, nawiązują kontakty ze środowiskiem artystycznym, poszukują inspiracji lub miejsc do prezentowania swojej twórczości artystycznej.

W konkluzji należy podkreślić, że świat wyborów przestrzennych młodych artystów jest o wiele bardziej złożony i odbiega od prostych wyobrażeń, które nasuwają klisze bohemy artystycznej czy koncepcje dzielnic artystycznych. Widoczne jest to zwłaszcza w Krakowie, gdzie mamy do czynienia z koncentracją życia artystycznego w wybranych obszarach miasta, które ulegają przy tym dynamicznym przemianom wraz z rozwojem miasta, zyskują lub tracą na atrakcyjności wśród artystów. Nie ma natomiast znaczących skupisk twórców zamieszkujących ten sam obszar. Tworzą oni raczej rozproszoną konstelację mieszkań i pracowni w różnych centralnych częściach miasta, z których łatwo mogą się dostać do dzielnic, w których skupia się życie artystyczne lub do których powoli przenoszą się niektóre wydarzenia kulturalne w mieście.

Wydaje się zatem, że podkreślane w literaturze „miękkie” czynniki, takie jak specyficzna atmosfera dzielnicy, bliskość innych artystów czy zamieszkiwanie w częściach miasta postrzeganych jako artystyczne, tolerancyjne, otwarte na eksperymenty artystyczne bywają przeceniane w wielu opracowaniach, zwłaszcza jeżeli chodzi o wybory mieszkaniowe artystów. Cechy te mają podstawowe znaczenie dla powstawania dzielnic artystycznych, w których skupiają się inne aspekty aktywności życiowej i twórczej studentów uczelni artystycznych. Przy wyborze miejsca mieszkania (a czasami jednocześnie miejsca tworzenia) są one istotne jedynie dla mniejszości młodych artystów. Dla większości z nich kluczowe są bowiem cechy przestrzeni miejskiej mniej kojarzone z bohemą, a bardziej z klasą średnią, takie jak koszty wynajmu lub zakupu mieszkania, dostępność komunikacji

publicznej, bezpieczeństwo czy wreszcie cisza i spokój, które są niezbędne w procesie tworzenia. Co za tym idzie, polityka miejska nakierowana na przyciąganie czy utrzymanie młodych artystów w omawianych miastach oprócz „miękkich” czynników lokalizacji powinna również nadal brać pod uwagę nieartystyczne, „twarde” czynniki.

Tekst powstał w ramach pracy naukowej związanej z projektem badawczym „Społeczno-ekonomiczne uwarunkowania i implikacje działalności artystów w przestrzeni miast postsocjalistycznych” realizowanym w latach 2013-2016. Projekt został sfinansowany ze środków Narodowego Centrum Nauki przyznanych na podstawie decyzji nr DEC-2012/05/E/HS4/01601, umowa nr UMO-2012/05/E/HS4/01601.

Literatura

- Ambrosino C., 2013, *Portrait de l'artiste en créateur de ville. L'exemple du quartier artistique de South Shoreditch à Londres*, Territoire en mouvement, 17–18, *Artistes et territoires créatifs en Europe*, 1, 20–37.
- Andersson D.E., Andersson A.E., Mellander Ch. (red.), 2011, *Handbook of creative cities*, Edward Elgar, Cheltenham.
- Bain A.L., 2003, *Constructing contemporary artistic identities in Toronto neighbourhoods*, *The Canadian Geographer / Le Géographe Canadien*, 47 (3), 303–317.
- Bennett D., 2010, *State of play: live original music venues in Western Australia*, *Perfect Beat*, 11 (1), 49–66.
- Bille T., Schulze G., 2011, *Culture in urban and regional development*, [w:] V.A. Ginsburgh, D. Throsby (red.), *Handbook of the economics of art and culture*, Elsevier, Amsterdam, 1051–1099.
- Boichot C., 2013, *Les espaces de la création artistique à Paris et Berlin: entre pôle artistique et centralité urbaine*, Territoire en mouvement, 19–20, *Artistes et territoires créatifs en Europe*, 2, 19–39.
- Borén T., Young C., 2013, *The migration dynamics of the „creative class”: evidence from a study of artists in Stockholm, Sweden*, *Annals of the Association of American Geographers*, 103 (1), 195–210.

- Borggren J., 2010, *In search of creative milieu: creative peoples workplaces and residences in Göteborg*, RESER 2010 Conference, The Resilience of the Global Service Economy, Gothenburg.
- Brennan-Horley C., 2010, *Multiple work sites and city-wide networks: a topological approach to understanding creative work*, Australian Geographer, 41 (1), 39–56.
- Brennan-Horley C., Gibson C., 2009, *Where is creativity in the city? Integrating qualitative and GIS methods*, Environment and Planning A, 41, 2595–2614.
- Cameron S., Coaffee J., 2005, *Art, gentrification and regeneration. From artist as pioneer to public arts*, European Journal of Housing Policy, 5 (1), 39–58.
- Chaberko T., 2012, *Perspektywy rozwoju rynku loftów w Krakowie*, Space-Society-Economy. Przestrzeń-Społeczeństwo-Gospodarka, 11 (numer specjalny Kształtowanie przestrzeni mieszkaniowej miast), 225–236.
- Cole D.B., 1987, *Artists and urban redevelopment*, Geographical Review, 77 (4), 391–407.
- Comunian R., Faggian A., Jewell S., 2011, *Winning and losing in the creative industries: an analysis of creative graduates' career opportunities across creative disciplines*, Cultural Trends, 20 (3–4), 291–308.
- Comunian R., Faggian A., Li Q.C., 2010, *Unrewarded careers in the creative class: the strange case of bohemian graduates*, Papers in Regional Science, 89 (2), 389–410.
- Currid E., 2007, *How art and culture happen in New York. Implications for urban economic development*, Journal of the American Planning Association, 73 (4), 454–467.
- Currid E., Williams S., 2010, *The geography of buzz: art, culture and the social milieu in Los Angeles and New York*, Journal of Economic Geography, 10, 423–451.
- Debroux T., 2009, *Géographie des artistes dans les régions urbaines en Belgique*, Belgeo, 2, 119–136.
- Debroux T., 2013, *Les territoires créatifs: quelques notions théoriques et une analyse bruxelloise*, Territoire en mouvement, 19–20, *Artistes et territoires créatifs en Europe*, 2, 40–59.
- Drake G., 2003, *'This place gives me space': place and creativity in the creative industries*, Geoforum, 34, 511–524.
- Działek J., Murzyn-Kupisz M., 2014a, *Is Krakow attractive to young members of the creative class? Urban policy implications*, [w:] D. Wiktor-Mach, P. Radwański (red.), *The idea of creative city. The urban policy debate*, European Scientific Institute, Skopje, 69–82.

- Działek J., Murzyn-Kupisz M., 2014b, *Young artists and the life cycle of artistic quarters in Polish cities*, *Belgeo*, 3, <http://belgeo.revues.org/13012> (dostęp: 28.07.2015),
- Evans G., 2009, *Creative cities, creative spaces and urban policy*, *Urban Studies*, 46 (5–6), 1003–1040.
- Florida R., 2010, *Narodziny klasy kreatywnej*, Narodowe Centrum Kultury, Warszawa.
- Gądecki J., 2012, „I Love NH”. *Gentryfikacja starej części Nowej Huty?*, Wydawnictwo IFiS PAN, Warszawa.
- Gornostaeva G., Campbell N., 2012, *The creative underclass in the production of place: example of Camden Town in London*, *Journal of Urban Affairs*, 34 (2), 169–188.
- Górka Z., 2003, *Funkcje kulturalne Krakowa w dobie transformacji społeczno-ekonomicznej Polski*, [w:] Z. Górka, J. Więclaw-Michniewska (red.), *Badania i podróże naukowe krakowskich geografów*, tom 1, Polskie Towarzystwo Geograficzne, Oddział w Krakowie, Kraków, 216–221.
- Górka Z., 2004, *Krakowska dzielnica staromiejska w dobie społeczno-ekonomicznych przemian Polski na przełomie XX i XXI wieku*, *IGiGP UJ*, Kraków.
- Gravereau S., 2013, *Les artistes de Belleville: valeur et faire-valoir d'un quartier de Paris à leurs dépens?*, *Territoire en mouvement*, 17–18, *Artistes et territoires créatifs en Europe*, 1, 38–51.
- Green N., 1999, *Artists in the East End 1968–1980*, *Rising East*, 3 (2), 20–37.
- Grochowski, M., 2010, *Sektor kreatywny w Warszawie. Potencjał i warunki rozwoju*. *Creative Metropoles*, Warszawa, http://www.creativemetropoles.eu/uploads/files/creative_metropoles_raport_warszawski_sektor_kreatywny.pdf (dostęp: 5.08.2014).
- Gwosdz K., 2014, *Pomiędzy starą a nową ścieżką rozwojową. Mechanizmy ewolucji struktury gospodarczej i przestrzennej regionu tradycyjnego przemysłu na przykładzie konurbacji katowickiej po 1989 roku*, *IGiGP UJ*, Kraków.
- Harris A., 2012, *Art and gentrification: pursuing the urban pastoral in Hoxton, London*, *Transactions of the Institute of British Geographers*, 37, 226–241.
- Heebels B., van Aalst I., 2010, *Creative clusters in Berlin: entrepreneurship and the quality of place in Prenzlauer Berg and Kreuzberg*, *Geografiska Annaler: Series B, Human Geography*, 92 (4), 347–363.
- Herbst M., 2009, *Tworzenie i absorpcja kapitału ludzkiego przez miasta akademickie w Polsce*, *Studia Regionalne i Lokalne*, 4 (38), 21–38.
- Hołuj D., 2015, *Rynek nieruchomości jako generator zmian funkcjonalno-przestrzennych na rewitalizowanym krakowskim Zabłociu*, *Studia Miejskie*, 17, w druku.

- Jakubowski K., 2012, *Kawa i ciastko o każdej porze: historia krakowskich kawiarni i cukierni*, Agora, Warszawa.
- Janas K., 2013, *Tożsamość terytorialna mieszkańców i wartościowanie przestrzeni Nowej Huty*, praca doktorska napisana pod kierunkiem prof. B. Domańskiego, IGiP UJ, Kraków.
- Klasik A. (red.), 2008, *Aktywność przedsiębiorcza i konkurencyjność ekonomiczna miast w procesie restrukturyzacji aglomeracji miejskich*, Wydawnictwo Akademii Ekonomicznej w Katowicach, Katowice.
- Krätke S., 2011, *The creative capital of cities. Interactive knowledge creation and the urbanization economies of innovation*, Wiley-Blackwell, Chichester.
- Landry C., 2013, *Kreatywne miasto*, Narodowe Centrum Kultury, Warszawa.
- Lavanga M., 2013, *Artists in urban regeneration processes: use and abuse?*, *Territoire en mouvement*, 17–18, *Artistes et territoires créatifs en Europe*, 1, 6–19.
- Lawton P., Murphy E., Redmond D., 2012, *Residential preferences of the 'creative class'?*, *Cities*, 31, 47–56.
- Ley D., 2003, *Artists, aestheticisation and the field of gentrification*, *Urban Studies*, 40 (12), 2527–2544.
- Lloyd R., 2004, *The neighborhood in cultural production: material and symbolic resources in the new Bohemia*, *City & Community*, 3 (4), 343–372.
- Marlet M., van Woerkens C., 2005, *Tolerance, aesthetics, amenities or jobs? Dutch city attraction to the creative class*, Tjalling C. Koopmans Research Institute Discussion Paper Series nr: 05–33, Utrecht School of Economics, Utrecht University, http://igitur-archive.library.uu.nl/USE/2006-1201-222704/05-33_2.pdf (dostęp: 5.08.2014).
- Mellander Ch., Florida R., Asheim B.T., Gertler M. (red.), 2013, *The creative class goes global*, Routledge, London.
- Molotch H., Treskon M., 2009, *Changing art: SoHo, Chelsea and the dynamic geography of galleries in New York City*, *International Journal of Urban and Regional Research*, 33 (2), 517–541.
- Montgomery J., 2003, *Cultural quarters as mechanisms for urban regeneration. Part 1: Conceptualising cultural quarters*, *Planning, Practice & Research*, 18 (4), 293–306.
- Murzyn M., 2006, *Kazimierz. Środkowoeuropejskie doświadczenie rewitalizacji/Kazimierz. The Central European experience of urban regeneration*, Międzynarodowe Centrum Kultury, Kraków.

- Murzyn-Kupisz M., 2012a, *Cultural Quarters as a Means of Enhancing the Creative Capacity of Polish Cities? Some Evidence from Cracow*, *Quaestiones Geographicae*, 31 (4), 63–76.
- Murzyn-Kupisz M., 2012b, *Przemiany historycznych dzielnic śródmiejskich w dobie neoliberalnego urbanizmu. Przykład Starego Podgórze w Krakowie*, [w:] I. Sagan, M. Szmytkowska (red.), *Miasto w dobie neoliberalnego urbanizmu*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk, 83–106.
- Murzyn-Kupisz M., Gwosdz K., 2011, *The changing identity of the Central European city: the case of Katowice*, *Journal of Historical Geography*, 37, 113–126.
- Murzyn-Kupisz M., Szmytkowska M., 2012, *Procesy studentyfikacji w przestrzeni polskich miast: na przykładzie Krakowa i Trójmiasta*, [w:] J. Jakóbczyk-Gryszkiewicz (red.), *Procesy gentryfikacji w mieście*, Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź, 83–105.
- Musterd S., Murie A., 2010, *Synthesis: re-making the competitive city*, [w:] S. Musterd, A. Murie (red.), *Making competitive cities*, 229–350, Wiley-Blackwell, Chichester.
- Nacher A. (red.), 2013, *Spacerowicze, nomadzi i sieciowi łowcy okazji*, Małopolski Instytut Kultury, Kraków.
- Namyślak B., 2010, *Sektor kreatywny w gospodarce aglomeracji wrocławskiej*, *Wiadomości Statystyczne*, 7, 36–47.
- Pawłowski K., Kurzyński G., Szarek A., Marczewski W., Płoski P., Rutkowska J., Markiewicz K., Petroff-Skiba A., 2009, *Raport o stanie kultury w obszarze szkolnictwa artystycznego*, Ministerstwo Kultury i Dziedzictwa Narodowego, Warszawa.
- Peck J., 2005, *Struggling with the creative class*, *International Journal of Urban and Regional Research*, 29 (4), 740–770.
- Porozmawiajmy o Mariackiej. Raport z badań i warsztatów PPS*, 2013, Fundacja Miejsca i Ludzi Aktywnych, Międzynarodowe Centrum Kształcenia Politechniki Krakowskiej, Katowice – Kraków.
- Prus M.P., 2012, *Wyznania właściciela klubu Piękny Pies*, Wydawnictwo EMG, Kraków.
- Robotycki C., 1994, „Piwnica pod Baranami” – antropologiczna interpretacja formuły kabaretu, *Polska Sztuka Ludowa. Konteksty*, 48 (1–2), 61–72.
- Robotycki C., 2013, *Wielkomiejskie środowisko artystyczne na przykładzie kręgu przyjaciół Piwnicy pod Baranami*, *Polska Sztuka Ludowa. Konteksty*, LXVII, 2, 175–182.

- Ryberg S., Salling M., Soltis G., 2013, *Putting artists on the map: the geography of artists in Cuyahoga County, Ohio*, *Journal of Urban Affairs*, 35 (2), 219–245.
- Schich M., Song C., Ahn Y.-Y., Mirsky A., Martino M., Barabási A.-L., Helbing D., 2014, *A network framework of cultural history*, *Science*, 345 (6196), 558–562.
- Slach O., Boruta T., Bednar P., Koutský J., 2013, *Stodolní ulice à Ostrava: un exemple de régénération du centre d'une ville post-socialiste en République tchèque. Naissance d'un quartier culturel ou d'un espace de consommation?*, *Territoire en mouvement*, 17–18, *Artistes et territoires créatifs en Europe*, 1, 52–72.
- Smit A.J., 2011, *The influence of district visual quality on location decisions of creative entrepreneurs*, *Journal of the American Planning Association*, 77 (2), 167–184.
- Stryjakiewicz T., Męczyński M., 2010, *Atrakcyjność poznańskiego obszaru metropolitalnego dla pracujących w sektorze kreatywnym*, Bogucki Wydawnictwo Naukowe, Poznań.
- Stryjakiewicz T., Stachowiak K., 2010, *Uwarunkowania, poziom i dynamika rozwoju sektora kreatywnego w poznańskim obszarze metropolitalnym*, Bogucki Wydawnictwo Naukowe, Poznań.
- Szkolnictwo wyższe w Polsce*, 2013, Ministerstwo Nauki i Szkolnictwa Wyższego, Warszawa, http://www.nauka.gov.pl/g2/oryginal/2013_07/0695136d37bd577c8ab03acc5c59a1f6.pdf (dostęp: 5.08.2014).
- Szkoły wyższe i ich finanse w 2011 r.*, 2012, GUS, Warszawa.
- Traversier M., 2009, *Le quartier artistique, un objet pour l'histoire urbaine*, *Histoire Urbaine*, 3, 26, 5–20.
- Vivant E., 2009, *How underground culture is changing Paris*, *Urban Research & Practice*, 2, 1, 36–52.
- Vivant E., 2010, *The (re)making of Paris as a Bohemian place?*, *Progress in Planning*, 74, 107–152.
- Wedd K., Pettz L., Ross C., 2001, *Creative quarters: the art world in London from 1700 to 2000*, Museum of London, London.
- While A., 2003, *Locating art worlds: London and the making of Young British art*, *Area*, 35 (3), 251–263.
- Woldoff R.A., Decola T., Litchfield R.C., 2011, *The aspirational creative class: urban residential preferences of college students in creative majors*, *City, Culture and Society*, 2, 75–83.

- Zborowski A., 2005, *Przemiany struktury społeczno-przestrzennej regionu miejskiego w okresie realnego socjalizmu i transformacji ustrojowej (na przykładzie Krakowa)*, IGiGP UJ, Kraków.
- Zebracki M., Smulders L., 2012, *Artists-accompanied urban regeneration: insights and lessons from Utrecht and Rotterdam*, *Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie*, 103 (5), 615–623.
- Zukin S., 1989, *Loft living: culture and capital in urban change*, Johns Hopkins University Press, Baltimore, MD.
- Zukin S., 2008, *Consuming authenticity. From outposts of difference to means of exclusion*, *Cultural Studies*, 22 (5), 724–748.
- Zukin S., Braslow L., 2011, *The life cycle of New York's creative districts: reflections on the unanticipated consequences of unplanned cultural zones*, *City, Culture and Society*, 2, 131–140.

Spatial behavior and preferences of young artists: the example of Krakow and Katowice

Summary

Artists are considered a professional group with specific spatial preferences and behaviours, whose residential decisions are to a large extent influenced by economic and aesthetic factors. The issues of spatial choices of artists are often recalled in general debates on urban development in particular linked with the concepts of gentrification, creative class and cultural quarters. Artistic creatives are expected to cluster in areas with dilapidated historic built environment or post-industrial areas. It is also believed that they are likely to move to areas with a strong presence of ethnic minorities or blue collar workers. The text presents findings of a comprehensive study of students in artistic majors in Krakow and Katowice. The authors analyse aspirational bohemians' residential decisions, type of housing selected by them as well as their perceptions of cultural life in different parts of both cities in question. As shown by research results, residential and spatial preferences of young artists are much more differentiated and diverse than theoretical concepts or stereotypical expectations of bohemian lifestyle would suggest. Students of artistic majors rarely live in quarters popularly perceived as artistic or problematic. Diverse needs, personal tastes and possibilities of different student groups are reflected in varied residential decisions. They are housed not only in the historic inner city areas with traditional tenement houses but also in housing blocks and estates from socialist times or newly built condominium housing erected after 1989. In addition, their spatial choices are to a large extent influenced by unique features of both urban centres such as their

JAROSŁAW DZIAŁEK, MONIKA MURZYN-KUPISZ

urban layout and structure, type and age of housing or competition for urban space between young artists and other users of urban space.

Keywords: artists, urban space, Krakow, Katowice

Jarosław Działek
Institut Geografii i Gospodarki Przestrzennej
Uniwersytetu Jagiellońskiego w Krakowie
ul. Gronostajowa 7
30-387 Kraków
jarek.dzialek@uj.edu.pl

Monika Murzyn-Kupisz
Katedra Historii Gospodarczej i Społecznej
Uniwersytetu Ekonomicznego w Krakowie
ul. Rakowicka 27
31-510 Kraków
murzynm@uek.krakow.pl

ROBERT FARACIK, WŁODZIMIERZ KUREK, MIROŚLAW MIKA,
ROBERT PAWLUSIŃSKI

„Stare” i „nowe” wartości w turystyce miejskiej. Zarys problematyki

Zarys treści: W artykule omówiono współczesną turystykę miejską. Przedstawiono potencjał turystyczny miasta m.in. na przykładzie Krakowa. Szczegółowo omówiona została turystyka filmowa głównie w odniesieniu do doświadczeń Sandomierza.

Słowa kluczowe: turystyka miejska, atrakcyjność turystyczna miast, turystyka filmowa

Wprowadzenie

Obserwacja współczesnych tendencji w rozwoju ruchu turystycznego nieodparcie prowadzi do stwierdzenia o zachodzeniu zjawiska „dwubiegowości” czy też „bipolaryzacji” w jego rozkładzie przestrzennym. Rozpatrując migracje turystyczne w skali „makro”, ich kierunek jest zwrócony bądź w stronę tzw. peryferii, czyli obszarów słabo lub nieurbanizowanych, gdzie nadrzędną wartością z punktu widzenia turystów są cechy środowiska przyrodniczego, bądź też ku miastom, a więc środowisku (przestrzeni) stworzonemu przez człowieka. Złożone i szerokie zagadnienie relacji turystyka – środowisko przyrodnicze zostanie w tym opracowaniu jednak celowo pominięte, aby, nawiązując do przewodniej tematyki tomu, odnieść się oraz przybliżyć w zarysie „stare” i „nowe” wartości, jakie współcześnie reprezentują obszary miejskie dla osób, które podróżują w celach turystycznych (Kurek 2007).

Różnorodność miejskich form organizacji życia społecznego i gospodarczego oraz ich relacji do szeroko rozumianego zjawiska turystyki utrudnia

wyróżnienie i jednoznaczne określenie tych miast, którym można nadać określnik „turystyczne”. Sytuacja taka stwarza poważny dylemat interpretacji „miasta turystycznego” na płaszczyźnie metodologicznej. W prostym rozumieniu przyjęło się uważać za „turystyczne” te ośrodki miejskie, które są celem przyjazdów turystów. Tezę taką można przyjąć jedynie z zastrzeżeniem, że skala ruchu przyjazdowego jest społecznie dostrzegalna, a zjawisku ruchu turystycznego towarzyszy rozwój odpowiednich usług określanых jako turystyczne. Można też próbować wyodrębnić różne kategorie (typy, klasy) miast turystycznych, np. mając na uwadze ich wielkość, zestaw funkcji społeczno-ekonomicznych, pozycję w systemie osadniczym, stan zagospodarowania turystycznego oraz wielkość, formy ruchu turystycznego i jego pochodzenie (Mika 2011).

Potencjał turystyczny miasta

W tradycyjnym podejściu do analizy zjawisk turystycznych na obszarach miejskich za główne elementy składowe decydujące o potencjale i atrakcyjności miast dla turystyki przyjmuje się ich walory architektoniczne oraz układ urbanistyczny, w tym szczególnie zespoły zabytkowej architektury w formie dzielnic historycznych, a także obiekty kulturalne związane z tzw. kulturą wysoką, jak: muzea, galerie, opery, teatry oraz zabytkowe obiekty sakralne, a wszystko to funkcjonujące w powiązaniu z rozpatrywanym pod względem ilości i jakości stanem rozwoju bazy noclegowej. Współcześnie walory (wartości) turystyczne miast nie ograniczają się jedynie do materialnych elementów kulturowych związanych z historią i sztuką czy – ujmując to szerzej – symboliką narodową i religijną. Zdolność przyciągania turystów do miast warunkuje obecnie znacznie bardziej zróżnicowany wachlarz elementów, w skład którego wchodzi: nowoczesne dzielnice (*city*) oraz tworzące ich „oblicze”, wyróżniające się innowacyjną formą, obiekty architektoniczne i ich zespoły, a także dzielnice etniczne, będące świadectwem wielkich ruchów migracyjnych w przeszłości, które ze względu na nagromadzone przez lata materialne i niematerialne formy dziedzictwa imigrantów wyróżniają się w strukturze przestrzennej miast (Mika i in. 2007).

W obecnej dobie doniosłe znaczenie z punktu widzenia potencjału turystycznego miast mają tzw. czynniki (elementy) kreatywne (Stasiak 2013), jak np. organizowane cyklicznie bądź okazjonalnie szeroko rozumiane wydarzenia festiwalowe o charakterze masowym (festiwale uliczne), a także inne wydarzenia kulturalne, np. festiwale filmowe czy koncerty muzyczne oraz imprezy sportowe i powstałe do tego celu nowoczesne obiekty.

Wśród czynników dynamizujących turystyczny rozwój ośrodków miejskich należy też podkreślić narastającą liczbę kontaktów międzyludzkich, realizowanych na płaszczyźnie formalnej na skutek rozwoju funkcji egzogenicznych i metropolitalnych miast. Ważną rolę pełni tu rozwój przedsiębiorczości i towarzyszące jej spotkania biznesowe w formie konferencji, kongresów, targów i wystaw gospodarczych. W przypadku ośrodków akademickich często przewodnią rolę odgrywa potencjał naukowy i towarzysząca mu mobilność zawodowa kadry oraz studentów.

Dziedzictwo materialne a komercjalizacja przestrzeni

Materialne dziedzictwo kulturowe miast jest najbardziej dostrzegalnym elementem różnicującym ich potencjał turystyczny, szczególnie w dobie postępującej unifikacji i uniformizacji miejskich struktur (Mika 2011). Elementów wyróżniających miasta turystyczne poszukuje się współcześnie w małych i kreatywnych formach architektonicznych wzbogacających przestrzeń publiczną oraz w jej niekonwencjonalnej organizacji i urządzaniu. Tego rodzaju zabiegi mają na celu nie tyle poprawę jakości przestrzeni, w której turyści przebywają, ile przede wszystkim powodowanie efektu synergii w przestrzeni miejskiej oraz indukowanie tzw. wartości dodanej, która istotnie podnosi jej atrakcyjność turystyczną.

Połączenie wszelkich wytworów ludzkiej działalności – historycznych i współczesnych, materialnych i niematerialnych, z bogatą i zróżnicowaną symboliką, w tym także ukierunkowaną na osiągnięcie efektu marketingowego (tzw. krajobrazy brandów czy marek – „brandscapy”, „markobrazy”), nadaje poszczególnym miejscom oraz całym ośrodkom miejskim

wyróżniającą się cechę, którą przyjęło się określać mianem „ducha miejsca” (*genius loci*). Przestrzenie publiczne niektórych dzielnic miast turystycznych są także głównym miejscem spotkania grup społecznych turystów i mieszkańców oraz areną towarzyszących im zetknięciu, procesów kulturowych. Elementy tzw. rzeczywistości kreatywnej służą więc obu grupom społecznym.

Z powyższymi zagadnieniami ściśle łączy się oferta gastronomiczna, która współcześnie wykracza poza tradycyjnie pojmowaną działalność żywieniową. Spożywanie posiłków staje się nie tyle zaspokajaniem potrzeby biologicznej, ile doświadczeniem w wymiarze estetycznym czy wręcz „duchowym”. Określenia *gourmet* oraz *haute cuisine* na stałe wpisały się już do międzynarodowego (globalnego) słownika turysty (Matlovičová, Kolesárová, Matlovič 2014).

Z punktu widzenia rozwoju turystyki w miastach interesującą kwestią jest relacja między zachowanymi a odtworzonymi formami dziedzictwa materialnego oraz postępująca komercjalizacja „przestrzeni dziedzictwa”. Zagadnienie to dotyczy szczególnej kategorii ośrodków miejskich, jakimi są miasta historyczne lub – jak je nazywa G. Ashworth (1997) – „miasta dziedzictwa”. Każde z miast historycznych określa unikatowa kompozycja cech historycznych i urbanistycznych, połączona zazwyczaj z ich wyjątkowym charakterem społeczno-kulturowym. Społeczne zapotrzebowanie na dziedzictwo stało się powodem jego kreacji czy odtwarzania w warstwie materialnej. Znaczenie relacji między zachowanymi dziejowo zasobami historycznymi miast a elementami „wykreowanymi” znalazło między innymi odzwierciedlenie w zaproponowanym przez G. Ashwortha (1997) podziale miast historycznych na: a) małe miasta funkcjonujące jedynie w oparciu o istniejące zasoby historyczne, które determinują jego rozwój i funkcje; b) miasta odtwarzanego (kreacji) dziedzictwa, za sprawą jego odnowy, rekonstrukcji, przebudowy, adaptacji oraz projektowania nowych obiektów w duchu starej architektury; c) wielofunkcyjne miasta średniej wielkości, w których przestrzennie wyróżniające się dziedzictwo (dzielnica zabytkowa, historyczna) współlistnieje z wieloma innymi funkcjami miejskimi; d) duże metropolie, w których elementy i funkcje historyczne, często o najwyższej randze światowej, ustępują innym funkcjom miasta, a ich występowanie w obrębie przestrzeni ogranicza się do odróżniających się morfologicznie i przestrzennie dzielnic, tzw. „wysp dziedzictwa” (por. Mika 2011).

Przeobrażenia w strukturze popytu turystycznego sprawiają, że zachowana bądź odtworzona zabytkowa tkanka miejska nie wystarcza już, aby trwale utrzymywać atrakcyjność turystyczną miast historycznych. Ponadto w wielu wypadkach zabytkowe dzielnice śródmiejskie podlegają wpływom innych procesów gospodarczych i społeczno-demograficznych, które prowadzą do sytuacji ich zastoju rozwojowego. Współczesne ścieżki turystycznej, a przez to społeczno-gospodarczej, aktywizacji dzielnic śródmiejskich opierają się na ich nowatorskim udostępnianiu turystom poprzez łączenie wartości zabytkowych z szeroką ofertą handlową i organizacją licznych zazwyczaj ulicznych wydarzeń kulturalnych. Różnorodność form i sposobów prowadzenia działalności handlowej i gastronomicznej w połączeniu z zabytkową tkanką miasta tworzy nową jakość przestrzeni turystycznej, która zwiększa jej potencjalną zdolność pozytywnego oddziaływania na sferę motywacyjną turystów. Podkreślając znaczenie czynnika jakości przestrzeni turystycznej i jej różnorodności, należy mieć na uwadze zarówno kwestię stanu zachowania i utrzymania walorów oraz bazy turystycznej, jak i zagadnienie estetyzacji tejże przestrzeni, różnicowania walorów widokowych, poprawę jej dostępności w sensie przestrzennym (czasowym) i ekonomicznym, a także potrzebę cyklicznej zmienności elementów kreatywnych. Nieuniknionym, jak się zdaje, efektem wskazanych wyżej działań jest komercjalizacja „przestrzeni dziedzictwa” w miastach historycznych.

Samorealizacja jednostki a rekreacja w turystyce miejskiej

Turystyka miejska w ujęciu tradycyjnym miała charakter poznawczy. Jej dwudziestowieczna interpretacja opierała się na założeniu o istnieniu szczególnych predyspozycji, jakie cechują obszary miejskie z punktu widzenia realizacji potrzeb związanych z samorealizacją i rozwojem osobowości przyjezdnych. Owe predyspozycje były warunkowane szeroko pojmowanymi wartościami kulturowymi, ich rangą, różnorodnością oraz sposobem i zakresem ich udostępnienia. Wydaje się, że współcześnie przyjazdy o motywacji poznawczej przeważają nad innymi formami turystyki jedynie w przypadku

miast historycznych, które funkcjonują w oparciu o istniejące zasoby historyczne, determinujące ich rozwój.

Większość ośrodków miejskich ma charakter wielofunkcyjny, stąd w ich przestrzeni zachodzi rozwój różnych i równolegle występujących form turystyki (Mika 2011). Zmiany, jakie dokonują się w zakresie wartości, organizacji życia i modelu konsumpcji, spowodowały, że materialne dziedzictwo stanowi w coraz większym zakresie jedynie kontekst innych procesów i zjawisk turystycznych. W badaniach nad turystyką coraz wyraźniej podkreśla się rolę tzw. miejskiej turystyki rekreacyjnej. Tradycyjnie funkcja rekreacyjna przestrzeni miast miała charakter endogeniczny, była wyraźnie ukierunkowana na mieszkańców oraz realizację ich potrzeb związanych z regeneracją sił fizycznych i psychicznych. Obecnie rekreacja w mieście ma także wymiar egzogeniczny, skierowany niejako „na zewnątrz”, dla przyjezdnych. Egzogeniczną funkcję rekreacyjną miast można identyfikować poprzez różne formy aktywności osób przyjezdnych, takie jak np. spacer, spotkania towarzyskie w obiektach gastronomicznych, uczestnictwo w wydarzeniach sportowych, zabawie i rozrywce, robienie zakupów dla przyjemności. W ruchu krajowym „miejska turystyka rekreacyjna” ma zdecydowanie jednodniowy charakter. Z uwagi na swą „masowość” w istotny sposób oddziałuje na sferę społeczną i ekonomiczną miast. Do najważniejszych czynników rozwoju „miejskiej rekreacji” należy zaliczyć działalność komercyjnych centrów wielofunkcyjnych oraz dynamiczny rozwój tzw. życia kawiarnianego i klubowego. Niebagatelne znaczenie ma tu także zmiana modelu funkcjonowania niektórych obiektów sportowo-rekreacyjnych, które z punktu widzenia efektywności ekonomicznej w aktywny sposób „zabiegają” o klientów z zewnątrz (tzn. spoza aglomeracji), pobudzając w ten sposób migracje turystyczne w strefie podmiejskiej. Ów mechanizm napędzający ruch jednodniowy dotyczy także innych kategorii atrakcji turystycznych, w tym o charakterze organizacyjnym (np. festiwale, wydarzenia), które są realizowane na zasadach komercyjnych. Zmiana modelu funkcjonowania szeroko rozumianych miejskich atrakcji turystycznych z tradycyjnego „udostępniania walorów” w kierunku ekonomicznej racjonalności jest jednym z podstawowych czynników zmieniających oblicze turystyki miejskiej w Polsce od lat 90. XX wieku.

Nieco inaczej kwestia rozwoju „miejskiej rekreacji” przedstawia się w przypadku turystyki międzynarodowej. Za główną „siłę sprawczą” jej

rozwoju należy uznać dynamiczny rozwój niskobudżetowych przewoźników lotniczych. Swoboda przemieszczania się drogą lotniczą i rozprzestrzenianie się sieci tzw. tanich połączeń w Europie od początku XXI wieku stworzyły niespotykane, jak dotąd, warunki rozwoju różnych, krótkookresowych (weekendowych) form turystyki. Pierwszymi „beneficjentami” rozwoju turystyki lotniczej stały się miasta historyczne, np. w Polsce – Kraków, nieco później Wrocław i Gdańsk. Zachowane w nich dziedzictwo materialne (zabytkowe dzielnice) stało się podstawą oraz areną realizacji potrzeb rekreacyjnych (rozrywkowych, zabawy) turystów z zagranicy. Z perspektywy polskiej, miejska turystyka rekreacyjna nie jest wyłącznie zjawiskiem jednokierunkowym, zwróconym „ku nam” z państw zachodniej Europy. Bliższa obserwacja motywacji oraz form zagranicznych wyjazdów Polaków także wskazuje na uczestnictwo polskich turystów w krótkookresowych, weekendowych podróżach do miast Europy Zachodniej, Północnej i Środkowej w szeroko rozumianych celach rekreacyjnych. W tym miejscu należy jednak podkreślić, że tego rodzaju aktywność turystyczna Polaków jest w znacznie większym stopniu warunkowana dostępnością cenową biletów lotniczych, niż jak to ma miejsce w przypadku tzw. turystów zachodnich (Kurek 2007).

Tradycja a realia współczesności – przypadek Krakowa

Za ilustrację kształtowania się nowych relacji pomiędzy współczesną turystyką a wartościami dziedzictwa historyczno-kulturowego może posłużyć Kraków. Miasto jest jednym z najważniejszych ośrodków turystyki międzynarodowej w Europie Środkowej, odznacza się unikatowym w skali europejskiej zabytkowym zespołem urbanistyczno-architektonicznym, a jednocześnie stanowi drugi pod względem frekwencji turystów ośrodek miejski w Polsce (po Warszawie). Jest także najliczniej odwiedzanym przez turystów zagranicznych miastem Europy Środkowej, niepełniącym funkcji stołecznej.

Dziedzictwo historyczno-kulturowe Krakowa ulega presji nowych wartości, których nośnikiem jest współczesna turystyka. Za sprawą głębokich przeobrażeń w sferze popytu turystycznego „dzisiejszemu” turyście nie

wystarcza już tradycyjnie rozumiana autentyczność miejsca i jego estetyka. Oczekuje się, że materialne dziedzictwo będzie wzbogacone o nowoczesne rozwiązania technologiczne. Odpowiedzią na potrzebę multisensorycznego odbioru atrakcji turystycznych są między innymi stałe wystawy w oddziałach Muzeum Historycznego Miasta Krakowa, np. w podziemiach Rynku Głównego „Śladem europejskiej tożsamości Krakowa”, wystawa „Kraków – czas okupacji 1939–1945” w Fabryce Schindlera, czy otwarta w 2014 roku „Cyberteka. Kraków – czas i przestrzeń” w Pałacu Krzysztoforów.

Jak już uprzednio wspomniano, miasta historyczne, oprócz tradycyjnie pojmowanej turystyki poznawczej (krajoznawczej), stają się także atrakcyjnym celem dla turystów kierujących się pobudkami czysto przyjemnościowymi i chęcią zabawy. W przypadku Krakowa sprzyja temu dobra dostępność miasta niskokosztowymi liniami lotniczymi oraz szeroka oferta lokali gastronomiczno-rozrywkowych (w tym pubów, dyskotek i klubów nocnych) zlokalizowanych w obrębie Starego Miasta i Kazimierza. Na podkreślenie zasługuje dynamiczny rozwój infrastruktury gastronomicznej w tych dzielnicach po 1990 roku. Kraków, podobnie jak inne miasta Europy Środkowej i Wschodniej (np. Bratysława, Praga, Ryga, Tallin) przyciąga młode osoby z Europy Zachodniej stosunkowo niskimi cenami i urozmaiconą ofertą tzw. życia nocnego. Nocna oferta rozrywkowa Krakowa jest obecnie jednym z przewodnich tematów kształtowania wizerunku turystycznego miasta. Do niej nawiązują treści haseł reklamowych kierowanych do potencjalnych turystów takich, jak np. „W Krakowie nie ma czasu na sen”, czy „Kraków. Tu każdy weekend przechodzi do historii”.

„Nowe” wartości są szczególnie widoczne w obrębie przestrzeni publicznych Krakowa, będących miejscami węzłowymi ruchu turystycznego. Adaptacja zabytkowej architektury na cele komercyjne oraz budowa w obrębie zabytkowej tkanki miejskiej nowych obiektów w wielu wypadkach prowadzi do deprecjacji jednej z jej podstawowych wartości, jaką jest autentyczność. Procesowi komercjalizacji przestrzeni miejskiej towarzyszy wizualna dominacja reklam, szyldów i banerów, zakłócających harmonię i estetykę miejsc, która niejako „zamazuje” ich wartości historyczne. Trudno oprzeć się wrażeniu, że przyjezdnemu turyście jest coraz trudniej dostrzec w Krakowie bogatą symbolikę miejsc (szczególnie miejsc pamięci) i obiektów zabytkowych.

Znacznie łatwiej jest utożsamić obiekt zabytkowy ze znajdującym się w nim punktem komercyjnym (handlowym, usługowym) niż odwrotnie.

Miarą współczesnego znaczenia miasta staje się organizacja dużych imprez o charakterze plenerowym. W wielu przypadkach są one lokalizowane w miejscach o charakterze symbolicznym i reprezentacyjnym. W Krakowie taką rolę pełni płyta Rynku Głównego, gdzie kilka razy w roku odbywają się imprezy muzyczne, np. „noc sylwestrowa”, w której uczestniczy około 100 tys. osób. Organizowane imprezy masowe w obrębie stosunkowo niewielkiej przestrzeni Starego Miasta zakłócają życie mieszkańców, i tak już narażonych na znaczą presję ze strony ruchu turystycznego (fot. 1).

Przestrzeń polskich miast, w tym historycznych dzielnic staromiejskich, staje się także atrakcyjną scenerią dla imprez sportowych, z których najbardziej znaczącymi są wyścigi kolarskie oraz biegi uliczne, szczególnie maratony czy półmaratony. Rynek Główny w Krakowie już od wielu lat stanowi metę najbardziej prestiżowej imprezy kolarskiej w Polsce – Tour de Pologne, a spośród biegów maratońskich na uwagę zasługuje m.in. Cracovia Maraton.

Miasta od zarania swoich dziejów są związane z rozwojem sztuki i szeroko rozumianej kultury. Tak w przeszłości, jak i obecnie, są „areną” dla twórców, a wolność przekazu artystycznego stanowi nierozłączny element kultury i tożsamości miejskiej. Współczesne przedsięwzięcia w tej sferze coraz wyraźniej podlegają komodyfikacji, zaś rozwój tzw. „przemysłów kultury” czy „przemysłów kreatywnych” staje się jednym z wyznaczników i cech „miejskości” w ogóle. Dziś rzeczywistość kreatywna wyznacza także nowe spojrzenie na przestrzeń Krakowa. Przykładem mogą tu być gry miejskie organizowane np. w ramach Festiwalu Gier w Przestrzeni Miejskiej Playpublik (październik 2014) czy inscenizacje o charakterze performatywnym.

Marketing miejski a turystyka filmowa

Współczesnym fenomenem kulturowym w niektórych miastach Polski jest rozwój turystyki filmowej. Produkcje filmowe stają się środkiem i sposobem na promocję turystyczną miast i regionów, a lokalne władze wręcz rywalizują w pozyskaniu „lokalizacji” dla filmów i seriali. Umiejscowienie i skojarzenie

akcji filmu z określonym miejscem (tzw. *place placement*) bywa obecnie wykorzystywane jako celowy zabieg mający wywołać określony efekt marketingowy na rynku turystycznym. W dobie „zglobalizowanej” kultury popularnej atrakcyjnie przedstawiony w filmie obraz miasta czy regionu jest już sprawdzonym w wielu krajach na świecie czynnikiem rozwoju turystyki przyjazdowej. W Polsce jedną z pierwszych realizacji filmowych, która przyniosła „efekt turystyczny” była „Lista Schindlera” (1993 roku) w reżyserii Stevena Spielberga (niektóre sceny były kręcone w Krakowie). Tematyczny szlak turystyczny śladami „Listy Schindlera” jest obecnie jedną z podstawowych propozycji Krakowa dla turystów zagranicznych, jej rozwinięcie stanowi otwarta w 2010 roku wspomniana wcześniej wystawa w tzw. Fabryce Schindlera.

Bez wątpienia przykładem „filmowego” sukcesu miasta na skalę ogólnokrajową jest Sandomierz, w którym rozgrywa się akcja serialu „Ojciec Mateusz” (polska wersja włoskiego serialu kryminalno-obyczajowego „Don Matteo”). Serial na antenie telewizyjnej jest wyświetlany od grudnia 2008 roku, przyciągając kilkumilionową grupę widzów. Mimo iż miasto oraz poszczególne jego obiekty stanowią jedynie tło dla scen filmowych, to sugestywny sposób ich prezentacji sprawia, że widzowie bezpośrednio utożsamiają Sandomierz z akcją filmu. W rzeczywistości większość kluczowych dla serialu plenerów jest nagrywana w miejscach odległych od miasta. Przykładowo najlepiej znane z ekranów plebania i kościół w rzeczywistości leżą pod Warszawą – w Radości (plebania) i w Gliniance (kościół).

Obecnie Sandomierz jest silnie kojarzony z serialem lub z jego głównym bohaterem. Podczas przeprowadzonych w dniach 30.06.–5.07.2014 roku badaniach sondażowych wśród turystów odwiedzających Sandomierz, połowa z grona 212 respondentów podała jako główne lub jedno z głównych skojarzeń z miastem właśnie film lub postać Ojca Mateusza. Dla 15% ankietowanych stanowiło to główny motyw wyboru tego miasta jako celu pobytu wakacyjnego. Szczególnie atrakcyjne dla turystów są dni kręcenia zdjęć filmowych. Informacja o tym są zamieszczane na stronie Urzędu Miasta oraz w biurze informacji turystycznej. Dla przyjezdnych wydano specjalną broszurę informującą o głównych miejscach i obiektach w Sandomierzu związanych z serialem. W punkcie informacji turystycznej miasta, jak i w niektórych obiektach handlowych można kupić pamiątki tematycznie nawiązujące do serialu i jego

bohaterów. W 2014 roku jednym z ważniejszych wydarzeń (02.07.2014) była impreza zorganizowana przez Telewizję Polską przy współudziale Urzędu Miasta, mająca na celu promocję specjalnej gry planszowej, której bohaterem jest Ojciec Mateusz oraz zagadki i tajemnice Sandomierza. Była to także sposobność do zdobycia autografów poszczególnych aktorów oraz zrobienia pamiątkowych fotografii (fot. 2).

Oprócz Sandomierza można wskazać także inne miejscowości w Polsce, które są coraz częściej kojarzone z ekranem kinowym i telewizyjnym. Można tu wymienić np.: Łódź, w której ma miejsce akcja popularnego serialu „Komisarz Alex”; Toruń znany z serialu „Lekarze”; Kraków, w którym toczy się akcja serialu „Majka” czy niewielki Jeruzal, którego plenery były wykorzystywane przy kręceniu serialu „Ranczo”. Coraz więcej miast poszukuje tej formy promocji oraz dochodów dla miejscowej branży turystycznej. Z najnowszych produkcji filmowych na uwagę zasługuje film w reżyserii Stevena Spielberga pod roboczym tytułem „St. James Place”, którego akcja toczy się w Berlinie, w okresie „zimnej wojny”. Część scen z tego filmu jest nagrywanych we Wrocławiu.

Zakończenie

Miasta ze względu na różnorodność wartości i funkcji są szczególnie atrakcyjne dla turystów. Przemiany cywilizacyjne zachodzące we współczesnym świecie i postępujące procesy globalne odzwierciedlają się w zmianach potrzeb turystycznych i sposobach ich zaspokajania. Współczesnego turystę cechuje m.in. doświadczenie, krytyczne podejście oraz niezależne myślenie, przez co staje się coraz bardziej wymagającym klientem zainteresowanym wysokiej jakości usługami za przystępną cenę. Stale też poszukuje nowych miejsc i doznań, chce się bawić i czerpać przyjemność z podróżowania, a czas wolny spędzać aktywnie. W planowaniu i realizacji wyjazdów turystycznych coraz większą rolę odgrywają media, zwłaszcza internet. Turyści, szczególnie ludzie młodzi stają się także coraz bardziej podatni na wpływ opinii środowiska społecznego wrażanych między innymi poprzez portale społecznościowe.

Obserwowana zmiana modelu turystyki miejskiej w warunkach polskich zmierza w kierunku, który upodabnia go do miast zachodnioeuropejskich. Materialne dziedzictwo coraz bardziej pełni rolę zaledwie tła dla realizacji szeroko rozumianych potrzeb rekreacyjnych, związanych z uczestnictwem w zabawie, tzw. życiu kawiarnianym, klubowym, czy też robieniem zakupów. Wejście dzielnic historycznych o funkcji turystycznej w polskich miastach na ścieżkę rozwoju określanego przez T. Clarka (2004) jako „maszyny rozrywki” stało się faktem. Nieuchronną konsekwencją takiej zmiany jest odejście na dalszy plan tradycyjnie rozumianych wartości, związanych z duchem narodowym czy religijnością, jako czynników rozwoju turystyki w miastach.

Literatura

- Ashworth G. J., 1997, *Planowanie dziedzictwa*, [w:] K. Broński, J. Purchla, Z. K. Zuziak (red.), *Miasto historyczne. Potencjał dziedzictwa*, Centrum Kultury, Kraków, 25–48.
- Clark T.N. (red.), 2004, *The city as an entertainment machine*, Research in Urban Policy, 9, Elsevier, Londyn–Amsterdam.
- Kurek W. (red.), 2007, *Turystyka*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa.
- Matlovičová K., Kolesárová J., Matlovič R., 2014, *The use and stimulation of culinary tourism in learning about local and regional cultural peculiarities and historical heritage* [w:] R. Faracik (red.), *Enhancing competitiveness of V4 historic cities to develop tourism. Aspects of cultural heritage*, Krakow–Debrecen, 141–164.
- Mika M., Faracik R., Kurek W., Ptaszycka-Jackowska D., Pitrus E., 2007, *Rodzaje i formy turystyki*, [w:] W. Kurek (red.), *Turystyka*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa, 196–338.
- Mika M., 2011, *Miasta jako obszary recepcji turystycznej*, [w:] M. Mika (red.), *Kraków jako ośrodek turystyczny*, Instytut Geografii i Gospodarki Przestrzennej, Uniwersytet Jagielloński, 15–34.
- Stasiak A., 2013, *Nowe przestrzenie i formy turystyki w gospodarce doświadczeń*, *Turyzm*, 23 (2), 65–74.



Fot. 1. Impreza plenerowa na płycie Rynku Głównego w Krakowie – Juwenalia 2009 (fot. B. Piziak)



Fot. 2. Ekipa filmowa przy realizacji serialu „Ojciec Mateusz” w Sandomierzu (fot. R. Faracik)

The “old” and “new” values in city tourism. An outline of issues

Summary

This article aims to discuss the outline of the “old” and “new” values which urban areas represent for tourists. Today, the tourist attractiveness of cities and towns are not limited to the material cultural elements related to the history and art as well as national and religious symbols. Ability to attract tourists to the city determines diverse range of components now, including: modern districts, distinguished by innovative form of architectural objects, as well as ethnic districts distinctive in the spatial structure of cities. More often a material heritage is the only the context for other processes and phenomena of great importance for tourism development. High tourist potential have so called “creative factors”, such as organized regularly or occasionally festival and sporting events and created for this purpose innovative facilities. The paper discusses some examples of new “values” in urban tourism of selected Polish cities, such as: urban games, marathons, street racings and movie (film) tourism.

Keyword: city tourism, tourist attractiveness of cities, film tourism

Robert Faracik, robert.faracik@uj.edu.pl

Włodzimierz Kurek, w.kurek@interia.pl

Miroslaw Mika, mika@bb.onet.pl

Robert Pawlusiński, robert.pawlusinski@uj.edu.pl

Instytut Geografii i Gospodarki Przestrzennej

Uniwersytet Jagielloński

ul. Gronostajowa 7

30-387 Kraków

JACEK GURGUL

Wybrane elementy przyrodniczo-kulturowe w układzie przestrzenno-funkcjonalnym Florencji

Zarys treści: W pracy przedstawiono najważniejsze cechy układu przestrzenno-funkcjonalnego Florencji. Szczegółowo omówione zostały tereny zielone oraz nekropolie miasta. Krytyce poddano jakość terenów zielonych oraz ich rolę w przestrzeni publicznej Florencji.

Słowa kluczowe: Florencja, nekropolie, przestrzeń miasta

Wprowadzenie

Florencja założona została prawdopodobnie w II wieku p.n.e. przez Etrusków w dolnym biegu Arno, w górach Antyapeninu Toskańskiego. Przyjmuje się jednak, że w czasach Cesarstwa Rzymskiego, w 59 roku p.n.e. cesarz Juliusz Cezar założył tu kolonię rzymską nazwaną Florentia. Osada ta miała charakter zbliżony do innych kolonii rzymskich budowanych na planie kwadratu, ale jej pierwotny układ przestrzenny z szachownicowym układem ulic, nie przetrwał do dziś.

Współcześnie układ stref funkcjonalnych Florencji ma korzenie w decyzjach i działaniach urbanistycznych podjętych kilkaset lat temu. Nie można zatem omawiać aktualnego układu przestrzenno-funkcjonalnego tego miasta, nie odnosząc się do jego historii. Dzisiejszy układ przestrzenno-funkcjonalny w dużym zakresie powstał dopiero w XIX wieku. Najpierw za sprawą Wielkiego Księcia Toskanii Ferdynanda Lotaryńskiego, w epoce napoleońskiej,

Florencja uzyskała nowy wygląd. Po zjednoczeniu Włoch w drugiej połowie XIX wieku miasto pełniło funkcję stolicy kraju. Szczególnie duże zmiany zaszły tam w latach 60. i 70. XIX wieku w wyniku reorganizacji miasta. Całość przekształceń architektoniczno-urbanistycznych w latach 1864–1877 nosiła nazwę planu Giuseppe Poggiiego, natomiast głównym przedsięwzięciem, jakiego wtedy dokonano, było wyburzenie murów miejskich, które otaczały miasto od XVI wieku. Pozytywnym skutkiem realizacji tego planu było stworzenie nowej sieci miasta z wykorzystaniem wartości zabytkowych bram miejskich. W tym samym czasie we Florencji istniały obiekty, których forma była nienaruszona od wieków. Gmachy, takie jak Palazzo della Signoria, Basilica di Santa Maria del Fiore i Ponte Vecchio, wybudowane w średniowieczu i renesansie, zachowały swój styl, odmienny od XIX-wiecznych kamienic i willi.

Jest oczywiste, że układ przestrzenno-funkcjonalny Florencji obejmuje rozmieszczenie wszystkich jego elementów m.in. ulic, placów, linii kolejowych, obiektów sakralnych i użyteczności publicznej, jak boiska i hale sportowe, sale koncertowe, filharmonie muzea, galerie i biblioteki. Te ostatnie są najczęściej przedmiotem rozpraw i dyskusji naukowych dotyczących układu przestrzenno-funkcjonalnego miasta Medyceuszy. Jednak w rozwoju przestrzennym Florencji ważne były i są nadal również inne obiekty użyteczności publicznej o znaczeniu kulturowym, które na trwałe wpisały się w krajobraz miasta a często pomijane są w opracowaniach dotyczących tego miasta. Mowa o terenach zielonych – ogrodach i parkach florenckich, w których kulturuje się kilkusetletnią tradycję ochrony zieleni z uwzględnieniem licznych pomników przyrody, oraz o nekropoliach, czyli zabytkowych cmentarzach, na których spoczywają wybitni ludzie.

Tereny zielone – ogrody i parki florenckie

Rozwój Florencji przez wieki był związany z jej położeniem w dolinie rzeki Arno. Tereny nadbrzeżne są szczególnym przykładem strefy publicznej, do której dostęp jest powszechny dla każdego mieszkańca i przyjeźdźcy, bowiem rzeka wytwarza w tkance miasta przerwę, tworząc wspaniałe możliwości ekspozycji, a nie tylko zabudowy. Układy funkcjonalno-kompozycyjne

miast, wykorzystujące rzekę dla celów użytkowych, obfitują zwykle w tereny zielone i rekreacyjne (Schneider-Skalska 1997).

Ważnym zabiegiem przeprowadzonym we Florencji w drugim dziesięcioleciu XIX wieku była zamiana gospodarstw rolnych (*le cascade*) położonych nad brzegiem rzeki Arno na park miejski, co znacznie zwiększyło areał zieleni miasta obejmujący dotąd jedynie zamknięte murami ogrody, w tym także ogród Boboli (Fanelli 1979). Parco delle Cascine rozciągający się na prawym brzegu rzeki Arno jest największym parkiem miejskim Florencji. Był on tworzony w kilku etapach, a ostateczny wygląd przybrał pod koniec XVI wieku. W całości teren parku został wykupiony przez władze miejskie w 1869 roku. Park rozciąga się na obszarze 160 ha, jest długi na 3,5 km i szeroki na około 640 m. Na jego terenie znajdują się obiekty sportowe, m.in.: tor kolarski, korty tenisowe oraz hipodrom (fot. 1).

W Parco delle Cascine zieleń parkowa przeważa nad innymi formami użytkowania terenu parkowego. Faktem jest jednak, że na przełomie XX i XXI wieku przestrzeń parkowa ulegała reorganizacji, która okazała się błędna. Dużą powierzchnię parku przekazano w ręce prywatne (ponad 60%). Ponadto teren Parco delle Cascine zaczęto wykorzystywać do organizacji koncertów z udziałem wielotysięcznej publiczności. Zakładano tu nielegalne bary, kioski oraz innego rodzaju obiekty sprzedaży detalicznej, a także zorganizowano cotygodniowy targ. W nocy w parku szerzyła się prostytutka (Rombai 2001). Było to niebezpieczne miejsce z powodu drobnej przestępczości, nad którą władze miasta nie potrafiły zapanować. Mimo że trwały prace nad ogrodzeniem części parku, w celu uniemożliwienia wejścia na jego teren nocą, to ostatecznie nie zostały one ukończone. Planowano również zmianę organizacji ruchu na przylegających do parku drogach, tak aby do minimum ograniczyć wpływ ruchu pojazdów na środowisko przyrodnicze w tej części Florencji. Niestety, przestępczości nie zlikwidowano, w dalszym ciągu część parku jest miejscem prostytutki. Nie zmalało też natężenie ruchu, choćby z uwagi na utworzoną linię tramwajową, która przebiega w bezpośrednim sąsiedztwie parku.

Poza Parco delle Cascine, który założono na dużym porolniczym obszarze, florenckie parki miejskie mają postać ogrodów znajdujących się na terenach byłych posiadłości znamienitych rodów florenckich. Takich parków-ogrodów we Florencji jest dziś kilkanaście. Opis wszystkich byłby zbyt obszerny. Warto

jednak zauważyć, że drugi co do wieku park miejski – Giardino di Boboli, zajmujący 45 tys. m², założony na terenie posiadłości medycejskiej Palazzo Pitti, stanowi jeden z najlepszych przykładów tzw. ogrodu włoskiego z XVI wieku (www 2). Ogrody włoskie były charakterystyczne dla okresu renesansu. Ich kompozycje podporządkowywano często do innych elementów krajobrazu, np. do panoramy gór (Bogdanowicz 1998). Niestety, ogród ten również jest w znacznej części zaniedbany. Giardino di Boboli w części stwarza wrażenie wyschniętego, a zieleń odgrywa tu drugoplanową rolę. Rozległe tereny, wśród których znajduje się trybuna amfiteatru na łące, wykorzystywane są niezgodnie z przeznaczeniem, co powoduje niszczenie roślinności, o czym pisał w liście otwartym do Italia Nostra w 1997 roku D. Valentino, inspektor Nadzoru Dóbr Środowiska i Architektury we Florencji (Rombai 2001). Jedynie najwyższa część parku, położona na wzgórzach otaczających Florencję od strony południowej, stanowi rzeczywiste tereny zielone, pokryte piękną roślinnością o intensywnej barwie.

Należy też wspomnieć, że roślinność i tereny zielone, głównie w centralnej części we Florencji, są ubogim elementem przestrzeni miejskiej. Jest to niezrozumiałe, tym bardziej że tradycje ogrodnictwa i organizacji przestrzennej terenów zielonych sięgają we Florencji jeszcze okresu renesansu. Dziś miasto może się poszczycić wielowiekowymi drzewami potężnych rozmiarów, które rosną w wielu jego częściach. Stare i cenne drzewa znajdują się najczęściej na terenach dawnych posesji sławnych rodów florenckich, jak również bezpośrednio przy drogach i ulicach. W czasie kiedy drzewa te były sadzone, posiadłości znajdowały się najczęściej poza murami miasta, dopiero z biegiem czasu zostały wchłonięte przez miasto. Stanowiły one część wspomnianego już ogrodu włoskiego.

Drzew, które swoim kształtem i rozmiarem zwracają uwagę, jest we Florencji kilkadziesiąt. Często są przypisywane bohaterom narodowym: Dąb Garibaldiego, lub świętym: Cyprys Świętego Franciszka. Niezwykłe okazy rosnące we Florencji mają do 7,5 m obwodu mierzonego na wysokości 130 cm od gruntu (cedr Drzewo Pokoju w Villa Fabbricotti), dochodzą do wysokości 60 m (cyprys Montezuma we florenckim Ogrodzie Botanicznym) lub są żywymi świadectwami dziejów miasta (800-letni cyprys w Villa della Petraia) (www 3). Najpopularniejszym „wielkim” drzewem we Florencji jest

Libocedrus Albero dei Cornuti znajdujący się na Piazzale delle Belle Arti, którego wiek szacuje się na 150 lat, a obwód wynosi 5,4 m, przy wysokości 13 m (Capodarca 2001).

Kultywowaniem tradycji ogrodów florenckich założonych kilkaset lat temu i skupiających uprawiane od wieków gatunki roślin z całego świata zajmuje się obecnie florencki Ogród Botaniczny. Stanowi on jedną z sekcji Muzeum Historii Naturalnej Florencji, a pieczę nad nim sprawuje Uniwersytet Florencki. Giardino dei Semplici, nazwany od używanej w renesansie nazwy ziół leczniczych jest trzecim najstarszym ogrodem botanicznym świata i został założony przez ród Medyceuszy w 1545 roku. Znajdują się w nim gatunki roślin z całego świata, sprowadzane tu przez ostatnie pięćset lat (Cellai Ciuffi, Fabbri 1993).

Pomimo dużej liczby parków i ogrodów znajdujących się na terenie miasta, we Florencji mało jest terenów zielonych w samym centrum miasta. Na jednego mieszkańca przypada 7 m² zieleni publicznej, gdy tymczasem według unormowań prawnych powinno być 15 m² (La Repubblica, 3.06.1995 roku). Niedobór terenów zielonych w mieście dostrzeżony został już w Planach Zagospodarowania Przestrzennego z 1955 i 1962 roku. Faktem jest jednak, że w planie z 1955 roku przewidziano gęstą zabudowę wynoszącą 7–8 m³/m² powierzchni, na niekorzyść urządzeń sportowych i zieleni miejskiej (Masini, Bertelli 2002). Ścisłe centrum Florencji niemal całkowicie pozbawione jest zieleni, w tym drzew. Mury i fasady budynków łączą się ściśle z chodnikami i jezdniami.

Turysta przemierzający się pieszo po centrum Florencji, odwiedzając odległe o kilkaset metrów muzea i galerie sztuki, ma wrażenie poruszania się po betonowo-kamiennym obszarze, na którym nie ma nawet pojedynczych drzew, które dawałyby cień potrzebny do odpoczynku (fot. 2). Jest to tym bardziej ważne, że w klimacie śródziemnomorskim, w jakim znajduje się Florencja, okres wegetacji roślin obejmuje niemal cały rok, a niektóre gatunki drzew nie zrzucają liści nawet w okresie jesienno-zimowym i pozostają wiecznie zielone.

Być może taki krajobraz centrum Florencji, panujący tu od kilkadziesiąt lat, wpływa na ogólne postrzeganie przestrzeni miejskiej oraz uwarunkowuje zachowania urzędników, projektantów i wykonawców modernizowanych części miasta. W latach 90. XX wieku i na początku XXI wieku wiele

remontowanych odcinków ulic powstawało kosztem wycinanych drzew, często kilkusetletnich wiązów, platanów i innych. Pomimo że Regulamin Ochrony Zasobów Drzewostanu Gminy Florencia uchwalony w 1991 roku zawiera unormowania co do ochrony drzewostanu miasta, to wycinka drzew wydaje się coraz częstsza i rzadko daje się usprawiedliwić ich warunkami fitosanitarnymi (Rombai 2001).

Zaniedbane pod względem kompozycji i utrzymania zieleni miejskiej są również niektóre place, np. Piazza Tasso, na którym widać brak ochrony roślin. Na placu Santa Maria Novella, znajdującym się blisko głównej stacji kolejowej Florencji, turyści pragnący odpocząć po męczących wędrówkach wybetonowanymi ulicami rozpoczynają biwak na trawie, pozostawiając nieczystości i resztki jedzenia. Na Piazza d'Azeglio codziennie koczuje i nocuje wielu bezdomnych, którzy śpią na ławkach, a unoszący się zapach odstrasza pragnących tu wypocząć mieszkańców i turystów, a przede wszystkim dzieci, dla których wydzielono część parku.

Są jednak miejsca w centrum Florencji, gdzie zieleń współtworzy krajobraz miejski, a człowiek może się cieszyć jej obecnością. Swoistą oazą zieleni są place zabaw dla dzieci. Ważnym elementem takich placów są urządzenia rekreacyjne dla dzieci, jak huśtawki, zjeżdżalnie, karuzele napędzane elektrycznie, umieszczone pośród otaczającej je roślinności. Wydaje się, że florenckie place zabaw dla dzieci budowane są w myśl zasady, która łączy elementy tradycyjnego placu zabaw wyposażonego w urządzenia służące do zabawiania dzieci oraz placu „ekologicznego”, w którym teren został zagospodarowany przy wykorzystaniu roślinności ukształtowanej przez przyrodę z niewielkim udziałem człowieka (Haladyn i in. 2001). We Florencji liczne są przykłady tego typu placów (fot. 3).

Być może formy zachowanych dziś we Florencji terenów zielonych są wyrazem pragnienia jej mieszkańców (lub przynajmniej pewnej ich części) kontaktu z coraz bardziej oddalającą się i przeobrażaną naturą. Być może parki i ogrody miejskie stanowiły w historii miasta próbę powrotu człowieka do jego naturalnego środowiska, do egzystencji harmonijnie rozpiętej między naturę i kulturę (Jędrzejczyk 2004). Czy jednak we Florencji ta potrzeba powrotu będzie na tyle mocna, aby tereny zielone były należycie chronione również dziś? Czas pokaże.

Nekropolie – zabytkowe cmentarze

Dbałość o zielen miejską i jej ochrona trwająca od wieków jest równie ważna, jak dbałość o kulturę, spuściznę przodków, o to, co przemija i stanowi naszą historię. Florencja, jako jedno z cywilizowanych miast chrześcijańskiej Europy oraz kontynuatorka rozwoju cywilizacyjnego zapoczątkowanego w Cesarstwie Rzymskim, dbała i dba o miejsca pochówku swoich mieszkańców oraz przybyszów z innych miast i państw, których życie zakończyło się w mieście Medyceuszy. Koncepcję cmentarza jako przestrzeni nienaruszalnej i świętej wczesne chrześcijaństwo przejęło z tradycji rzymskiej (Kolbuszewski 1996). W układzie przestrzenno-funkcjonalnym Florencji znajdują się zatem cmentarze komunalne, wyznaniowe i wojskowe, spośród których wyróżnić możemy nekropolie – zabytkowe cmentarze, na których spoczywają wybitne postaci.

Nekropolia według definicji podanej w *Słowniku języka polskiego* (Szymczak 1988) to starożytny i wczesnochrześcijański cmentarz, zwykle w pobliżu wielkich miast. Za nekropolie uznaje się cmentarzyska, „miasta umarłych” o zabytkowym charakterze. W czasie ponad dwóch tysięcy lat historii Florencji, w epoce paleochrześcijańskiej, a zatem na długo przed tworzeniem cmentarzy jako odosobnionych terenów przeznaczonych na pochówek, funkcję cmentarną potwierdzoną odkrywkami archeologicznymi pełniła bazylika Santa Felicita. Źródła pisemne potwierdzają tę funkcję również w dwóch innych bazylikach: San Lorenzo oraz San Pier Maggiore (Paolucci 1999). Funkcję pochówku biskupów Florencji w tym czasie pełniła również katedra Santa Separata, która nie zachowała się jednak jako budowla; dziś możemy zwiedzać jedynie jej fragmenty w postaci odkrywek archeologicznych. W jej miejscu wybudowano katedrę Santa Maria del Fiore. W wiekach późniejszych, począwszy od wczesnego średniowiecza, funkcję grzebalną pełniła głównie bazylika Santa Croce, z największą liczbą grobów wyśmienitych postaci florenckiego renesansu, np. Buonarrotiego, Macchiavellego i Galileusza. Poza nią funkcję tę pełniła wspomniana już katedra Santa Maria del Fiore, gdzie pochowani są inni twórcy epoki renesansu: Brunelleschi i Giotto, oraz krypta kościoła San Lorenzo, gdzie spoczywa m.in. Donatello i najślawniejszy z Medyceuszy – Wawrzyniec Wspaniały (Carniani 1992).

Skupiając się jednak na nekropoliach określonych według definicji podanej na wstępie niniejszego rozdziału, we Florencji znajduje się kilka zabytkowych cmentarzy, z których każdy powstał parę stuleci temu. Są to: Cimitero (pol. cmentarz) degli Allori, degli Inglesi, Monumentale Ebraico, Israelitico, della Misericordia, di Soffiano, delle Porte Sante, di Trespiano. Wymienione nekropolie posiadają wysoką wartość historyczną i architektoniczną. Florencja miała bowiem duży wkład w rozwój państwowości Włoch, o czym mogą świadczyć również nazwiska osób pochowanych na cmentarzach florenckich. Spoczywają tam postacie odgrywające w przeszłości główne role w życiu społecznym, politycznym i artystyczno-literackim Włoch. Wyjątek stanowią dwa cmentarze wojskowe: Cimitero Americano dei Falciani (żołnierzy amerykańskich), założony po II wojnie światowej i znajdujący się na styku dwóch gmin: Impruneta i San Casciano in Val di Pesa (z których pierwsza graniczy z Florencją), oraz tzw. Florencki Cmentarz Wojenny położony w Fiesole, gminie graniczącej z Florencją od północnego wschodu. Cmentarze te z racji swojego znaczenia uznawane są jednak za florenckie.

W XVIII wieku szybki rozwój demograficzny miast europejskich wymusił na władzach miejskich i kościelnych podjęcie decyzji o zaniechaniu pochówków w kościołach oraz ich otoczeniu, w związku z czym powstały pierwsze nekropolie pozamiejskie. Dziś wrosły one w obszar miast i stanowią ich charakterystyczny element (Więcek, Gotfryd 2004).

Jedną z takich nekropoli, najznamienszą z uwagi na pochowane tam osoby oraz artystyczno-architektoniczny charakter nagrobków, jest Cimitero delle Porte Sante położony na tyłach bazyliki San Miniato al Monte (fot. 4). Pomysł utworzenia cmentarza na wzgórzu w piętnastowiecznych fortyfikacjach rozciągających się wokół tej bazyliki powstał jeszcze w 1837 roku, równoległe z tworzeniem nowej sieci dróg wokół rozrastającej się Florencji, która nabrała nowego wymiaru wraz z wprowadzeniem w życie planu Giuseppe Poggiego. Przychody z pochówków miały posłużyć do restauracji bazyliki San Miniato, co uchroniłoby budynki klasztorne od degradacji. Nekropolia powstała jednak dopiero w 1865 roku (Paolucci 1999).

Poza licznymi grobowcami – budowlami w stylu neogotyckim, sława tego cmentarza zrodziła się wraz z pochówkiem takich znamienitych osób, jak Carlo Collodi – autor bajki „Pinokio”, malarz Pietro Annigoni, pisarz Giovanni



Fot. 1. Fragment Parco delle Cascine z widoczną częścią hipodromu oraz w tle, kopułą Bazyliki Santa Maria del Fiore (fot. J. Gurgul)



Fot. 2. Piazza SS Annunziata przed muzeum „Spedale degli Innocenti”, jako przykład centrum Florencji pozbawionego elementów zieleni (fot. J. Gurgul)



Fot. 3. Przykład placu – ogrodu zabaw dla dzieci we Florencji (fot. J. Gurgul)



Fot. 4. Cmentarz „Cimitero delle Porte Sante” we Florencji (fot. J. Gurgul)

Papini, dziennikarz, polityk i premier Włoch Giovanni Spadolini, a także dzięki słynnej rodzinie florenckiej Cecchi Gori. Na cmentarzu pochowani są również Polacy, m.in. hrabianka Amelia Dzieduszycka (Gurgul 2008).

Słynną nekropolią Florencji jest również Cimitero degli Inglesi znajdujący się najbliżej centrum miasta. Cmentarz ten zbudowany został przez Wielkiego Księcia Toskanii Leopolda II i służył do pochówku niekatolickich mieszkańców Florencji. Wcześniej mogli być oni chowani jedynie poza Florencją, w Livorno. Cmentarz powstał w 1828 roku poza bramą Porta a Pinti, kiedy we Florencji istniały jeszcze mury miejskie. W 1865 roku Giuseppe Poggi, rozszerzając granice Florencji i obalając mury miasta, przeorganizował teren cmentarza, tworząc obwodnicę, w tym plac Donatello, którego owalna powierzchnia zajmowana jest właśnie przez wspomnianą wyżej nekropolię (Fanelli 1979). Na cmentarzu znajdują się groby obywateli wielu narodowości. Najliczniejszą grupę stanowią Anglicy, z uwagi na liczną w XIX wieku wspólnotę brytyjską we Florencji, a wśród najślawniejszych postaci – pisarka Elizabeth Barrett Browning. Pochowani są tu również Żydzi, Grecy, Rosjanie, Francuzi, Niemcy, Duńczycy. Aktualnie prowadzone są poszukiwania danych na temat pochowanych tu osób w spisach w Wielkiej Brytanii, Rosji i Włoszech, które następnie są publikowane w Internecie. Biblioteka cmentarna zawiera książki pisane przez osoby tutaj pochowane lub napisane o nich. Prowadzone są również prace mające na celu przywrócenie wyglądu cmentarza z epoki wiktoriańskiej (www 1). Kiedy wspólnoty niekatolickie mieszkające we Florencji nie mogły być już chowane na Cimitero degli Inglesi, gdyż po zniesieniu murów obronnych znalazł się on wewnątrz miasta, a regulamin zabraniał pochówku nowych zwłok, pod koniec XIX wieku powstał Cimitero degli Allori. Cmentarz ten położony jest na peryferiach Florencji, w Galluzzo, na via Senese. W 2005 roku pochowana została tu Oriana Fallaci, słynna kontrowersyjna pisarka włoska.

Inną niekatolicką wspólnotą zamieszkującą Florencję byli Żydzi. Jako niekatolicy mieszkający we Florencji mieli oni osobny cmentarz: Cimitero Monumentale Ebraico (Zabytkowy Cmentarz Żydowski). Znajduje się on w zachodniej części Florencji i powstał w 1777 roku, kilkadziesiąt metrów od murów miasta. Cmentarz pełnił swoją funkcję do 1880 roku, kiedy to w północnej części miasta powstała inna żydowska nekropolia – Cimitero Israelitico. Odwiedzana przez uczestników wycieczek, jest ciekawym

miejscem historycznym i artystycznym dzięki licznym grobowcom z XVIII wieku Na cmentarzu znajdują się trzy zabytkowe kaplice, z okresu po zjednoczeniu Włoch (www 1).

Jak wspomniano, jednym z największych przełomów w dziejach kultury europejskiej, a zatem także i florenckiej, było doprowadzenie w wyniku bardzo szeroko zakrojonych akcji do przeniesienia cmentarzy położonych w obrębie miejscowości poza mury miasta. Realizacja tych reform przebiegała opornie. Trzeba było kilkudziesięciu lat, aby cmentarze pozamiejskie zyskały aprobatę, a stało się tak dzięki pojawieniu się nurtu romantycznego, który promował nowe widzenie, rozumienie i przeżywanie problematyki śmierci (Kolbuszewski 1996). Dzięki temu cmentarze zyskały nowy wygląd, a ich wartość architektoniczna jest porównywalna do wartości architektury urbanistycznej miasta.

Najstarsze dwa cmentarze florenckie znajdują już na granicy administracyjnej miasta. Cimitero della Misericordia powstał w 1747 roku w celu grzebania zmarłych ze szpitala Santa Maria Nuova. Cmentarz został przebudowany w 1838 roku i oddany pod kuratelę Bractwa Miłosierdzia. Pochówki wykonywane były tu do 1898 roku, kiedy to Bractwo założyło nowy cmentarz: Cimitero di Soffiano znajdujący się w południowej części Florencji (Paolucci 1999). Nieco młodszy Cimitero di Trespiano znajduje się obecnie na granicy północnej części miasta, w przyłączonej do Florencji miejscowości Trespiano. Powstał on w 1784 roku, w konsekwencji reform przeprowadzonych przez Habsburgów Lotaryńskich rządzących Florencją, którzy wydali zakaz grzebania w kościołach. Ten zabytkowy cmentarz został następnie poszerzony o pobliskie zbocze, dzięki czemu rozpościera się z niego piękny widok na okoliczne tereny i wzgórza. Jest to największy cmentarz komunalny Florencji. Pochowany jest tutaj najwybitniejszy twórca układu przestrzenno-funkcjonalnego Florencji po zjednoczeniu Włoch – Giuseppe Poggi.

Wojny były przyczyną upadku wielu narodów, zmieniały też ich geopolityczne znaczenie. Walki wojenne pochłaniały tysiące ludzkich istnień: żołnierzy i cywilów walczących o losy świata na wielu kontynentach. Tragiczne losy ludzi niezależnie od ich narodowości jednoczą cmentarze wojskowe, które rozsiane są po całej Europie. Niejednokrotnie żołnierze wrogich wojsk polegli w czasie bitew i walk nie byli grzebani z godnością, a ich los zdawał się nie

tylko tragiczny za życia, ale również po śmierci (Partridge 2013). Takie cmentarze znajdują się również w bezpośrednim sąsiedztwie Florencji; z racji swego znaczenia uznawane są za cmentarze florenckie.

Cmentarze wojskowe reprezentują naród bądź państwo, stąd ich charakter instytucjonalny. Są tworzone na mocy postanowień stosownych władz i oddawane pod opiekę społeczeństwa. Mówią o tragedii, a zarazem o heroicznym patosie żołnierskiej śmierci, silnie eksponując jej celowość (Kolbuszewski 1996). Tak też było w przypadku florenckiego cmentarza żołnierzy amerykańskich. Państwo włoskie w ramach wdzięczności za pomoc w walce o wyzwolenie oddało ten teren Stanom Zjednoczonym. Cimitero Americano di Falciani skupia mogiły ponad 4 tys. żołnierzy Stanów Zjednoczonych Ameryki, poległych w czasie kampanii wyzwolenia Włoch w 1945 roku.

Podobne działania miały miejsce w przypadku innego cmentarza – Florenckiego Cmentarza Wojennego, znajdującego się w gminie Fiesole, gdzie pochowani zostali żołnierze walczący o wyzwolenie Włoch w kampaniach między 1943 a 1945 rokiem. – obywatele Commonwealth, czyli polegli z krajów dawnego imperium brytyjskiego. Miejsce pod cmentarz zostało wybrane z terenów wokół Florencji będących w posiadaniu państwa włoskiego.

Florencja jest miastem, w którym utworzono dwa cmentarze wojenne o dużej wartości niematerialnej. Są tu pochowani żołnierze innych narodowości niż włoska. Warto wspomnieć, że na terenie Włoch toczyło się wiele bitew, w których życie tracili żołnierze obcego pochodzenia. Cmentarzy skupiających mogiły żołnierzy różnych narodowości jest we Włoszech więcej. Przykładem może być Monte Cassino, znajdujący się kilkaset kilometrów na południe od Florencji, na którym spoczywa blisko 1100 żołnierzy polskich. Tamtejszy teren pod cmentarz został przyznany w podzięcie przez państwo włoskie narodowi polskiemu (Krajewski 2007).

Wnioski

Kultura o charakterze materialnym przejawia się w wielu działaniach człowieka. Powyższe rozważania pozwalają uchwycić rozwój i zmienność w postrzeganiu przez mieszkańców Florencji zagadnień dotyczących

ochrony zieleni miejskiej oraz tworzenia i sprawowania pieczy nad miejscami pochówku. W artykule pokazano, że działalność kulturalna mieszkańców Florencji od wieków była skupiona na ochronie elementów przyrody w tkance miejskiej oraz na tworzeniu miejsc nieodłącznie związanych z losem człowieka i świadczących o jego przemijaniu. Rozwój cywilizacji na Półwyspie Apenińskim, który w zorganizowanej formie państwowości, bardziej lub mniej podzielonej, trwa od ponad dwóch tysięcy lat, miał wpływ na sposób ochrony wartości i dóbr przyrodniczo-kulturowych oraz na czas historyczny, w którym mieszkańcy Florencji zaczęli dbać o tereny zielone oraz miejsca wiecznego spoczynku.

Odpowiednia dbałość o przyrodę, o jej ciągłość w czasie była widoczna we Florencji na przestrzeni wieków. Obecnie wpływ na ochronę przyrody ma wszechobecna ekonomia i konsumpcyjne postrzeganie rzeczywistości. W artykule przyroda przedstawiona została jako element kompozycyjny miasta, który mieszkańcy Florencji, w zależności od epoki i poziomu rozwoju społeczno-gospodarczego, uznali za konieczny do współistnienia lub też zbędny – stąd jego częściowa eliminacja.

Inaczej wygląda społeczne i polityczne postrzeganie miejsc wiecznego spoczynku. Cmentarze są miejscami, którymi społeczność i instytucje miejskie wciąż zajmują się z należytą dbałością. Świadczyć o tym może ciągłe rozszerzanie przestrzeni nekropoli, przenoszenie i otwieranie nowych po wyczerpaniu się miejsca na pochówek w poprzednich, jak również bogactwo architektoniczne oraz dbałość o zabytkowe nagrobki. Nie chodzi tu jedynie o ochronę i konserwację nienaruszalnej przestrzeni sakralnej, ale również o sposób organizacji przestrzeni miejskiej i architektoniczną kompozycję miejsc wiecznego spoczynku.

Literatura

- Bogdanowicz P., 1998, *Człowiek i przestrzeń, Kultura, Przestrzeń, Sztuka*, WSiP, Warszawa.
- Carniani M., 1992, *Firenze, 2000 anni di storia e arte*, Kina Italia, Eurografica, Firenze.
- Cellai Ciuffi G., Fabbri F., 1993, *Guide to the „Giardino dei Semplici”*, Tipografia „Il Sedicesimo”, Firenze.

- Fanelli G., 1979, *Firenze*, Edizioni Laterza, Bari.
- Grodziska-Ożóg K., 1983, *Cmentarz Rakowicki w Krakowie*, Wydawnictwo Literackie, Kraków – Wrocław.
- Gurgul J., 2008, *Miastotwórcza rola kultury w rozwoju Florencji i Krakowa*, praca doktorska w IGiGP, UJ, Kraków.
- Haladyn K., Mikłaszewski A., Wojtyszyn B. (red.), 2001, *Kształtowanie przestrzeni zurbanizowanej w myśl zasad ekorozwoju*, Polski Klub Ekologiczny Okręg Dolnośląski, Wrocław.
- Jędrzejczyk D., 2004, *Geografia humanistyczna miasta*, Wydawnictwo Akademickie Dialog, Warszawa.
- Kolbuszewski J., 1996, *Cmentarze*, Wydawnictwo Dolnośląskie, Wrocław.
- Krajewski W., 2007, *Żołnierze Generała Andersa*, Wydawnictwo Jagiellonia SA, Kraków.
- Masini D., Bertelli M. (red.), 2002, *Abitazioni popolari e locazioni urbane nella storia fiorentina*, Casa Editrice PLAN, Sesto Fiorentino.
- Paolucci A. (red.), 1999, *Firenze, La storia, L'architettura, l'arte della città, Itinerari nel patrimonio storico-religioso*, Arnoldo Mondadori Editore S.p.A., Milano.
- Partridge A., 2013, *Pleśna, jakiej już nie ma*, Partidge productions, Kraków – Pleśna.
- Rombai L., 2001, *Firenze e l'ambiente. Problemi e prospettive riflessi dalla stampa quotidiana*, Centro Editoriale Toscano, Firenze.
- Schneider-Skalska G., 1997, *Tereny nadwodne, jako obszary publiczne*, [w:] W. Seruga, A. Wyżykowski (red.), *Projektowanie urbanistyczne w nowych warunkach ustrojowych – jego rola w aktywizacji miast*, Materiały V Ogólnopolskiej Konferencji Naukowej Instytutu Projektowania Urbanistycznego WA PK, Mogilany k. Krakowa, 21–22.11.1997, PK im. Tadeusza Kościuszki, Kraków, 137–156.
- Szymczak M. (red.), 1988, *Słownik Języka Polskiego*, PWN, Warszawa.
- Więcek A., Gotfryd M., 2004, *Cmentarze Krakowa*, Stowarzyszenie Historyków Sztuki, Kraków.

Strony internetowe

- www 1, <http://it.wikipedia.org> (dostęp: 19.11.2014).
- www 2, <http://www.firenze-online.com> (dostęp: 19.11.2014).
- www 3, <http://www.teladoiofirenze.it> (dostęp: 19.11.2014).

Selected environmental-cultural elements in spatial-functional system of Florence

Summary

The article focuses on issues regarding green areas in urban space and necropolises, i.e. historical cemeteries which have been functioning for several hundreds of years within the municipal tissue of Florence. These elements of the spatial and functional layout of the city of the Medici family, often overlooked in numerous studies, deserve an in-depth analysis due to the fact that they play an important role in development of the city and its historical evolution. The article presents the historical and the contemporary situation regarding the above-listed natural and cultural elements of Florence.

Keywords: Florence, necropolises, urban space

Jacek Gurgul

jacek.gurgul@parola.com.pl

DAGMARA KOCIUBA

Propozycja nowej metodyki badań przemian struktur funkcjonalno-przestrzennych miast

Zarys treści: Pracę rozpoczyna przegląd badań prowadzonych nad strukturą funkcjonalno-przestrzenną miasta. Zaprezentowane zostały najważniejsze założenia stanowiące podstawę metod badawczych w tej dziedzinie. Zasadniczą treść artykułu stanowi autorska propozycja uniwersalnej metody badań tej struktury w ujęciu dynamicznym.

Słowa kluczowe: metodyka badań miast, przemiany struktury funkcjonalno-przestrzennej, sąsiedztwo funkcji, klasyfikacja funkcjonalna terenów miejskich

Wprowadzenie

Przegląd badań dotyczących struktury funkcjonalno-przestrzennej miast

Pierwsze prace ukazujące przestrzenne i funkcjonalne zróżnicowanie terenów miejskich w Polsce miały charakter studiów fizjonomicznych i krajobrazowych (m.in. Mrazkówna 1924; Simche 1930; Leszczycki 1936), którym towarzyszyły opracowania kartograficzne (Simche 1928). Po II wojnie światowej z nurtu krajobrazowego wyodrębniły się nowe kierunki badawcze, m.in. studia nad użytkowaniem ziemi w miastach oraz strukturą morfologiczną miast.

Szczegółowe badania nad użytkowaniem ziemi w miastach, które początkowo wiązały się z pracami praktycznymi z zakresu urbanistyki i planowania

przestrzennego (m.in. Leonhard 1950), w późniejszym czasie zostały wzbogacone o studia geograficzno-historyczne. Charakter taki miały prace prowadzone w ośrodku krakowskim (m.in. Bromek 1955; Mydel 1971; Górka 1974). Mniej liczne publikacje poświęcono analizie zmian użytkowania ziemi w ujęciu dynamicznym (m.in. Bromek 1966; Liszewski 1979; Gaczek 1992; Luchter 2010).

Podstawy metodyczne badań morfologicznych stworzyli M.R.G. Conzen (1960) – twórca teorii cyklu rozwojowego działki miejskiej, a w Polsce K. Dziewoński (1962), S. Golachowski i J. Pudełko (1963), M. Koter (1994), zaś teoretyczne – P. Korcelli (1974). W pracach koncentrowano się głównie na analizach zmian morfologicznych układów przestrzennych (Golachowski 1969; Miszewska 1971; Zagożdżon 1971; Kulesza 2001), które pozwalają odtworzyć proces rozwoju miasta. Ważnym elementem tego procesu były analizy archiwalnych materiałów kartograficznych (m.in. Koter 1969; Mydel 1994).

Zmiany ustrojowe i gospodarcze po 1989 roku skutkowały pojawieniem się prac poświęconych analizom kierunków i efektów przemian struktur funkcjonalno-przestrzennych miast (m.in. Biderman 1998; Liszewski, Wolaniuk 1998; Rydz 1999; Miszewska 2002; Górka 2004; Parysek 2005).

Studia nad strukturą przestrzenną i użytkowaniem ziemi, których wynikiem są nowe typologie, klasyfikacje i modele, wydają się mniej liczne (m.in. Werwicki 1970; Liszewski 1973, 1977). Wśród prac teoretycznych z zakresu funkcji miasta należy wymienić studia A. Suliborskiego (1994).

Badania przemian struktur funkcjonalnych i przestrzennych w ujęciu dynamicznym i historycznym są najmniej licznie reprezentowaną dziedziną w geografii miast i zazwyczaj ograniczają się do krótkich okresów istnienia miasta (m.in. Ciok 1979; Chudak 2001). Składa się na to kilka przyczyn: brak pełnych i spójnych materiałów źródłowych, w szczególności kartograficznych – zwykle rozproszonych w wielu instytucjach, multidyscyplinarność i czasochłonność prac, brak wypracowanej jednorodnej metodyki, a przez to brak porównywalności wyników badań.

Przesłanką do opracowania nowego podejścia metodycznego był brak badań, które w sposób kompleksowy (opisowy i kartograficzny) analizowałyby zamiany struktury funkcjonalno-przestrzennej miast od ich zarania do współczesności oraz brak jednorodnej metodyki, która służyłaby porównywalności wyników prac. Próbę wypełnienia tej luki badawczej podjęto

w pracy doktorskiej pt. „Przyrodnicze, gospodarcze i polityczne uwarunkowania rozwoju struktury funkcjonalno-przestrzennej Lublina” (Kociuba 2005), której recenzentem był prof. dr hab. Zygmunt Górka, a rozwinięto ją w książce „Lublin. Rozwój przestrzenny i funkcjonalny od średniowiecza do współczesności” (Kociuba 2011).

Niniejszy artykuł prezentuje kompleksową metodykę badań oraz wyniki jej praktycznego zastosowania i jednocześnie daje podstawę do wdrażania podobnych prac dotyczących przemian struktur funkcjonalno-przestrzennych miast oraz rządzących nimi uwarunkowań.

Istota metody. Założenia podstawowe

Punktem wyjścia dla nowego podejścia metodycznego w badaniach przemian struktur funkcjonalno-przestrzennych miast był genetyczno-systemowy program badawczy zaproponowany przez A. Suliborskiego (1994) do badań historycznych struktury funkcjonalnej w oparciu o szerokie i wieloaspektowe pojmowanie funkcji miasta: społeczne, gospodarcze (ekonomiczne) oraz morfologiczne (fizjonomiczno-przestrzenne)¹. Program ten dostosowano do potrzeb kompleksowych badań nad przemianami struktur funkcjonalno-przestrzennych miast. W proponowanej metodyce za wyjściową przyjęto definicję, według której struktura funkcjonalno-przestrzenna obrazuje rozmieszczenie poszczególnych funkcji na obszarze miasta oraz formy użytkowania terenów miejskich (Słodczyk 2001), a także wzajemne relacje między funkcjami.

Badania obejmują cały okres istnienia ośrodka protomiejskiego (przed lokacją) i miasta (po nadaniu praw miejskich), dzielący się na kilka głównych okresów, w których następowały znaczące przemiany struktury funkcjonalno-przestrzennej. Przy wydzieleniu okresów można bazować na klasyfikacji typów rozwojowych miast i osiedli zaproponowanej przez A. Werwickiego (1970).

¹ Schemat prac zakładał: 1. Identyfikację głównych czynników sprawczych (funkcjonalnych); 2. Wyróżnienie procesów i faz (etapów) kształtujących funkcje i strukturę funkcjonalną; 3. Ustalenie katalogu funkcji dominujących i rodzaju struktury wynikających z tych procesów; 4. Określenie efektów przemian funkcjonalnych.

Aby ujednoczyć wyniki analiz, dla poszczególnych okresów sporządzono jednolitą klasyfikację funkcjonalną terenów miejskich². Wyróżnia się siedem głównych funkcji, którym przyporządkowano konkretne formy użytkowania terenu oraz trzy kategorie dodatkowe. Za podstawę klasyfikacji przyjęto funkcję jaką w mieście pełnią poszczególne tereny, będące przestrzennym wyrazem różnorodnej działalności człowieka (Liszewski 1973).

Wydzielono następujące funkcje główne³:

- mieszkaniowa, na terenach zajętych pod zabudowę mieszkaniową zwartą i luźną, a także budynki niemieszkalne (np. garaże, zabudowania gospodarcze, komórki),
- produkcyjna (wytwórcza, przemysłowa), którą reprezentują tereny i zabudowania zajęte przez rzemiosło, wytwórczość i przemysł wszystkich branż oraz składy i magazyny, a także obszary eksploatacji i przetwórstwa surowców mineralnych,
- komunikacyjna, którą pełnią tereny komunikacji drogowej, kolejowej i lotniczej; dodatkowo wyróżnia się: drogi (ulice) główne, drogi (ulice), drogi (ulice) pozostałe,
- usługowa, związana z funkcjonowaniem instytucji, organizacji, przedsiębiorstw o różnym profilu działalności oraz terenów służących zaspokojeniu endogenicznych i egzogenicznych potrzeb mieszkańców miasta i regionu; do kategorii tej zalicza się tereny i budynki zajęte przez administrację państwową, publiczną, gospodarczą oraz służby penitencjarne, założenia kościelne i klasztorne oraz funkcjonujące w danym okresie cmentarze⁴, a także tereny i obiekty związane z handlem, oświatą i nauką oraz kulturą, ochroną zdrowia i opieką społeczną oraz świadczeniem pozostałych usług,
- militarna (obronna, garnizonowa), którą reprezentują założenia i umocnienia obronne oraz tereny wykorzystywane przez wojsko,

² W założeniach nawiązuje ona do podziału funkcjonalnego II stopnia S. Liszewskiego (1977).

³ Ze względu na specyfikę prac (zakres czasowy, stopień szczegółowości analiz, role miastotwórcze) wydzieliła się funkcję militarną (obronną, garnizonową), a także dokonuje szczegółowych podziałów funkcji rolniczej oraz komunikacyjnej.

⁴ Do przełomu XVIII i XIX wieku cmentarze zakładano przy kościołach, wraz z którymi tworzyły one w przestrzeni miejskiej tereny *sacrum*.

- rekreacyjno-wypoczynkowa reprezentowana przez zagospodarowane oraz urządzone tereny oraz obiekty służące rekreacji, wypoczynkowi i uprawianiu sportów,
- rolnicza na terenach objętych produkcją rolną; w jej obrębie wyróżnia się: grunty orne, łąki i pastwiska, sady i ogrody oraz ogrody działkowe.

Do wszystkich wyżej wymienionych grup zlicza się również obiekty i tereny towarzyszące, np. budynki biurowe, gospodarcze i techniczno-magazynowe, tereny zieleni, drogi wewnętrzne dojazdowe i dojścia, ścieżki z ruchem pieszym, chodniki, parkingi itp.

Ponadto wydziela się trzy kategorie dodatkowe stale lub czasowo występujące w granicach miasta:

- lasy – jako zespoły drzew, krzewów i runa występujące trwale na jednej powierzchni,
- wody powierzchniowe – płynące i stojące oraz naturalne i sztuczne,
- nieużytki – naturalne i sztuczne niezagospodarowane tereny zielone, bagna, podmokłości, strome skarpy.

Zgodnie z przyjętymi zasadami zakres opracowania wyznaczają granice miasta, a przy ich określaniu przyjmuje się kryterium administracyjne. Dla okresu przedlokacyjnego bierze się pod uwagę obszar stałego zasiedlenia (ekumeny). Za podstawową jednostkę przestrzenną przyjmuje się blok urbanistyczny. Obszary funkcjonalne klasyfikuje się w zależności od przewagi występujących funkcji. W pracach redakcyjnych stosuje się metodę chorochromatyczną, która pozwala na wydzielenie większych obszarów funkcjonalnych⁵. Ponadto w badaniach stosuje się metodę retrogresywną, którą uzupełnia się metodą rekonstrukcji kartograficznej (zapisu wstecznego), stosowaną m.in. przez M. Kotera (1969), która polega na wstecznej interpretacji

⁵ Użyte barwy są ogólnie stosowane w kartografii i planowaniu przestrzennym do oznaczania poszczególnych funkcji terenów. Są to: dla terenów mieszkaniowych – jasnopomarańczowy; produkcyjnych – jasnioletowy; komunikacyjnych – biały; usługowych – czerwony; militarnych – oliwkowy; rekreacji i wypoczynku oraz sportu – jasnozielony; rolniczych: a) sadów i ogrodów – zielony; b) łąk i pastwisk – seledynowy; c) gruntów ornich – żółty; d) ogrodów działkowych – zielony; lasów – ciemnozielony; wód – niebieski; nieużytków – różowy. W przypadku obszarów, dla których nie można było wskazać funkcji głównej, zastosowałam szrafury (ukośne pasy w kolorach wydzieleni) świadczące o wielofunkcyjności danego terenu.

źródeł historycznych z punktu widzenia funkcjonalnego. Przy rekonstrukcjach należy brać pod uwagę fakt wystąpienia zjawiska tzw. konserwatyizmu przestrzennych form osadniczych (m.in. Ostrowski i in. 1957). Zastosowana metodyka pozwala na ustalenie zmienności struktury funkcjonalno-przestrzennej miasta w całym okresie jego istnienia oraz wyróżnienie kształtujących ją procesów.

Jak wynika z przedstawionego przeglądu, zastosowane metody można ująć w 4 kategorie: 1. kartowanie terenowe, 2. analizy materiałów źródłowych: kartometryczne, opisowe i statystyczne, 3. wizualizacja przy pomocy narzędzi GIS, 4. analizy taksonomiczno-statystyczne przeprowadzone w środowisku GIS.

Etapy pracy

Proponowaną strategię badawczą można ująć w schemat postępowania oparty na sześciu etapach:

- I. Stworzenie periodyzacji funkcjonalnej oraz identyfikacja głównych funkcji będących czynnikami sprawczymi przemian funkcjonalnych i przestrzennych na obszarze miasta.
- II. Odtworzenie struktury funkcjonalno-przestrzennej miasta w każdym z analizowanych okresów:
 - A) Rekonstrukcja granic miasta od średniowiecza do współczesności;
 - B) Redakcja map struktury funkcjonalno-przestrzennej miasta.
- III. Analiza kierunków i tempa zmian struktury funkcjonalno-przestrzennej miasta.
- IV. Ustalenie relacji sąsiedztwa funkcji.
- V. Wytypowanie uwarunkowań kształtujących strukturę funkcjonalno-przestrzenną miasta w każdym z analizowanych okresów.
- VI. Synteza końcowa.

Etap I

Zgodnie z przyjętym schematem postępowania na wstępie prac na podstawie szczegółowej analizy materiałów źródłowych (historycznych

i współczesnych źródeł pisanych i kartograficznych) wydziela się główne okresy rozwoju miasta, w których nastąpiły znaczące zmiany przestrzenne i funkcjonalne⁶. Pozwala to stworzyć periodyzację funkcjonalną, która będzie punktem odniesienia w toku dalszych prac. Na tym etapie ustala się zbiór funkcji miastotwórczych, które wywoływały największe zmiany funkcjonalne i przestrzenne w poszczególnych etapach rozwoju miasta. Bazę stanowi katalog funkcji przyjęty w klasyfikacji funkcjonalnej terenów miejskich.

Etap II

Zgodnie z przyjętą metodyką w drugim etapie następuje odtworzenie struktury funkcjonalno-przestrzennej w każdej z wydzielonych faz rozwoju miasta. Efektem tych prac jest opracowanie map struktury funkcjonalno-przestrzennej dla reprezentatywnych okresów.

A. Rekonstrukcja granic miasta i sieci rzecznej od średniowiecza do współczesności

Zazwyczaj pierwsze plany miast w pełnych granicach administracyjnych pochodzą z XVIII i XIX lub też początków XX wieku, dlatego konieczne jest odtworzenie granic terenów miejskich dla poprzedzających okresów historycznych. Do przeprowadzenia rekonstrukcji wykorzystuje się archiwalne mapy cząstkowe, opisy zawarte w literaturze problemowej (informacje zawarte w opracowaniach historyków, archeologów oraz materiały archiwalne, np. monografie miasta, wyciągi z akt miejskich, reskrypty, księgi ziemskie, akty notarialne, ilustracje itp.), analizuje układy pól, granice własności oraz ukształtowanie terenu.

Geneza większości miast nierozzerwalnie wiąże się z występowaniem wód powierzchniowych, tj. źródeł, rzek czy zbiorników wodnych. Dlatego też sieć rzeczna może stanowić „osnowę” dla przeprowadzenia rekonstrukcji

⁶ W przypadku Lublina były to: 1. Okres przedlokacyjny – umiarkowanego rozwoju (od VI wieku do 1317 roku); 2. Okres dynamicznego rozwoju (1317–1648); 3. Okres depresyjno-dynamiczny (1648–1815); 4. Okres umiarkowanie dynamicznego rozwoju (1815–1944); 5. Okres dynamicznego rozwoju (1944–).

przemian funkcjonalnych i przestrzennych. W związku z tym na tym etapie należy przeprowadzać rekonstrukcje lokalizacji źródeł i przebiegu koryt rzek w poszczególnych okresach rozwoju miasta, czy rekonstrukcje linii brzegowej mórz, zbiorników naturalnych i sztucznych (w tym przypadku najlepiej oprzeć się na analizach ukształtowania powierzchni i ukazać zbiorniki w okresie maksymalnego wypełnienia).

Potwierdzeniem poprawności rekonstrukcji jest m.in. zgodność uzyskanych danych dotyczących powierzchni miasta z informacjami zawartymi w materiałach archiwalnych. Jest to bardzo istotne ze względu na wiarygodność analiz prowadzonych w kolejnych etapach pracy.

B. Redakcja map struktury funkcjonalno-przestrzennej

W dalszej fazie prac sporządza się mapy struktury funkcjonalno-przestrzennej według zaproponowanej klasyfikacji funkcjonalnej terenów miejskich.

W pierwszej kolejności przeprowadza się identyfikację struktury funkcjonalno-przestrzennej miasta w roku bazowym (najlepiej na podkładzie Mapy Topograficznej Polski w skali 1:10 000 aktualizowanej w trakcie inwentaryzacji w terenie). Kolejne mapy redaguje się dla okresów, w których nastąpiły znaczące zmiany funkcjonalne i przestrzenne. Jak już wspomniano, przy konstruowaniu map wstecznych stosuje się metodę retrogresywną, którą uzupełnia się metodą rekonstrukcji kartograficznej. Współczesne i archiwalne źródła kartograficzne stanowią materiał wyjściowy do przeprowadzenia retrogresji. Mapy wsteczne opiera się na analizie archiwalnych materiałów pisanych i ikonograficznych. Należy stosować zasadę konserwatywności przestrzennych form osadniczych. Mapą bazową do przeprowadzenia rekonstrukcji, w wyniku której otrzymuje się mapy przedstawiające strukturę funkcjonalno-przestrzenną miasta w latach ubiegłych, jest najlepiej zachowany i najdokładniejszy plan miasta pochodzący z zasobów archiwalnych (w przypadku Lublina był to plan S.J.N. Łąckiego z 1783 roku w skali ok. 1:4 500). Do odtworzenia struktury funkcjonalno-przestrzennej miasta (ośrodka protomiejskiego) w (wczesnym) średniowieczu wykorzystuje się materiały archeologiczne, archiwalne i historyczne.

Źródłowe materiały kartograficzne potrzebne do stworzenia map wstecznych należy zeskanować, a następnie zrektyfikować i dostosować do

jednolitej skali (np. 1:10 000). Bazę do rektyfikacji archiwalnych materiałów kartograficznych mogą stanowić obiekty o niezmienionej lokalizacji w całym analizowanym okresie, np. ratusz, kościoły, czy zachowane fragmenty murów miejskich, np. bramy, baszty. Każdemu z utworzonych obiektów należy przyporządkować bazę informacji dotyczącą powierzchni i rodzaju pełnionych funkcji. Wynik przetworzenia danych na wersję elektroniczną powinny stanowić mapy cyfrowe wykonane w środowisku GIS (np. ArcView czy ArcGIS), które przedstawiają obszary funkcjonalne występujące w danym czasie oraz wzajemne relacje pomiędzy nimi.

Ze względu na długi okres badawczy zastosowanie jednolitych kryteriów wydzielenia, jednorodnej skali map oraz wykorzystanie metod GIS uzyskany materiał porównawczy stanowi rzetelną podstawę do prowadzenia dalszych analiz i zestawień.

Etap III

W kolejnym etapie prac przy użyciu narzędzi GIS dokonuje się analiz statystyczno-ilościowych, w wyniku których ustala się powierzchnie poszczególnych obszarów funkcjonalnych oraz ich udział w całkowitej powierzchni miasta w każdym z analizowanych okresów. Dane zestawia się w tabelach⁷ (tab. 1). Porównanie zmian ilościowych poszczególnych funkcji i kategorii w kolejnych okresach pozwala na ustalenie transformacji powierzchni poszczególnych obszarów funkcjonalnych.

Zestawienie uzyskanych danych z opracowanym materiałem kartograficznym pozwala na odtworzenie tempa i kierunków zmian struktury funkcjonalno-przestrzennej miasta w czasie. Takie podejście sprawia, że analiza przemian funkcjonalnych i przestrzennych od średniowiecza do współczesności ma charakter kompleksowy.

⁷ W tabelach znalazły się wskaźniki dotyczące ilości poligonów (wydzielenia) w obrębie każdej funkcji i kategorii oraz powierzchni: maksymalnej, średniej arytmetycznej oraz łącznie zajmowanej przez poszczególne funkcje i kategorie (w ha), a także długości ulic i linii kolejowych (w km) oraz udziału funkcji i kategorii w powierzchni miasta ogółem (w %).

Tab. 1. Przykład zestawienia tabelarycznego przedstawiającego składowe struktury funkcjonalno-przestrzennej miasta w wybranym okresie

Funkcja	Wskaźniki				
	N	max	śr. arytm.	powierzchnia funkcji ha	udział funkcji %
		ha			
Mieszaniowa					
Produkcyjna (przemysłowa)					
Komunikacyjna*					
Usługowa					
Militarna (garnizonowa)					
Rekreacyjno-sportowa					
Rolnicza					
Wody					
Lasy					

N – ilość poligonów; śr. arytm. – średnia arytmetyczna; * – długość ulic i linii kolejowych w km.

Źródło: Kociuba 2005, 2011.

Etap IV

Nowością w zaproponowanej metodyce badań jest szczegółowa analiza relacji pomiędzy poszczególnymi funkcjami i kategoriami tworzącymi strukturę funkcjonalno-przestrzenną miasta. Pozwala to na ustalenie występującego pomiędzy nimi sąsiedztwa oraz wykazanie jego zmian w czasie. Związki sąsiedztwa funkcji i kategorii w analizowanych latach należy zestawić w tabelach według zaproponowanego schematu (tab. 2).

Analiza trwałości związków sąsiedztwa poszczególnych składowych struktury funkcjonalno-przestrzennej miasta w kolejnych okresach pozwala na wyróżnienie sąsiedztwa, które można określić jako stałe (zgodność powyżej 70%)⁸, częste (zgodność 30–70%) i sporadyczne (zgodność poniżej 30%) (ryc. 1).

⁸ W przypadku Lublina najtrwalsze związki sąsiedztwa wykazują funkcje, które istniały od początku stałego osadnictwa (mieszaniowa, komunikacyjna, rolnicza), przy czym zaznacza się również silne ich powiązanie z kategorią wód. Na uwagę zasługuje fakt, że rozwój innych funkcji miastotwórczych poprzedzało pojawienie się funkcji komunikacyjnej. Można ją więc określić jako funkcję inicjującą. Funkcja komunikacyjna może też pełnić rolę: inicjującą, odtworzeniową, delimitacyjną, łącznikową, planową (szerzej: Kociuba 2005, 2011).

Tab. 2. Związki sąsiedztwa funkcji i kategorii (przykład Lublina w latach 1482–2004)

Nazwa	Mieszaniowa	Produkcyjna	Komunikacyjna	Usługowa	Militarna	Rekreacyjna	Rolnicza	Wody	Lasy	Nieżytki
Mieszaniowa		xxxxxxxx	xxxxxxxx	xxxxxxxx	xxxxxxxx	---xxxxx	xxxxxxxx	x-xxxxxx	----x-xx	---xx--x
Produkcyjna	xxxxxxxx		xxxxxxxx	x-xxxxxx	xxxxxxxx	---xxxxx	xxxxxxxx	xxxxxxxx	-----	---x--
Komunikacyjna	xxxxxxxx	xxxxxxxx		xxxxxxxx	xxxxxxxx	---xxxxx	xxxxxxxx	xxxxxxxx	--x--x-xx	x-xxx--x
Usługowa	xxxxxxxx	x-xxxxxx	xxxxxxxx		xxxxxxxx	---xxxxx	xxxxxxxx	---xxxxx	-----x-	-----
Militarna	xxxxxxxx	x---xxxx	xxxxxxxx	xxxxxxxx		---xxxxx	xxxxxxxx	-----	-----x-	-----
Rekreacyjna	--xxxxx	---xxxxx	--xxxxx	---xxxxx	---xxxxx		---xxxxx	---x-xxxx	-----xx	-----
Rolnicza	xxxxxxxx	xxxxxxxx	xxxxxxxx	xxxxxxxx	xxxxxxxx	-----xxxx		xxxxxxxx	--x---xx	x-xxx--x
Wody	x-xxxxxx	xxxxxxxx	xxxxxxxx	---xxxxx	-----	---x-xxxx	xxxxxxxx		-----xx	-----
Lasy	----x-xx	-----	--x--x-xx	-----x-	-----x-	-----xx	--x---xx	-----xx		--x-----
Nieżytki	---xx--x	---x----	x-xxx--x	-----	-----	-----	x-xxx--x	-----	--x-----	

X – występowanie sąsiedztwa funkcji i kategorii – brak sąsiedztwa w kolejnych analizowanych latach

Ze względu na brak potwierdzonych danych w zestawieniu pominięto okres przedlokacyjny.

Źródło: Kociuba 2005, 2011.



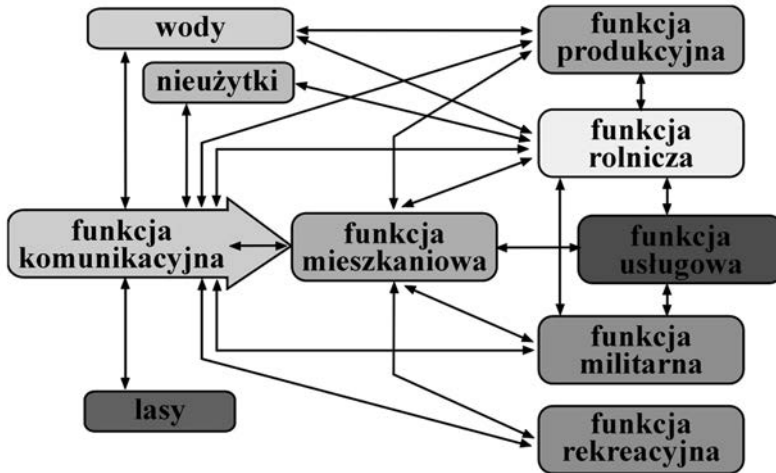
Ryc. 1. Schemat trwałości związków sąsiedztwa funkcji i kategorii

Źródło: Kociuba 2005.

Powyższe wnioski pozwalają na skonstruowanie modelu sąsiedztwa funkcji i kategorii właściwego dla analizowanej jednostki terytorialnej (ryc. 2.).

Ustalenie udziału poszczególnych funkcji i kategorii w powierzchni miasta ogółem umożliwia wskazanie ich tendencji wzrostowych i spadkowych w analizowanych latach. Wyniki można przedstawić na diagramach słupkowych (ryc. 3).

Przeprowadzenie analiz dotyczących sąsiedztwa funkcji pozwala na wyodrębnienie funkcji, które poprzez wzajemne długotrwałe relacje wpływały



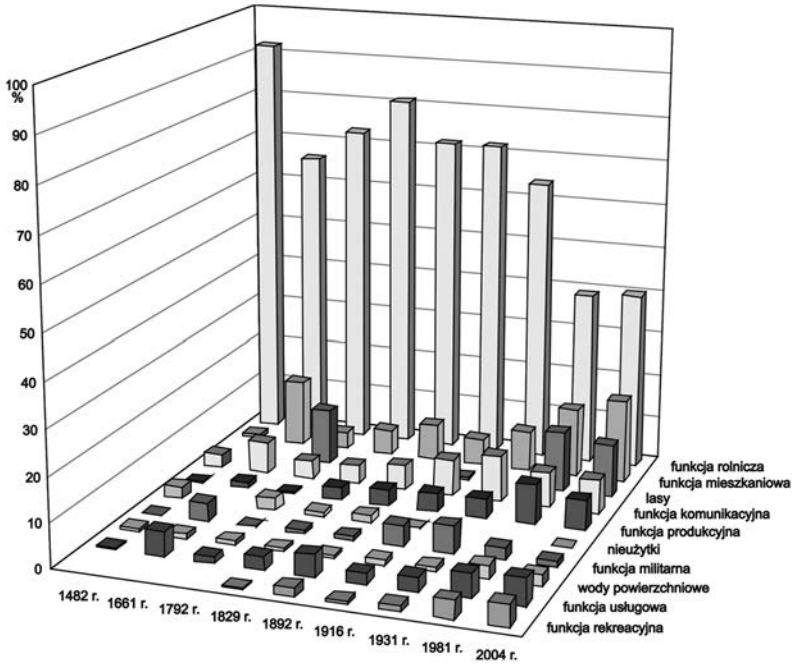
Ryc. 2. Przykład modelu sąsiedztwa funkcji i kategorii

Źródło: Kociuba 2005, 2011.

korzystnie na rozwój miasta, oraz ustalić związki sąsiedztwa, które nie sprzyjały jego zrównoważonemu rozwojowi. Jest to doskonały materiał bazowy do prac planistycznych.

W świetle przeprowadzonej dla Lublina analizy wyróżniono trzy typy sąsiedztwa:

1. Sąsiedztwo pierwotne: zachodzi pomiędzy funkcjami pozarolniczymi, które występują na analizowanym obszarze po raz pierwszy, często sąsiadowały ze sobą już w okresie przedlokacyjnym, np. przy szlakach handlowych (funkcja komunikacyjna) lokowano zabudowę mieszkaniową (funkcja mieszkaniowa); przy wytyczonej planowo sieci ulic rozwijała się zabudowa dzielnic mieszkaniowych.
2. Sąsiedztwo wtórne: zachodzi w przypadku, kiedy pojawienie się lub sukcesja nowej funkcji na obszar o ukształtowanej strukturze funkcjonalno-przestrzennej powoduje przyciąganie funkcji niewystępujących dotychczas na tym terenie lub relokację funkcji już istniejących, np. przeprowadzenie linii kolejowej spowodowało relokację oraz ekspansję pasmową funkcji produkcyjnej na tereny położone w jej sąsiedztwie.



Ryc. 3. Udziału procentowy poszczególnych funkcji i kategorii w powierzchni miasta ogółem (przykład Lublina w latach 1482–2004)

Źródło: Kociuba 2005.

3. Sąsiedztwo wymuszone: zachodzi w przypadku, kiedy funkcje zazwyczaj ze sobą niesąsiadujące w wyniku decyzji politycznych, gospodarczych lub ekonomicznych zostają zlokalizowane obok siebie, np. zakład produkcyjny o dużej uciążliwości w sąsiedztwie parku, baza MPO w sąsiedztwie osiedla mieszkaniowego.

Etap V

Kształtowanie się struktury funkcjonalno-przestrzennej każdego miasta zachodziło pod wpływem różnorodnych czynników sprawczych, dlatego w kolejnym etapie pracy należy przeprowadzić szczegółowe studium uwarunkowań,

które zadecydowały o sukcesji funkcjonalnej, kształtowaniu układów przestrzennych i kierunkach zmian terytorialnych miasta. Zachodzące przemiany funkcjonalne i przestrzenne rozpatruje się w kontekście uwarunkowań: przyrodniczych (m.in. klimat, ukształtowanie powierzchni, stosunki wodne, gleby), gospodarczych (np. wahania koniunktury gospodarczej, położenie na szlakach handlowych, zmiany środków komunikacji, postęp techniczny produkcji, przeprowadzenie linii komunikacyjnych) i politycznych (m.in. decyzje organów administracji państwowej i lokalnej, np. nadanie praw miejskich, przywilejów, zmiany podziału terytorialnego, zmiany ustrojowe, polityka preferencyjna władców i rządów, wojny) zachodzących w Europie, Polsce i danym mieście w analizowanym okresie. Pozwala to na wyciąganie wniosków ogólnych i szczegółowych oraz wskazanie relacji pomiędzy analizowanymi czynnikami oraz wywołanymi przez nie zmianami funkcjonalno-przestrzennymi na obszarze miasta.

Etap VI

Analizy zmian funkcjonalnych i przestrzennych przedstawione dla każdego okresu stanowią podstawę do przeprowadzenia syntezy końcowej. Przy opisie uwarunkowań należy wskazać czynniki najistotniejsze z punktu widzenia przekształceń funkcjonalnych i przestrzennych oraz skupić się na wykazaniu roli poszczególnych uwarunkowań w kształtowaniu struktury funkcjonalno-przestrzennej w poszczególnych okresach rozwoju miasta. Należy też wskazać zmienność czasową i przestrzenną uwarunkowań w miarę rozwoju terytorialnego i cywilizacyjnego. Trzeba wskazać te uwarunkowania, które decydowały o rozwoju przestrzennym miasta, oraz te, które warunkowały jego specjalizację funkcjonalną. Należy też wskazać czynniki wpływające na zmiany funkcji (sukcesję, ekspansję, regres) oraz na ich lokalizację i rozwój przestrzenny.

Przeprowadzenie syntezy pozwala na wytypowanie funkcji, które w całym analizowanym okresie dynamizowały rozwój miasta, i umożliwia wskazanie działań sprzyjających jego rozwojowi w przyszłości.

Wnioski

Zaproponowana metodyka pozwala na odtworzenie oraz zbadanie kierunków i tempa przemian struktury funkcjonalno-przestrzennej miasta w całym okresie jego rozwoju. Dzięki temu możemy odpowiedzieć na szereg pytań, np.: Z jakiego powodu nastąpiła zmiana funkcji terenu? Czy jej przyczyną był jednorazowy incydent czy zjawisko rozciągnięte w czasie? Czy zmiany mają charakter trwały czy okresowy? Jakie czynniki determinowały, a jakie hamowały rozwój miasta?

Jak wykazano, poszczególne fazy rozwojowe znajdują odzwierciedlenie w kształtującej się przez wieki strukturze funkcjonalno-przestrzennej miasta. W myśl przyjętej metodyki zmiany rozpatruje się na obszarze stałego zasiedlenia (ekumeny) w okresie przedkolacyjnym, a po lokacji w zrekonstruowanych granicach administracyjnych miasta. Według zaproponowanej klasyfikacji funkcjonalnej terenów miejskich dla każdego z wyznaczonych okresów wykonuje się mapy struktury funkcjonalno-przestrzennej, a następnie ustala ilościowy zakres zmian w obrębie poszczególnych funkcji i kategorii. Stanowi to podstawę do odtworzenia dynamiki (kierunków i tempa) zmian struktury funkcjonalno-przestrzennej od średniowiecza do współczesności. Określenie relacji sąsiedztwa między poszczególnymi wydzieleniami pozwala na ustalenie typów, wykazanie trwałości związków oraz konstrukcję modelu sąsiedztwa funkcji i kategorii.

Zmiany struktury były wynikiem oddziaływania określonych czynników, które analizuje się w rozbiciu na polityczne, społeczno-gospodarcze i przyrodnicze. Uwzględnienie tego ostatniego aspektu jest nowością w proponowanym podejściu badawczym. Czynniki ten w badaniach rozwoju miast był bardzo często pomijany lub analizowany tylko w kontekście zaistnienia klęsk żywiołowych wywołanych ekstremalnymi zjawiskami, takimi jak powódzie, huragany, susze itp. Szczegółowe studium zmieniających się w czasie i przestrzeni warunkowań (przyrodniczych, gospodarczych i politycznych) pozwala na określenie stopnia oraz wyjaśnienie przyczyn i skutków przeobrażeń zachodzących w przestrzeni i funkcjach miasta, a także określenie czynników decydujących o sukcesji funkcjonalnej, kształtowaniu układów przestrzennych oraz kierunkach zmian terytorialnych. Analizy przeprowadzone w kolejnych etapach pracy

umożliwiają dokonanie syntezy końcowej, ukazującej dynamikę przemian struktury funkcjonalno-przestrzennej miasta ze wskazaniem roli właściwych dla poszczególnych okresów czynników determinujących.

Uniwersalność zaprezentowanej metodyki sprzyja jej upowszechnieniu i wdrożeniu do badań innych miast. Przeprowadzenie kompleksowych badań w oparciu o te same kryteria i dotyczących podobnych okresów pozwoliłoby na dogłębne poznanie przemian struktur funkcjonalno-przestrzennych miast polskich oraz stworzyłoby podstawy do prowadzenia wiarygodnych studiów porównawczych zmierzających do wskazania głównych czynników miastotwórczych w zróżnicowanych warunkach geograficznych. Zaletą zastosowania kompleksowego podejścia badawczego jest ponadto możliwość wytypowania funkcji, które na przestrzeni wieków dynamizowały rozwój miast, a także prognozowanie ich przyszłych transformacji.

Podziękowania

Za cenne uwagi zawarte w recenzji mojej pracy doktorskiej, które wykorzystałam później przy wydaniu pracy drukiem, chciałabym złożyć prof. dr. hab. Zygmuntowi Górcie serdeczne podziękowania.

Literatura

- Biderman E., 1998, *Problemy i kierunki przemian struktury przestrzenno-funkcjonalnej dużych miast w Polsce w okresie transformacji systemowej*, [w:] J. Parysek, H. Rogacki (red.), *Przemiany społeczno-gospodarcze Polski lat dziewięćdziesiątych*, Wydawnictwo Naukowe Bogucki, Poznań, 99–110.
- Bromek K., 1955, *Opracowanie szczegółowej mapy użytkowania ziemi dla Krakowa*, *Przegląd. Geograficzny*, 27 (3/4), 589–604.
- Bromek K., 1966, *Użytkowanie ziemi w Krakowie i przyległych częściach powiatu krakowskiego około 1960 roku*, *Zeszyty Naukowe UJ CXXVIII, Prace Geograficzne*, 14.
- Chudak M., 2001, *Przekształcenia struktury funkcjonalno-przestrzennej Leszna w latach 1965–2000*, *Zeszyty Naukowe, Akademia Ekonomiczna w Poznaniu*, 14, 96–111.

- Ciok S., 1979, *Rozwój przestrzenny aglomeracji wrocławskiej w latach 1960–1970*, Acta Universitatis Wratislaviensis, 438, Prace Instytutu Geografii, B3, 13–28.
- Conzen M.R.G., 1960, *The plan analysis of an English city centre. Proceedings of the IGU Symposium in Urban Geography*, Lund. Studies in Geography, seria B, 24, 383–414.
- Dziewoński K., 1962, *Zagadnienie typologii morfologicznej miast w Polsce*, Czasopismo Geograficzne, 33 (4), 441–457.
- Gaczek W.M., 1992, *Proces zmian użytkowania terenów w regionie miejskim na przykładzie Poznania*, Zeszyty Naukowe Akademii Ekonomicznej w Poznaniu, seria II, Prace Doktorskie i Habilitacyjne, 117.
- Golachowski S., Pudełko J., 1963, *O analizie metrologiczno-geometrycznej planów osiedli średniowiecznych*, Kwartalnik Architektury i Urbanistyki, Polska Akademia Nauk, Komitet Architektury i Urbanistyki, 8, 287–298.
- Golachowski S., 1969, *Racibórz na przełomie XVIII i XIX w. Studia nad miastami i wsiami śląskimi*, Instytut Śląski w Opolu, Opole, 123–141.
- Górka Z., 1974, *Użytkowanie ziemi w I dzielnicy katastralnej miasta Krakowa – Śródmieście*, Zeszyty Naukowe UJ, Prace Geograficzne, 38, 67–94.
- Górka Z., 2004, *Krakowska dzielnica staromiejska w dobie społeczno-ekonomicznych przemian Polski na przełomie XX i XXI wieku: użytkowanie ziemi i funkcje*, IGI GP UJ, Kraków.
- Kociuba D., 2005, *Przyrodnicze, gospodarcze i polityczne uwarunkowania rozwoju struktury funkcjonalno-przestrzennej Lublina*, mps. pracy doktorskiej, Biblioteka Główna UMCS, Lublin.
- Kociuba D., 2011, *Lublin. Rozwój przestrzenny i funkcjonalny od średniowiecza do współczesności*, Wydawnictwo Adam Marszałek, Toruń.
- Korcelli P., 1974, *Teoria rozwoju struktury przestrzennej miast*, Studia KPZK PAN, 45.
- Koter M., 1969, *Geneza układu przestrzennego Łodzi przemysłowej* Prace IG PAN, 79.
- Koter M., 1994, *Od fizjonomii do morfogenezy i morfologii porównawczej. Podstawowe zagadnienia teoretyczne morfologii miast*, [w:] M. Koter, J. Tkocz (red.), *Zagadnienia geografii historycznej osadnictwa w Polsce*, UMK, UL, Toruń – Łódź, 23–32.
- Kulesza M., 2001, *Morfogeneza miast na obszarze Polski Środkowej w okresie przedrozbiorowym*, Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź.
- Leszczycki S., 1936, *Typy fizjonomiczne miast Polski*, Samorząd Terytorialny, 8 (1/2), 65–76.
- Leonhard H., 1950, *Trzebnica – studium geograficzno-planistyczne*, Czasopismo Geograficzne, 21/22, 301–344.

- Liszewski S., 1973, *Użytkowanie ziemi w miastach województwa opolskiego*, Instytut Śląski w Opolu, Opole.
- Liszewski S., 1977, *Tereny miejskie a struktura przestrzenna Łodzi*, Acta Universitatis Lodziensis, Łódź.
- Liszewski S., 1979, *Zróżnicowanie przestrzenne użytkowania ziemi w Łodzi*, Acta Universitatis Lodziensis, II, 21, 53–68.
- Liszewski S., Wolaniuk A., 1998, *Centra miast polskich w okresie transformacji*, [w:] T. Markowski, T. Marszał (red.), *Gospodarka przestrzenna miast polskich w okresie transformacji*, Biuletyn KPZK PAN, 182, 129–151.
- Luchter B., 2010, *Przemiany w użytkowaniu ziemi w rozwoju miasta Krakowa*, Zeszyty Naukowe, Uniwersytet Ekonomiczny w Krakowie, seria specjalna, Monografie, 196.
- Miszewska B., 1971, *Analiza morfologiczna Opola*, Studia Społeczno-Ekonomiczne, 2, Instytut Śląski, 180–217.
- Miszewska B., 2002, *Zmiany struktury przestrzennej miast w warunkach gospodarki rynkowej na przykładzie Wrocławia*, [w:] J. Słodczyk (red.), *Przemiany bazy ekonomicznej i struktury przestrzennej miast*, Wydawnictwo Uniwersytetu Opolskiego, Opole, 297–311.
- Mrazkówna M., 1924, *Antropogeografia Krakowa*, Czasopismo Geograficzne, 2, 34–42.
- Mydel R., 1971, *Użytkowanie ziemi w XIV dzielnicy katastralnej m. Krakowa – Czarna Wieś*, Folia Geographica, seria Geographica-Oeconomica, 4, 137–166.
- Mydel R., 1994, *Układ przestrzenny oraz zróżnicowanie struktury użytkowania przestrzeni miasta Krakowa i jego okolic w XVIII w.*, [w:] M. Koter, J. Tkocz (red.), *Zagadnienia geografii historycznej osadnictwa w Polsce*, materiały konferencyjne, Toruń – Łódź 1994, Wydawnictwo UMK, Toruń, 131–139.
- Parysek J., 2005, *Miasta polskie na przełomie XX i XXI wieku. Rozwój i przekształcenia strukturalne*, Bogucki Wydawnictwo Naukowe, Poznań.
- Rydz E., 1999, *Zmiany w strukturze użytkowania ziemi na przykładzie Słupska i Szczecinka*, [w:] *Przestrzeń miejska, jej organizacja i przemiany*, XII Konwersatorium Wiedzy o Mieście, Katedra Geografii Miast i Turyzmu Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź, 9–19.
- Simche Z., 1928, *O typach planów krajobrazowych miast*, Przegląd Geograficzny, 8, 67–76.
- Simche Z., 1930, *Tarnów i jego okolice*, Tarnów.
- Słodczyk J., 2001, *Przestrzeń miasta i jej przeobrażenia*, Studia i Monografie, Wydawnictwo Uniwersytetu Opolskiego, Opole.

- Suliborski A., 1994, *Genetyczno-systemowe ujęcie funkcji i struktury funkcjonalnej miasta*, [w:] M. Koter, J. Tkocz (red.), *Zagadnienia geografii historycznej osadnictwa w Polsce*, materiały konferencyjne, Toruń – Łódź 1994, Wydawnictwo UMK, Toruń, 39–45.
- Werwicki A., 1970, *Rozwój miast i osiedli miejskich jako wyraz ich funkcji*, *Przegląd Geograficzny*, 42, 2, 267–281.
- Zagożdżon A., 1971, *Morfologia osiedli woj. opolskiego*, [w:] *Struktury i procesy osadnicze*, PWN, Wrocław – Opole, 331–372.

Proposal of a new methodology of research on transformations of functional-spatial structures of cities

Summary

The article presents an innovative research methodology concerning transformations of functional-spatial structures of cities in a dynamic approach, combining elements of among others a genetic-systemic research programme, retrogressive method, and cartographic reconstruction, as well as statistical-quantitative analyses using Geographic Information System (GIS) tools. For the purposes of the article, a functional classification of urban areas was developed, and innovative function contiguity analyses were applied (permitting the development of the typology and contiguity model). The proposed research methodology permits the reconstruction of historical and modern changes in the functional-spatial structure of cities, the determination of the degree of transformations of the surface of particular functional areas, and the determination of the rate and directions of such transformations in time. The universal character of the proposed methodology provides the basis for its broader application in the scope of research on transformations of functional-spatial structures of cities and their conditions.

Keywords: urban research methodology, transformations of the functional-spatial structure, function contiguity, functional classification of urban areas

Dagmara Kociuba

Wydział Nauk o Ziemi i Gospodarki Przestrzennej

Uniwersytet Marii Curie-Skłodowskiej

pl. Marii Curie-Skłodowskiej 5

20-031 Lublin

dagmara.kociuba@poczta.umcs.lublin.pl

ARKADIUSZ KOŁOŚ

Transport publiczny w dzielnicach staromiejskich polskich miast

Zarys treści: W artykule zawarto wyniki badań nad transportem publicznym w dzielnicach staromiejskich. W pracy zwrócono również uwagę na współczesną zmianę podejścia do transportu – odejście od dominującej roli samochodu jako czynnika decydującego o cechach system transportu na rzecz potrzeb człowieka.

Słowa kluczowe: stare miasto, transport publiczny, dostępność transportowa

Wprowadzenie

Profesor Z. Górka, pisząc monografię krakowskiej dzielnicy staromiejskiej, trafnie zwrócił uwagę na to, że „dostępność komunikacyjna jest warunkiem sprawnego funkcjonowania (...). Jednocześnie zabytkowa dzielnica i jej układ przestrzenny są niedostosowane do wymogów współczesnego ruchu kołowego” (Górka 2004).

Jednym z elementów wpływających na dostępność komunikacyjną jest transport publiczny. Funkcjonowanie komunikacji miejskiej obsługującej stare miasto jest zatem zarówno niezbędne, jak i trudne do realizacji. Chęć rozpoznania tego problemu zrodziła zatem cele niniejszego artykułu. Są nimi:

- analiza obsługi dzielnic staromiejskich przez komunikację publiczną;
- próba opisanie rodzajów obsługi komunikacyjnej dzielnic staromiejskich.

Przedmiotem badania były wobec tego:

- dzielnice staromiejskie – za takie uznano wyodrębniające się układy przestrzenne, których lokacja nastąpiła w okresie średniowiecza (dla

uproszczenia przyjęto rok 1500), a za granice tych obszarów przyjęto linię średniowiecznych murów obronnych;

– linie transportu publicznego o charakterze komunikacji miejskiej, organizowane przez gminę miejską (lub związek komunikacyjny); do badania przyjęto miasta powyżej 50 tys. mieszkańców; uznano, że w mniejszych ośrodkach transport publiczny ma znaczenie marginalne.

Ostatecznie spośród 58 miast o średniowiecznej genezie, liczących ponad 50 tys. mieszkańców przeanalizowano 57 przypadków. Nie zbadano Ełku i Piły – przyczyną był brak możliwości wyróżnienia obszaru staromiejskiego. W przypadku Krakowa osobno potraktowano Kraków i Kazimierz, które w średniowieczu nie tylko były oddzielnymi miastami, lecz także terenami fizycznie oddzielonymi Starą Wisłą i przedmieściem Stradom.

Stan badań

Problematyka obsługi komunikacyjnej śródmieść była poruszana przez wielu autorów. B. Maliszowa (1974) skłaniała się ku pogładowi Le Corbusiera, który uważał, że „centra miast są chore – trzeba je zburzyć i budować na nowo”. Analizując śródmieścia polskich miast, autorka wskazywała jako czynnik tej „choroby” problemy z dostępnością, a przede wszystkim niedorozwój transportu publicznego i nieprzystosowanie układu ulicznego do potrzeb współczesnej motoryzacji. Ewolucję poglądów można prześledzić na przykładzie publikacji J. Malaska (1981), który ciągle jeszcze usiłował dostosować centrum do ruchu samochodowego, lecz uwzględnił również konieczność jego ograniczenia. Zauważył przy tym, że zmniejszenie roli motoryzacji indywidualnej powinno współgrać z rozwojem transportu publicznego i jego preferencją. Na problemy transportowe śródmieść zwracał uwagę T. Lijewski (1997), wskazując przy tym regres transportu publicznego w okresie transformacji społeczno-ekonomicznej w Polsce. Pogorszenie warunków życia w mieście jako skutek rozwoju motoryzacji i wynikającej zeń kongestii opisywała (na przykładzie regionu West Midlands w Wielkiej Brytanii) B. Meyer (1996)

Obecnie częściej podkreśla się konieczność dostosowania systemu transportu do układu przestrzennego miasta i potrzeb człowieka, a nie samochodu.

Konieczność ograniczenia ruchu samochodowego, zwłaszcza w centralnych dzielnicach miast, wskazywali m.in. S. Gaca, W. Suchorzewski i M. Tracz (2009). Największą nadzieję na rozwiązanie problemów transportowych miast upatrywali oni w polityce zrównoważonego rozwoju, której jednym z celów jest zmniejszenie uzależnienia od samochodu poprzez dostępność alternatywnych środków transportu. Potrzebę podniesienia jakości transportu publicznego tak, aby był on konkurencyjny, zauważył również A. Rudnicki (1999).

Także we współczesnym planowaniu przestrzennym coraz częściej uważa się, że miasto wraz ze swoją przestrzenią publiczną powinno być kreowane dla ludzi, a nie dla samochodów (m.in. Borowski 2001; Gehl 2009).

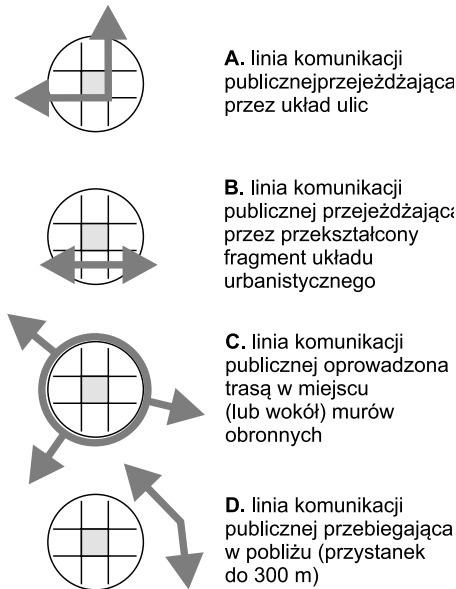
Problemy transportowe obszarów staromiejskich, ze względu na ich kształt urbanistyczny i wartość zabytkową, są szczególne. Wynikają przede wszystkim z uwarunkowań historycznych, które analizowali między innymi M. Kulesza (2011) oraz J. Słodczyk (2012).

Obsługa zabytkowych części miasta była tematem opracowania A. Zalewskiego (1996a). Badał on tendencje i zasady obsługi komunikacyjnej zabytkowych obszarów miast zachodnioeuropejskich. Podkreślając konieczność ograniczeń w ruchu kołowym w nieprzystosowanych do niego układach urbanistycznych, wskazywał na silną zależność kształtowania obsługi komunikacyjnej i polityki transportowej w skali całego miasta (aglomeracji). Ponadto zwracał uwagę na relację między transportem a ruchem turystycznym, tak istotnym w obszarach zabytkowych.

Ten sam autor opracował również koncepcję obsługi komunikacyjnej zabytkowego centrum Łowicza (Zalewski 1996b), gdzie jednak rola transportu publicznego była minimalna, ze względu na wielkość miasta.

Źródła danych i metoda badania

Aby zrealizować cel artykułu, sporządzono bazę danych obejmującą informacje o liczbie ludności badanych miast, liczbie linii komunikacyjnych obsługujących miasto i jego obszar staromiejski. Ważnym elementem było także wskazanie sposobu obsługi komunikacyjnej starego miasta, a dokładniej relacji



Ryc. 1. Teoretyczne sposoby obsługi dzielnicy staromiejskiej komunikacją publiczną

Źródło: opracowanie własne.

zewnątrz „starego miasta”, w miejscu dawnych murów obronnych lub wokół nich – bardzo często w postaci tzw. „ringu”;

D – pojazdy transportu publicznego obsługujące obszar przejeżdżają ulicami położonymi na zewnątrz „starego miasta”, niezwiązanymi w żaden sposób ze staromiejskim układem urbanistycznym. Na potrzeby artykułu przyjęto, że odległość od krawędzi „starego miasta” do najbliższego przystanku nie może przekraczać 300 m.

Założeniem artykułu było przypisanie każdej dzielnicy staromiejskiej określonego sposobu obsługi: A, B, C, D. W niektórych sytuacjach dopuszczano oczywiście rodzaje mieszane, np. AB, CD, ABCD. Analizę tę przeprowadzono w oparciu o dostępne materiały kartograficzne (głównie plany miast, a także dane Google Earth) oraz informacje uzyskane od zarządów komunikacji lub

między kształtem przestrzennym układu urbanistycznego a siecią transportową. Aby taką zależność określić, wskazano *a priori* teoretyczne sposoby obsługi obszaru staromiejskiego przez transport publiczny. Wyróżniono 4 podstawowe rodzaje (ryc. 1).

A – pojazdy transportu publicznego obsługujące badany obszar przejeżdżają średniowiecznymi ulicami „starego miasta”;

B – pojazdy transportu publicznego obsługujące badany obszar przejeżdżają ulicami położonymi na terenie „starego miasta”, ale powstałymi w XIX lub XX wieku wskutek przebudowy układu urbanistycznego;

C – pojazdy transportu publicznego obsługujące obszar przejeżdżają ulicami położonymi na

przewoźników dotyczące przebiegu linii komunikacyjnych (częściowo również o charakterze kartograficznym).

W większości przypadków określenie sposobu obsługi komunikacyjnej (A, B, C, D) było względnie proste (np. w Krakowie, Warszawie, Stargardzie Szczecińskim itp.). W części ośrodków problemem było wyznaczenie dokładnych granic obszaru staromiejskiego zarówno ze względu na brak danych (np. w Łomży, Ostrołęce), jak i późniejsze przebudowy, które zmieniły pierwotny układ urbanistyczny (np. w Piotrkowie Trybunalskim). W niektórych sytuacjach konieczne było skorzystanie z informacji o charakterze historycznym w celu dokładnego zweryfikowania przebiegu średniowiecznych granic miasta (najczęściej murów obronnych), czyli granic analizowanych obszarów. W kilku skrajnych sytuacjach jednoznaczne określenie sposobu obsługi było praktycznie niemożliwe. Szczególnie trudno było odróżnić sposoby A i B, C i D, a także B i C. Przyjęto wówczas wyniki bardziej prawdopodobne. Warto także zaznaczyć, że w przypadku Wrocławia przyjęto najszersze granice miasta średniowiecznego, co spowodowało m.in. zaliczenie al. Kazimierza Wielkiego do sposobu obsługi „B”, chociaż ulica ta mogłaby być jednocześnie przykładem na sposób „C” w stosunku do pierwotnego, XIII-wiecznego, przebiegu murów obronnych (por. Krassowski, 1990).

Transport publiczny w dzielnicach staromiejskich – wyniki badań

Spośród 57 badanych dzielnic staromiejskich 18 było obsługiwanych komunikacją tramwajową i autobusową, 1 trolejbusową i autobusową, a 38 wyłącznie autobusami. Układ komunikacyjny tworzyło od 3 (Włocławek) do 41 (Gdańsk) linii komunikacyjnych (tab. 1), a przeciętną dzielnicę staromiejską obsługiwało około 15 linii. Linie te obsługiwały 211 przystanków, spośród których 46 znajdowało się w obrębie 22 dzielnic staromiejskich, a pozostałe 165 w promieniu do 300 m od granic starego miasta. W 8 miastach autobusy przejeżdżały przez stare miasto, nie zatrzymując się.

Tab. 1. Charakterystyka transportu publicznego w dzielnicach staromiejskich badanych miast

Wskaźnik		Suma	Min.	Maks.	Średnia	Mediana
Linie komunikacyjne obsługujące dzielnicę	Liczba	955	3	41	16,75	15
	Udział w ogóle linii w badanym mieście	-	7%	100%	61%	67%
Liczba przystanków obsługujących dzielnicę	Razem	211	1	16	3,7	3
	Wewnątrz	46	0	10	0,81	0
	Zewnątrz	165	0	9	2,89	3

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych ze stron internetowych zarządów transportu miejskiego i przewoźników.

Interesująca jest różnica pomiędzy:

1. zależnością liczby ludności i liczbą linii transportu publicznego badanych miast (ryc. 2a), a
2. relacją liczby ludności i liczby linii obsługujących dzielnicę staromiejską (ryc. 2b).

Nie było niczym zaskakującym, że większe miasto posiadało więcej linii komunikacyjnych. Współczynnik korelacji na poziomie 0,91 tylko potwierdza intuicyjne odczucie. Inaczej wygląda zależność pomiędzy wielkością miasta a ilością linii obsługujących stare miasto. Można wręcz stwierdzić brak takiej zależności. W najmniejszych badanych ośrodkach było to często poniżej 10 linii (choć czasem wszystkie linie kursujące w mieście podjeżdżały w okolice dzielnicy staromiejskiej), ale w największych liczba ta oscylowała zaledwie wokół 20–30 linii. Przykładowo Stare Miasto w Krakowie było obsługiwane przez 25 linii – tyle samo, co w Zielonej Górze lub Ostrowie Wielkopolskim. Wrocław posiadał 31 linii „staromiejskich”; mniej niż Rybnik (35).

Z kolei jeżeli spojrzymy na relację pomiędzy wszystkimi liniami komunikacji miejskiej a tymi obsługującymi obszar staromiejski (ryc. 3), to możemy zauważyć, że im mniejsze miasto, tym więcej spośród wszystkich istniejących linii obsługiwało również dzielnicę staromiejską. (Przykładowo dla wskazanych powyżej miast: w Krakowie Stare Miasto było obsługiwane przez 16% linii, we Wrocławiu – 34%, w Zielonej Górze – 76%, Ostrowie Wielkopolskim – 81%, a w Rybniku – 85%.) Wyraźna liniowa zależność dotyczyła jednak tylko

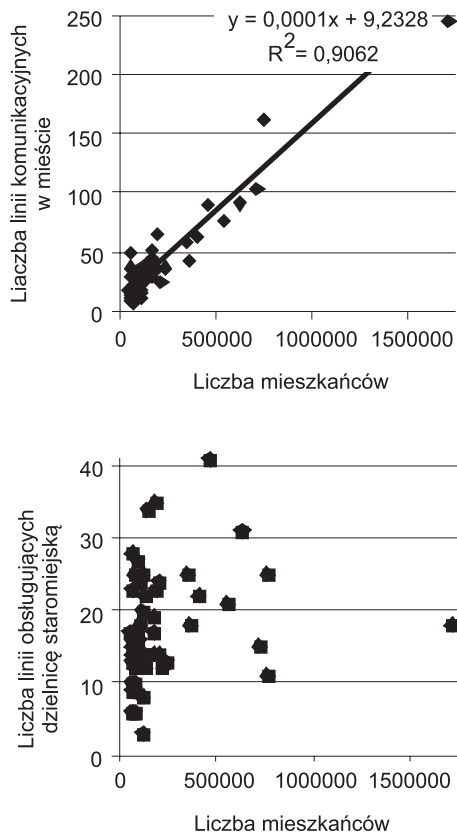
miast mniejszych, a dla całej populacji miast miała raczej charakter logarytmiczny.

W najmniejszych miastach wynikało to prawdopodobnie z dążenia do efektywności ekonomicznej całego układu komunikacyjnego. Skoro największa ilość celów podróży znajdowała się w starym mieście, to tam były kierowane przede wszystkim połączenia. Linii pomijających centrum nie opłacało się uruchamiać.

Sytuację taką można również częściowo tłumaczyć małym znaczeniem dzielnic staromiejskich w dużych miastach (np. Starówkę obsługiwało jedynie 18 linii, tj. 7% wszystkich, podobnie Kazimierz – odpowiednio 11 i 7%).

W ostatnim czasie w niektórych miastach na nowo pojawiły się autobusy komunikacji miejskiej wjeżdżające w głąb obszaru staromiejskiego (niekiedy po wielu latach przerwy).

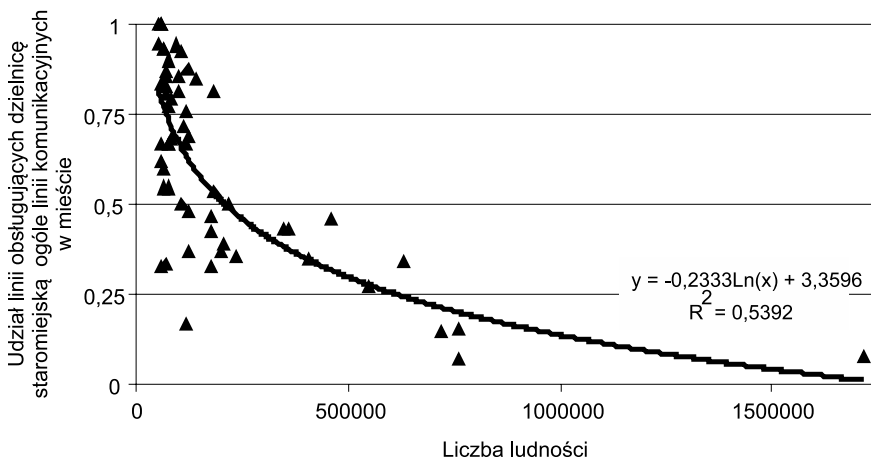
Mające głównie charakter socjalny (poprawienie dostępności komunikacyjnej dla osób starszych, często mieszkających w dzielnicach staromiejskich), linie takie uruchomiono w Tczewie, Raciborzu i Kielcach (linia bezpłatna stanowiąca głównie dojazd do Urzędu Miasta). Z kolei, mająca częściowo charakter turystyczny, linia 100 w Gdańsku wjeżdża na zamknięty dla ruchu Długi Targ (fot. 1).



Ryc. 2. Zależność pomiędzy liczbą mieszkańców badanych miast a liczbą linii obsługujących te miasta (a) i ich dzielnice staromiejskie (b)

Uwaga: Na rycinach 2 i 3 Kraków jest uwzględniony dwa razy.

Źródło: opracowanie własne.



Ryc. 3. Zależność pomiędzy liczbą mieszkańców a udziałem linii obsługujących dzielnice staromiejskie w ogółem linii w badanych miastach

Źródło: opracowanie własne.



Fot. 1. Autobus linii 100 przejeżdża przez Długi Targ w Gdańsku (fot. A. Kołoś)

Rodzaje obsługi

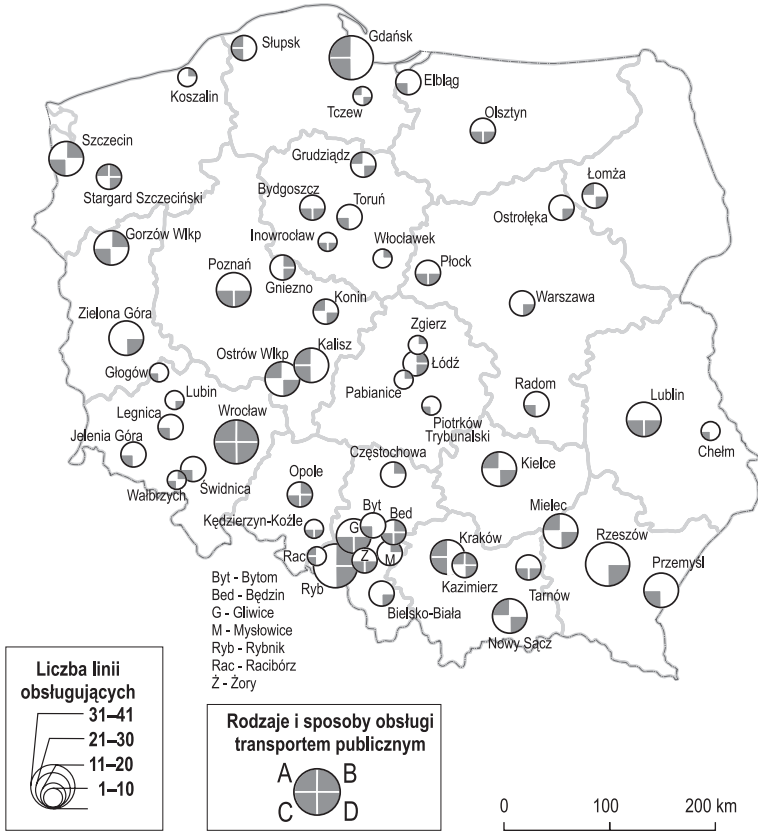
Analizę sposobów przestrzennej obsługi starych miast przeprowadzono w oparciu o przyjęte modele (ryc. 1, tab. 1). Sposób A stwierdzono w 16 przypadkach, B w 17, a C i D zauważono po 32 razy. W większości przypadków stwierdzono współistnienie co najmniej 2 sposobów, a rekordzistą był Wrocław, obejmujący wszystkie sposoby. Ta metoda postępowania pozwoliła na wydzielenie 11 rodzajów obsługi (tab. 2, ryc. 4).

Najciekawsze były ośrodki, w których pojazdy komunikacji miejskiej poruszały się bezpośrednio w średniowiecznym układzie urbanistycznym (sposób A); odnotowano 16 takich przypadków. Interesujące, że w żadnym z nich obsługa transportem publicznym nie ograniczała się do tras wewnątrz dzielnicy staromiejskiej. Najczęściej liniom przebiegającym przez staromiejskie uliczki towarzyszyły linie prowadzone według sposobu D (11 miast) lub

Tab. 2. Sposoby i rodzaje obsługi dzielnicy staromiejskiej przez linie transportu publicznego

Środek transportu:		Autobus i trolejbus	Autobus	Tramwaj i autobus	Razem
Sposoby obsługi	A	-	11	5	16
	B	-	8	9	17
	C	1	20	11	32
	D	1	23	8	32
Rodzaje obsługi	ABCD	-	-	1	1
	ABD	-	1	1	2
	AC	-	3	2	5
	AD	-	7	1	8
	B	-	3	3	6
	BC	-	1	2	3
	BCD	-	1	1	2
	BD	-	2	1	3
	C	-	8	3	11
	CD	1	7	2	10
D	-	5	1	6	
Razem		1	38	18	57

Źródło: opracowanie własne.



Ryc. 4. Rozmieszczenie i rodzaje obsługi komunikacyjnej dzielnic staromiejskich
 Źródło: opracowanie własne.

C (6). Wynikało to najprawdopodobniej z trudności w prowadzeniu ruchu wewnątrz dzielnicy.

Sposób A stwierdzono niezależnie od wielkości miasta i we wszystkich częściach Polski. Pojawiał się zwykle w miastach o dużym pod względem obszarowym starym mieście (Kraków, Wrocław, Gdańsk), ale dotyczył również niewielkich układów urbanistycznych (Łomża, Mielec, Nowy Sącz – fot. 2). W ośrodkach tych autobusy i tramwaje jeżdżące wewnątrz starych miast posiadały tam również przystanki: od 1 (w większości przypadków) do 10 (w Gdańsku). Wyjątkiem był Kalisz, gdzie przystanki zlokalizowano na granicy Starego Miasta.



Fot. 2. W Nowym Sączu na przystanku w Rynku zatrzymują się 24 (z 34) linie autobusowe (fot. A. Kołoś)

Nieco odmienny charakter miała komunikacja prowadzona według sposobu B. Dotyczył on 17 przypadków. Zaledwie 3 razy (Kraków-Kazimierz, Wrocław i Stargard Szczeciński) towarzyszył sposobowi A. W 8 miastach koegzystował z sposobami C lub D, a w kolejnych 6 istniał samodzielnie. Ten rodzaj rozwiązania obsługi komunikacyjnej pojawiał się głównie w zachodniej części Polski i w oczywisty sposób był powiązany z przekształceniami urbanistycznymi, jakie zaszły w badanych dzielnicach staromiejskich w wieku XIX i XX.

Można wyróżnić co najmniej dwa powody zasadniczych przemian. Pierwszym były przekształcenia dokonywane w związku z rozwojem miast przemysłowych, nie tyle „w”, co „obok” analizowanych starych miast (np. Będzin, Łódź). Drugi wynikał z konsekwencji zniszczeń wywołanych kataklizmami w tym przede wszystkim II wojną światową (dotyczy to m.in. Wrocławia, Szczecina – fot. 3, czy Koszalina).

Sposób B mógł także wiązać się z marginalizacją roli starego miasta. Stąd aż w 7 ośrodkach brakuje przystanków położonych wewnątrz dzielnicy staromiejskiej, mimo istnienia na tym obszarze linii komunikacyjnej, przykładowo w Będzinie, Gnieźnie czy Rybniku.

W 27 badanych miastach (największymi były Warszawa, Poznań, Lublin) nie stwierdzono funkcjonowania transportu publicznego wewnątrz dzielnicy staromiejskiej. Rozwiązaniem tej sytuacji było organizowanie transportu poprzez budowę okalającej średniowieczne miasto obwodnicy. Bardzo często była ona wykorzystywana również przez transport publiczny. Sposób ten (C) stwierdzono w 21 miastach nieposiadających transportu publicznego wewnątrz badanych dzielnic, w tym w 11 sposób ten występował samodzielnie, a w dalszych 10 łącznie ze sposobem D. (Ponadto w kolejnych 11 przypadkach wspólnie z A i B, o czym była mowa wcześniej.) Nie można wskazać zależności między komunikacją miejską a położeniem miasta czy jego liczbą ludności.

6 miast było obsługiwanych wyłącznie w sposób D. Były to ośrodki, w których stare miasto zostało albo całkowicie zmarginalizowane (np. Starówka), albo jego powierzchnia była niewielka w porównaniu do współczesnego centrum (np. Rzeszów).



Fot. 3. Ulica Kardynała Wyszyńskiego w Szczecinie (fot. A. Kołoś)

Wnioski

W obsłudze komunikacyjnej dzielnic staromiejskich zwraca uwagę duże jej zróżnicowanie. Jednocześnie trudno się dopatrzeć zależności pomiędzy rodzajem obsługi komunikacyjnej a położeniem czy wielkością miasta. Pewne znaczenie wydaje się mieć jedynie wielkość starego miasta. Duża obszarowo dzielnica staromiejska wymaga lokalizacji linii i przystanków wewnątrz swych granic. Niewielkie powierzchniowo lub mające małe znaczenie stare miasta mogą zadowolić się obsługą spoza swoich granic.

Wzrastająca świadomość roli, jaką odgrywa dostępność transportowa, przyczynia się do szukania dróg jej poprawy w dzielnicach staromiejskich. W kilku miastach uruchomiono zatem specjalne linie „staromiejskie”. Warto w tym miejscu przywołać przykład Wiednia, w którym, pomimo dobrej dostępności zapewnianej przez kursujące po Ringu tramwaje oraz stacji metra (linii U1 i U3) położonej w samym sercu dzielnicy staromiejskiej pod Stephansplatz, uruchomiono autobusy elektryczne linii 1A, 2A i 3A kursujące wewnątrz dzielnicy. Jest to zapewne kierunek, w którym mogą zmierzać polskie miasta.

Literatura

- Borowski K., 2001, *Śródmiejskie transurbacje technologiczne*, Politechnika Poznańska, Poznań.
- Gaca S., Suchorzewski W., Tracz M., 2009, *Inżynieria ruchu drogowego. Teoria i praktyka*, Wydawnictwa Komunikacji i Łączności WKŁ, Warszawa.
- Gehl J., 2009, *Życie między budynkami. Użytkowanie przestrzeni publicznych*, Wydawnictwo RAM, Kraków.
- Górka Z., 2004, *Krakowska dzielnica staromiejska w dobie społeczno-ekonomicznych przemian Polski na przełomie XX i XXI wieku. Użytkowanie ziemi i funkcje*, IGiGP UJ, Kraków.
- Krassowski W., 1990, *Dzieje budownictwa i architektury na ziemiach polskich*, t.2, Arkady, Warszawa.
- Kulesza M., 2011, *Zagadnienia morfogenezy i rozplanowania miast średniowiecznych w Polsce*, Ibidem, Łódź.

- Lijewski T., 1997, *Przemiany obsługi komunikacyjnej miast w Polsce*, Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG, III, 29–41.
- Malasek J., 1981, *Obsługa komunikacyjna centrów miast*, WKiŁ, Warszawa.
- Maliszowa B., 1974, *Śródmieście. Wybrane zagadnienia planowania*, Wydawnictwo Arkady, Warszawa.
- Meyer B., 1996, *Kongestia transportowa – główne przyczyny i skutki (na przykładzie polityki transportowej regionu West Midlands – Wielka Brytania)*, Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG, II, 139–156.
- Rudnicki A., 1999, *Jakość komunikacji miejskiej*, Monografie, 5 (71), Oddział SITK w Krakowie.
- Słodczyk J., 2012, *Historia planowania i budowy miast*, Wydawnictwo Uniwersytetu Opolskiego, Opole.
- Zalewski A., 1996a, *Tendencje w obsłudze transportowej obszarów zabytkowych w miastach*, [w:] *Rozwój komunikacji a ochrona dziedzictwa kulturowego*, Zeszyty Naukowo-Techniczne oddziału SITK w Krakowie, 48, 189–215.
- Zalewski A., 1996b, *Obsługa komunikacyjna zabytkowego śródmieścia Łowicza*, [w:] *Rozwój komunikacji a ochrona dziedzictwa kulturowego*, Zeszyty Naukowo-Techniczne oddziału SITK w Krakowie, 48, 173–188.
- W pracy wykorzystano też plany miast oraz strony internetowe zarządów (przewoźników) komunikacji miejskiej.

Public transport in Polish old town districts

Summary

The objective of the article was to analyze the public transport service in the Polish medieval old town districts. Four theoretical ways of the public transport service in the old town were distinguished. Based on them 11 types of operate/service in the studied old town district were considered. Large diversity of communication services types in the old town districts is observable.

Keywords: old town district, public transport, accessibility

Arkadiusz Kołoś, arkadiusz.kolos@uj.edu.pl
Instytut Geografii i Gospodarki Przestrzennej
Uniwersytet Jagielloński
ul. Gronostajowa 7
30-387 Kraków

SEBASTIAN KSIĄŻKIEWICZ

Modelowanie pieszej dostępności przestrzeni miejskiej w teorii space syntax

Zarys treści: Rosnące zainteresowanie wpływem struktury przestrzeni urbanistycznej na ruch pieszy przyczynia się do rozwoju nowych metod i narzędzi badawczych, za pomocą których można zgłębiać ten problem. Identyfikacje środowiska miejskiego, jego struktury i potencjalnej indukcji mobilności można uznać za ważny, koncepcyjny i metodologiczny postęp w zakresie otwierania nowych możliwości poznawczych w nauce o przestrzeni urbanistycznej. Lepsze zrozumienie związku między mobilnością a otoczeniem miejskim może być z punktu widzenia praktyki planowania użyteczne i kluczowe dla zmian zachowań komunikacyjnych (Hillier, Iida 2005). Dostępność piesza przystanków komunikacji zbiorowej, która stanowi przedmiot artykułu, jest często badanym zjawiskiem, zwłaszcza gdy wysokie nakłady inwestycyjne na transport zbiorowy muszą znaleźć uzasadnienie w opracowaniach studialnych wskazujących optymalną obsługę jak największej liczby potencjalnych pasażerów. W artykule zaprezentowane są dwie metody badawcze teorii Space Syntax, za pomocą których podjęta jest próba uchwycenia wpływu składni przestrzeni miejskiej na piesze wzorce ruchowe. Sieciowa mapa odległości jest ukazana w odniesieniu do standardowej metody równoodstępowej ekwidystanty kołowej, natomiast testowanie spójności terytorialnej badanego obszaru jest odzwierciedlone geometryczną złożonością sieci.

Słowa kluczowe: przestrzeń urbanistyczna, dostępność, integracja przestrzeni, ruch pieszy, space syntax

Wprowadzenie

W ostatnich dziesięcioleciach wiedza na temat relacji między formą urbanistyczną miasta a jakością życia w mieście znacznie się rozwinęła i uzyskała teoretyczne ramy, które w nowy sposób wspomagają definiowanie

i rozwiązywanie problemów. Prekursorami tego rozwoju są Jan Gehl i Jane Jacobs, którzy w swoich publikacjach (Gehl 1987; Jacobs 1961) pokazali, że miasta budowane bez uwzględnienia rzeczywistych potrzeb mieszkańców nie nadają się do zamieszkiwania. Bardziej fundamentalnie podejście teoretyczne zostało opracowane przez Bill'a Hillera i Julienne Hanson (Hiller, Hanson 1984). Autorzy ci, bazując na założeniach, że człowiek korzystając z przestrzeni, kieruje się nie tylko poczuciem fizycznego dystansu przebytej drogi, ale również nieświadomie wykorzystuje geometryczną i topologiczną złożoność miejskiej morfologii, ujęli te zależności we wzory.

Ponieważ każda podróż komunikacją zbiorową kończy się i zaczyna ruchem pieszym (Książkiewicz 2012), dostępność danego punktu w przestrzeni jest istotną cechą badawczą. Dostępność to centralne pojęcie obowiązujące w urbanistyce od 1950 roku i stanowiące główny punkt odniesienia dla planistów podczas opracowywania systemów transportowych (Ingram 1971). Jest ono uznawane za wskaźnik uogólnionej jakości środowiska miejskiego (Geurs, Van Wee 2004). Pojęcie dostępności stosuje się w wielu dziedzinach nauki: w transporcie, urbanistyce, geografii, odgrywa ono też ważną rolę w kształtowaniu polityki miejskiej. Dostępność jest pomiarem przestrzeni dostosowanym do możliwości i chęci ludzi do pokonania przestrzennego rozdzielania (Hansen 1959). Jednym z głównych aspektów dostępności jest dystans, jaki trzeba pokonać w celu osiągnięcia wyznaczonego celu podróży. Przewidywanie wzorców ruchowych osób fizycznych w przestrzeni staje się coraz ważniejszym celem urbanistów i badaczy transportu, którzy są zainteresowani projektowaniem efektywnych przestrzeni miejskich dla pieszych (Batty 2001).

W artykule zaprezentowano przykład wykorzystania wybranych elementów teorii space syntax na potrzeby badania morfologii przestrzeni i wykrywania na podstawie jej złożoności potencjału ruchu pieszego. Drugim celem artykułu jest nakreślenie powszechnego problemu stosowania w opracowaniach studialnych badających potencjalny zasięg oddziaływania transportu zbiorowego na daną przestrzeń miasta metod badawczych zbyt upraszczających złożoność środowiska miejskiego. Formułowanie na podstawie tychże metod błędnych wniosków i rekomendacji może prowadzić do nieprzemysłanych inwestycji infrastrukturalnych, które nie będą należycie spełniać swej

roli stymulowania zmian zachowań komunikacyjnych. Zmniejszanie ruchu indywidualnego na rzecz zbiorowego jest działaniem długofalowym i wymaga rozsądnej polityki w zakresie planowania przestrzennego. Jednym z postulowanych w tym zakresie działań, stanowiących przeciwwagę dla suburbanizacji i bezpośrednio wynikających z niekontrolowanego wzrostu ruchu indywidualnego, jest dogęszczanie miast. Kraków to przykład miasta, które dysponuje dużą liczbą niezagospodarowanych lub pofabrycznych terenów w centrum, a idea intensyfikacji zabudowy jest aktualnym jego problemem. Uzupełnianie pustej miejskiej przestrzeni nie zawsze idzie w parze z poprawą jej dostępności. Aspekt pieszej dostępności do infrastruktury komunikacji zbiorowej jest zbyt często marginalizowany zarówno podczas prac studialnych przy opracowywaniu planów miejscowych, jak również przez developerów, których zła konstrukcja przepisów prawnych nie zmusza do planowania zgodnego z potrzebami użytkowników przestrzeni. Niestety, ład urbanistyczny, mający bezpośrednie przełożenie na dostępność przestrzenną, w wielu planach miejscowych nie jest celem nadrzędnym. Problem właściwego kształtowania formy miasta ma swoje źródło w braku integracji przewidywanych inwestycji z lokalnymi wymogami planistycznymi i społecznymi, co wpływa na uznaniowe zmiany funkcjonalnego wykorzystania działek. Powyższe działania prowadzą do arbitrażowego wydawania pozwoleń na budowę. Administracyjnie sankcjonowany chaos przestrzenny jest niestety głównym czynnikiem kształtującym polską (w tym krakowską) przestrzeń miejską, co ma bezpośredni wpływ na charakter ruchu pieszego. Polityka miejskiego zagęszczania, obejmująca rewitalizację osiedli czy terenów poprzemysłowych, została ujęta w najnowszym studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Krakowa (www.bip.krakow.pl). Priorytetem ma być w niej rozwój transportu zbiorowego, jak również skupianie rozwoju funkcji miejskich w bliskim sąsiedztwie węzłów transportu publicznego. Zmniejszanie zależności od indywidualnego transportu samochodowego powinno iść w parze ze zwiększaniem poziomu usług transportu zbiorowego, z ekonomicznym wykorzystywaniem infrastruktury, a przede wszystkim stworzeniem sprzyjających warunków zwiększających dostępność obszaru miejskiego.

Planowanie nowych inwestycji mieszkaniowych powinna poprzedzać analiza wariantowa możliwych do przewidzenia głównych kierunków

ruchu pieszego. Dotychczas rzadko wykorzystywano testowanie zaplanowanych dróg pod kątem skuteczności i pożądanego ukierunkowania ruchu ludzi w przestrzeni, na przykład w stronę przystanków komunikacji zbiorowej. Problem ignorowania przez inwestorów aspektu ruchu pieszego i jego wpływu na jakość życia mieszkańców prowadzi do nieosiągnięcia zakładanych celów dogęszczania miast. Życie w źle zaplanowanej przestrzeni, z utrudnionym dostępem do wydajnej komunikacji zbiorowej, jest zaprzeczeniem idei zrównoważonego rozwoju i nie sprzyja pozytywnym zmianom w zakresie zachowań komunikacyjnych społeczeństwa.

Determinanty dostępności przestrzeni

Poprawa jakości środowiska miejskiego jest najważniejszym motywem zachęcającym ludzi do wyboru ruchu pieszego w miejsce samochodowego (Southworth 2005). Jednym z podstawowych wyznaczników jakości środowiska jest jego dostępność, która ma najistotniejszy wpływ na mobilność pieszą (Weinstein i in. 2008). W aspekcie wyboru środka podróży ludzie mają wrodzoną skłonność do zachowań racjonalnych, to jest takich, które prowadzą do uzyskania maksymalnych korzyści przy jak najmniejszym wysiłku (Zacharias 2001). Takim racjonalnym działaniem jest osiągnięcie zamierzonego celu w możliwie najkrótszym czasie, zarówno tym rzeczywistym, jak i subiektywnym. Pojęcie czasu potrzebnego do przemieszczenia się z punktu A do punktu B może być względne i jest uwarunkowane jakością przestrzeni, jej złożonością i czytelnością. Bariery utrudniającą dojście do na przykład przystanku kolei miejskiej może być zarówno zniechęcający, bo zbyt duży fizyczny dystans drogi do przebycia, jak również zbyt duża odległość geometryczna. Za istotną barierę w przestrzeni miejskiej można też uznać zaburzenie perspektywy widoczności, skomplikowany i nieczytelny układ sieci drogowej. Czas przeznaczony na dojście do przystanku ma zasadniczy wpływ na nasze zachowania komunikacyjne. Zbyt duży wysiłek potrzebny do pokonania tego dystansu jest powiązany z decyzjami o niekorzystaniu z usług transportu zbiorowego.

W dotychczasowej literaturze przedmiotu zagadnienie maksymalnej długości drogi akceptowalnej przez potencjalnych pasażerów transportu

zbiorowego nie jest jednoznacznie zdefiniowane. Stwarza to problem dla planistów układów komunikacyjnych i urbanistów odpowiedzialnych za kształtowanie środowiska miejskiego. Analizując literaturę na temat dostępności przestrzennej, można stwierdzić, że trudno przyjąć jeden unitarny system wyznaczania stref obsługi komunikacją zbiorową danego obszaru. Optymalną strefę dojścia powinno się zawsze analizować w oparciu o lokalne uwarunkowania. Zasadniczo, potencjalny pasażer jest w stanie podjąć większy wysiłek związany z dotarciem do przystanku komunikacji szynowej (metro albo kolej miejska) niż do wolniejszych środków transportu, takich jak autobus czy tramwaj (Vuchic 2005). Decyzja o pokonaniu danej bariery odległości jest podejmowana ze względu na niezależność danego środka transportu od kongestii ruchu. Optymalizację dostępności przystanku komunikacji zbiorowej można również uzależniać od cech zagospodarowania danego fragmentu miasta. Przyjmując tę zależność za główny punkt odniesienia przy wyznaczaniu dostępności przystanków, zakłada się, że strefa dojścia dla centrum miasta powinna wynosić 300 m, dla zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej 400 m, a dla zabudowy jednorodzinnej – od 600 do maksymalnie 1000 m (Dźwigoń 2007). Podmiot odpowiedzialny za organizację komunikacji publicznej w Londynie (Transport for London) przyjmuje maksymalny czas dojścia do przystanku komunikacji szynowej (w tym przypadku metra) wynoszący 12 minut, który odpowiada przebyciu 960 m przy założeniu średniej prędkości 4,8 km/h (*Measuring public transport...* 2010). Z kolei w badaniach na kontynencie amerykańskim stwierdza się, że połowa podróżujących akceptuje dystans dojścia na poziomie do 900 m (O'Sullivan, Morral 1996). Powyższe założenia są różne od propozycji wyznaczania maksymalnych dróg dojścia do stacji kolei regionalnych w badaniach dla miast niemieckich, gdzie sugerowany zasięg nie powinien przekraczać 500 m (Apel i in. 2001).

Teoretyczny a rzeczywisty dystans odległości

Jednym z najbardziej powszechnych sposobów wyznaczania obszaru dostępności transportu zbiorowego jest wyznaczanie kołowej ekwidystanty o zadanym promieniu odległości, którą wykreśla się od środka przystanku. Analiza

zasięgu obszaru obsługi komunikacyjnej tą metodą obarczona jest dużym błędem, ponieważ uniemożliwia uwzględnienie złożoności sieci drogowej i ciągów pieszych, którymi w rzeczywistości odbywa się ruch pieszy z i do przystanku. Stosując powyższą metodę, na wstępie zakładamy, że w przestrzeni występuje wyłącznie regularna sieć drogowa, nie stwierdza się izolowanych fragmentów zabudowy czy nieprzekraczalnej na dłuższym odcinku liniowej bariery w postaci rzeki czy linii kolejowej. Takie czysto teoretyczne założenia nie znajdują potwierdzenia w otaczającej nas przestrzeni, szczególnie w miastach europejskich. Znajomość przestrzeni polskich miast, w tym obszaru Krakowa analizowanego na potrzeby niniejszego artykułu, poddaje w wątpliwość słuszność stosowania tej metody. Jej użycie wydaje się uzasadnione wyłącznie na potrzeby pobieżnych analiz obszarów w małej skali. Nieuwzględnianie w badaniach dostępności przestrzennej rzeczywistych ścieżek ruchu pieszego może wprowadzać niepotrzebne przekłamanie rzeczywistości. Nawet w idealnej siatce ulic, typowej dla miast amerykańskich, w której odległość między dwoma punktami jest zawsze sumą wartości bezwzględnych różnic ich współrzędnych, strefa dojścia ma kształt kwadratu (Porta 2006). Opieranie badań dostępności przestrzennej komunikacji zbiorowej na założeniu, że 500-metrowy promień dojścia równy jest 500 metrom fizycznej odległości, zbytnio upraszcza problem. Innym ważnym aspektem jest sposób odczytywania potencjalnych ścieżek ruchu ludzi w przestrzeni. Literatura dostarcza wielu przykładów badań empirycznych (Hillier i in. 1993; Hillier, Iida 2005; Jiang 2009), na podstawie których formułowana jest krytyka powszechnie przyjętego założenia, według którego wybór ścieżki ruchu przez człowieka zawsze musi być warunkowany miarą fizycznej odległości. Racjonalność odczytywania przestrzeni i poruszania się w niej nie musi nosić znamion wyłącznie metrycznej odległości.

Studium przypadku

Dla potrzeb niniejszego artykułu zbadana została składnia przestrzeni znajdującej się w bezpośrednim otoczeniu przystanku kolejowego Kraków-Łobzów. Wybór tego przystanku jest celowy. Kraków-Łobzów to jeden z najlepiej

umiejscowionych przystanków w strukturach urbanistycznych Krakowa. Drugim aspektem wyboru tego miejsca do badań są występujące tu charakterystyczne problemy morfologii przestrzeni Krakowa. Z punktu widzenia inżynierskiego infrastruktura kolejowa w stolicy Małopolski jest reliktem minionych czasów. Powstała ona w XIX wieku. Linie kolejowe poprowadzone na nasypach ziemnych znajdowały się wówczas poza obszarem miasta. Po 150 latach intensywnego rozwoju przestrzeni urbanistycznej rozwiązania inżynierskie adekwatne do czasu i miejsca, w którym powstały, obecnie bardzo wyraźnie dzielą miejską przestrzeń na izolowane względem siebie fragmenty, między którymi komunikacja jest bardzo ograniczona.

Na badanym obszarze (ryc. 1) siatka ulic oparta jest na szkieletie dawnych wiejskich dróg, które w miarę rozrastania się miasta zostały w znacznym stopniu zaadaptowane do wymagań współczesnego ruchu kołowego, ale już niekoniecznie pieszego. Niemniej są to ulice, które – z racji braku alternatywy – stanowią główne osie łączące podzielone fragmenty miasta po obydwu stronach linii kolejowej.

Międzynarodowy szlak kolejowy nr 133 łączący Kraków ze Śląskiem przebiega niemalże równoleżnikowo przez analizowany fragment miasta, wyraźnie dzieląc badany obszar na część północną i południową. Zarówno część południowa, która należy do dzielnicy nr V (Krowodrza), jak i część północna, znajdująca się w granicach dzielnicy nr IV (Prądnik Biały), są obszarami niejednorodnymi urbanistycznie. Występuje tu zabudowa zarówno jedno-, jak i wielorodzinną pochodząca z różnych okresów. Długie ulice skupione w północno-zachodnim obszarze badań, o położeniu południkowym, nierozdzielone przecznicami, (os. Azory), są skupiskiem przedwojennych domów jednorodzinnych otoczonych z zachodu, północy i od wschodu przez bloki cztero- i dziesięciopiętrowe pochodzące z lat 60. Po przeciwległej, wschodniej stronie położone jest wyraźnie wyodrębnione z reszty otoczenia os. Krowodrza Górka, z intensywną wielkopłytową zabudową blokową, w przeważającej mierze z lat 70. W bezpośredniej bliskości szlaku kolejowego, po jego południowej stronie, znajduje się duży pofabryczny obszar, na którym trwają obecnie prace wyburzeniowe i porządkowe, mające na celu przygotowanie terenu pod planowaną intensywną zabudowę mieszkaniową. Na południe od tego miejsca, w kwartale ul. Wrocławskiej i Kijowskiej, znajduje

się osiedle złożone z bloków powstałych pod koniec lat 60. Na zachód od al. Kijowskiej rozciąga się jednostka wojskowa zajmująca praktycznie piątą część analizowanego obszaru.

Sieć uliczna i ciągów pieszych na badanym obszarze jest bardzo zróżnicowana, a ich morfologia zależna od czasu powstania. Szkielet sieci ulicznej os. Azory czy obszaru ograniczonego ul. Wrocławską i Kijowską ma swoją genezę w latach przedwojennych i znacznie różni się od sieci ulic os. Krowodrza Górka, gdzie w typowy dla lat 70. i 80. sposób zarzucono tradycyjną ideę zabudowy pierzejowej na rzecz rozrzuconia i rozproszenia budynków na całym obszarze osiedla. Podstawę komunikacji wewnątrzosiedlowej na terenie os. Krowodrza Górka stanowią ciągi piesze oraz wydeptane ścieżki, natomiast kręte i ślepo zakończone ulice obsługują głównie ruch samochodowy. Jest to obszar o zróżnicowanej kulturze urbanistycznej i różnym czasie powstania, wyraźnie niespójny, wyróżniający się mało konkretną przestrzenią międzyblokową o trudnej do odczytania kompozycji.

Międzyosiedlowy ruch pieszy w południowej części badanego obszaru skanalizowany jest głównie przez ul. Wrocławską, która generuje ruch do zlokalizowanych wzdłuż jej południowej krawędzi sklepów i punktów usługowych oraz do przystanku autobusowego znajdującego się w okolicy skrzyżowania z ul. Raławicką. Drugim punktem skupiającym ruch po tej stronie torów kolejowych jest przystanek autobusowy znajdujący się przy skrzyżowaniu al. Kijowskiej z ul. Mazowiecką. Ruch pieszy po północnej stronie linii kolejowej skupiony jest wzdłuż ul. Chełmońskiego, która stanowi wewnętrzną oś komunikacyjną os. Azory, oraz wzdłuż ul. Wybickiego, przy której zlokalizowane są dwa supermarkety oraz przystanki autobusowe. Ulica Wybickiego stanowi również główną oś dojścia do przystanku tramwajowego znajdującego się poza badanym obszarem. Głównym szlakiem komunikującym rozdzielone torowiskiem obszary jest ul. Raławicka z wyłączonym ruchem samochodowym. Jednym z ważniejszych generatorów ruchu pieszego dla południowo-wschodniej części os. Azory jest obszar okolic przystanku kolejowego Kraków-Łobzów. Jest to strefa graniczna na styku dwóch dzielnic i podstawowy „dystrybutor” ruchu pasażerów komunikacji zbiorowej.

W chwili obecnej głównym celem przemieszczeń mieszkańców w tamtym kierunku jest przystanek autobusowy znajdujący się po południowej stronie

nasypu, przy ul. Wrocławskiej. Dla mieszkańców analizowanego obszaru jest to miejsce, z którego mogą się przemieszczać autobusową komunikacją miejską w dwóch różnych kierunkach: ul. Wrocławską w stronę centrum i dworca Kraków Główny oraz al. Kijowską w stronę zachodniej części śródmieścia Krakowa, to jest w okolice ul. Czarnowiejskiej i Alei Trzech Wieszców. Przystanek kolejowy generuje przede wszystkim ruch osób zamiejscowych, dla których jest to punkt przesiadkowy w drodze do Krakowa lub w drodze powrotnej do miejsca zamieszkania (*Aktualizacja wstępnego studium...* 2011). Od jakiegoś czasu jest to również w pewnym stopniu punkt przesiadkowy dla mieszkańców Krakowa w drodze do lub z centrum biurowego Kraków Biznes Park, położonego w miejscowości Rząska, poza granicami miasta. Dla obsługi ruchu wewnątrzmięjskiego przystanek kolejowy ma marginalne znaczenie. Jest to spowodowane brakiem ciekawej oferty przewozowej ze strony PKP.

Sytuacja ta ma ulec zmianie w roku 2015 z momentem uruchomienia przez spółkę Koleje Małopolskie pierwszej linii kursującej w takcie 15-minutowym z portu lotniczego w Balicach do Wieliczki. Tak skonstruowana oferta przewozowa może stać się ciekawą alternatywą dla komunikacji autobusowej. Zapowiadane przez spółkę PLK na najbliższe lata dalsze inwestycje w kierunku modernizacji i rozbudowy szlaków kolejowych przebiegających przez Kraków oraz budowy nowych przystanków kolejowych na terenie miasta mogą w znacznym stopniu przyczynić się do częściowej zmiany zachowań komunikacyjnych mieszkańców badanego obszaru.

Plany przebudowy przystanku Kraków-Łobzów w ramach modernizacji linii nr 133 przewidują budowę dwóch nowych peronów wyspowych na miejscu obecnego pojedynczego (*Katalog inwestycji strategicznych...* 2011). Wejście na perony będzie ulokowane od strony zachodniej, tak jak obecnie, i nie przewiduje się poprawy dostępności do przystanku kolejowego poprzez budowę na przykład nowego wejścia po przeciwległej, wschodniej stronie stacji.

W badaniach przeprowadzonych na zlecenie Urzędu Marszałkowskiego Województwa Małopolskiego stwierdza się, że poza pojedynczymi przypadkami, większość stacji i przystanków jest źle zintegrowana z otoczeniem (*Aktualizacja wstępnego studium...* 2011). Poruszono też problem jakości dostępu do stacji przez pasażerów z bezpośredniego otoczenia stacji i poprawy tej sytuacji w celu przejęcia przez koleje części pasażerów

autobusów i tramwajów. Te aspekty są kluczowe dla powodzenia projektu kolei aglomeracyjnej. W studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Krakowa (www.bip.krakow.pl) strefa zasięgu obsługi przystanku Kraków-Łobzów jest wyznaczona ekwidystantą kołową o promieniu 500 m.

Metodologia

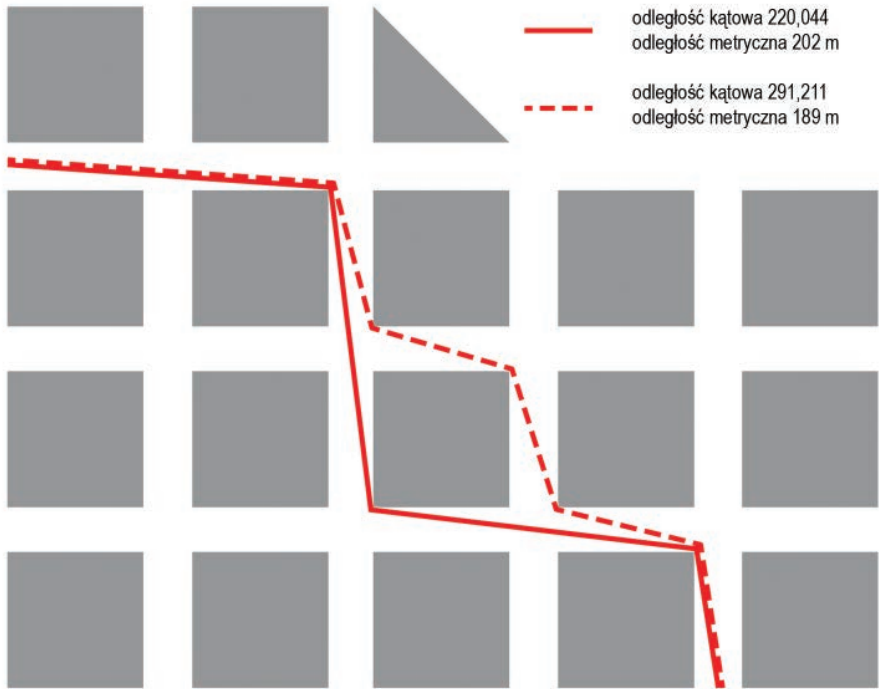
Teoria space syntax skupia się na strukturze przestrzeni, której konfiguracja ma wpływać na ruch pieszy. Podstawą tej teorii jest założenie, że każdą przestrzeń można przedstawić za pomocą zbioru linii osiowych (Hillier 1996). Mapę osiową generuje się w celu uzyskania zestawu linii prostych przechodzących przez każdą otwartą przestrzeń (ograniczoną krawędzią ulicy czy budynku) i wzajemnie się krzyżujących. Transformacja mapy osiowej w wykres reprezentujący uproszczony obraz przestrzeni tworzy mapę, w której węzłami są ulice, a nie punkty styczności. Każda ulica, bez względu na jej szerokość, długość i położenie, jest przedstawiana jako pojedynczy węzeł wykresu. Ta cecha umożliwia zidentyfikowanie konkretnych wskaźników dla każdej ulicy. Każdy odcinek ulicy można zmierzyć wartościami liczbowymi opisującymi jego znaczenie i lokalizację w przestrzeni w obrębie właściwej sieci ulicznej.

Na wstępie w oprogramowaniu GIS wykonany został rysunek w postaci zamkniętych poligonów odzwierciedlających sieć uliczną i ciągi piesze. Podczas tworzenia schematu połączeń przestrzennych uwzględniono wszystkie formalne i nieformalne drogi przemieszczeń pieszych: ulice, alejki, ścieżki. W celu ograniczenia nieprawidłowości w opisie wzorców ruchu rysunek mapy korygowano przez autopsję w terenie oraz analizę zdjęć lotniczych. Plik graficzny wyeksportowano do środowiska oprogramowania DepthmapX. Na bazie mapy poligonów automatycznie wygenerowano sieć linii osiowych (*axial line*) reprezentujących układ ulic i ciągów pieszych. Po redukcji tej sieci do postaci uproszczonego rysunku osiowej mapy najważniejszych połączeń przestrzennych wygenerowano sieciową mapę segmentów, w której każda linia (segment) miała przypisaną wartość metryczną i kątową. Analizę



Ryc. 1. Mapa poglądowa

Źródło: opracowanie własne.



Ryc. 2. Minimalna ścieżka euklidesowa i minimalna ścieżka kątowna między dwoma punktami w przestrzeni dwuwymiarowej

Źródło: opracowanie własne.



Ryc. 3. Strefa dojścia do przystanku kolejowego Kraków-Łobzów dla scenariusza A
 Źródło: opracowanie własne.



Ryc. 4. Strefa dojścia do przystanku kolejowego Kraków-Łobzów dla scenariusza B
 Źródło: opracowanie własne.



Ryc. 5. Strefa dojścia do przystanku kolejowego Kraków–Łobzów dla scenariusza C

Źródło: opracowanie własne.



Ryc. 6. Model integracji przestrzennej obszaru scenariusza B dla promienia 250 m

Źródło: opracowanie własne.



Ryc. 7. Model integracji przestrzennej obszaru scenariusza C dla promienia 250 m

Źródło: opracowanie własne.



Ryc. 8. Model integracji przestrzennej obszaru scenariusza B dla promienia 500 m

Źródło: opracowanie własne.



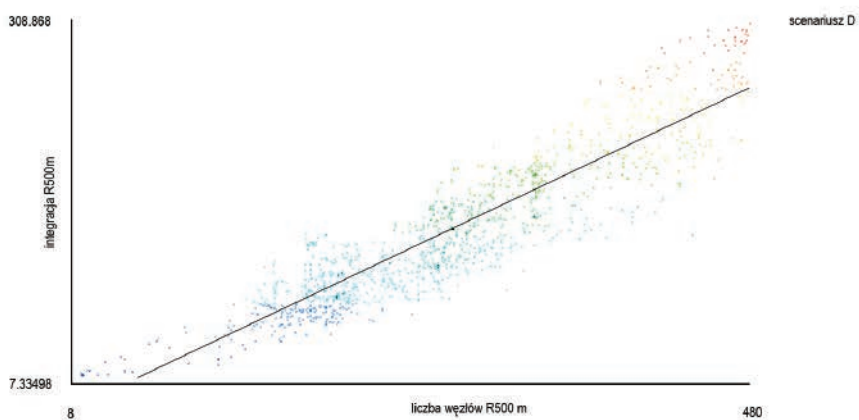
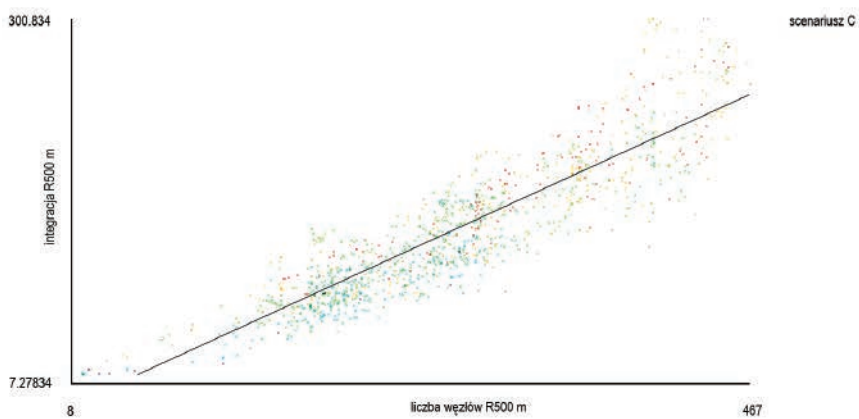
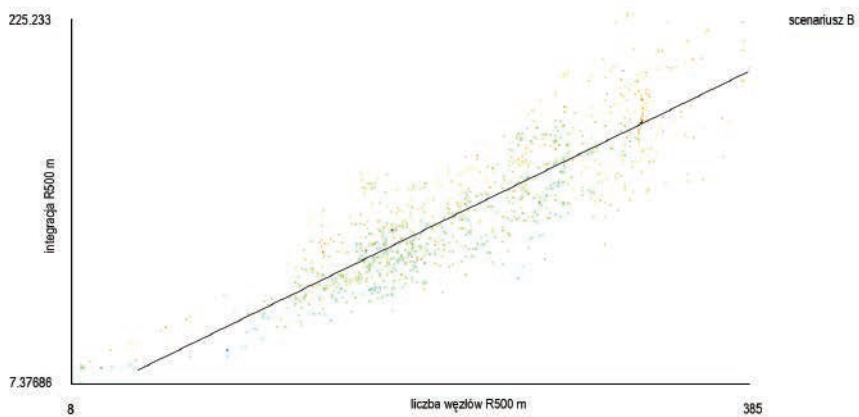
Ryc. 9. Model integracji przestrzennej obszaru scenariusza C dla promienia 500 m

Źródło: opracowanie własne.



Ryc. 10. Model integracji przestrzennej obszaru scenariusza D dla promienia 500 m

Źródło: opracowanie własne.



Ryc. 11. Wykresy korelacji między stopniem integracji przestrzeni a liczbą węzłów dla scenariusza B, C i D

Źródło: opracowanie własne.

dostępności wyznaczonego punktu wykonano na podstawie pomiaru cech metrycznych segmentów. Centralny punkt obliczeniowy został wyznaczony w pobliżu wejścia na perony. Od znajdującego się w tym miejscu segmentu, któremu przypisano wartość 0, obliczono wartość odległości pozostałych segmentów, wyznaczonych dla dwóch przedziałów wartości: 250 i 500 m. Na tak przygotowany schemat ciągów pieszych badanego obszaru nałożono ekwidystanty kołowe.

Geometryczne atrybuty sieci ulicznej posłużyły do obliczenia wskaźników integracji przestrzennej. Pomiar sieci uwzględniający jej geometryczną złożoność łączy dwie idee. Po pierwsze przewiduje się, że jeśli osoba zechce odbyć podróż z punktu A do punktu B, to intuicyjnie będzie się starała wybierać drogę o najmniejszych wartościach zmiany kąta ruchu, zamiast kierować się powszechnie przyjmowanym założeniem wyboru ścieżki euklidesowej (ryc.2). Po drugie każdy punkt w przestrzeni może być uznany za początkowy lub końcowy, a każda podróż z dowolnego punktu początkowego do każdego punktu końcowego jest równie prawdopodobna jak wszystkie inne. Tak pojmowana przestrzeń jest podstawą do wyznaczania obszarów integracji.

W związku z tym, poprzez obliczenie indeksu integracji przestrzeni, zdefiniowana została potencjalna liczba obrotów i wartość kąta zmiany kierunku dla każdego segmentu ulicy względem wszystkich pozostałych segmentów w grafie. Pomiar integracji przestrzennej wykonano w obrębach promieni 250 i 500 m (dla każdego segmentu). Odcinki ulic i ciągów pieszych, których osiągnięcie z wszystkich innych fragmentów ulic znajdujących się w zadanym promieniu wymagało pokonania najkrótszej ścieżki przy najmniejszym stopniu zmiany kąta, były najbardziej zintegrowane przestrzennie.

Analiza

Analizy porównawcze wyznaczania metrycznych stref dojścia do przystanku kolejowego wykonano dla trzech różnych scenariuszy. W scenariuszu A (ryc.3) zaprezentowano obecną sytuację, w której rzeczywistym zasięgiem 500 m objęta jest wyłącznie część obszaru os. Azory. Izolinia równoodstępowa przekłamuje rzeczywistość i wykreśla wyłącznie hipotetyczny zasięg obsługi

komunikacyjnej. Wyznaczony naturalny zasięg 500 m mierzony ścieżkami ruchu znacznie odbiega od uproszczonego obszaru wykreślonego okręgiem.

W scenariuszu B przedstawiono, jak będzie wyglądała dostępność metryczna peronów stacji po zakończeniu dużej inwestycji mieszkaniowej na przemysłowym obszarze w bezpośrednim sąsiedztwie linii kolejowej (ryc. 4). W tym przypadku tworzenie mapy liniowej dostępności terenu dla przystanku kolejowego oparto na planie nowego osiedla (*Projekt budynków mieszkalnych...* 2012) oraz na opracowaniu studyjnym skrzyżowania ul. Wrocławskiej i Raławickiej (Garpiel 2014). Podlegający rewitalizacji teren dawnej Wytwórni Sprzętu Komunikacyjnego, o powierzchni 10 ha, jest obecnie obszarem intensywnego zagospodarowania przez dwie firmy developerskie. Łącznie na terenie tym mają zostać zbudowane dwadzieścia dwa bloki, w których przewiduje się około 3,5 tys. mieszkań. Po zasiedleniu, szacowanym na 10 tys. osób, obszar ten będzie poza zasięgiem rzeczywistej dostępności przystanku kolejowego, wyznaczonej uśrednioną akceptowalną granicą 500 m. Drogi dojścia do stacji ul. Wrocławską od południa lub ul. Raławicką i ul. Wybickiego od północy będą zbyt długie i nieakceptowalne dla mieszkańców nowego osiedla. Bariera odległości spowoduje odcięcie nowego miejskiego kwartału od szybkiej komunikacji szynowej, pomimo bliskiego położenia w bezpośredniej bliskości torów kolejowych.

W scenariuszu C (ryc. 5) zaproponowano uzupełnienie obecnej i planowanej sieci drogowej o dodatkowe ciągi piesze oraz stworzenie drugiego wejścia na perony od strony wschodniej. W celu realizacji tego scenariusza rozwoju możliwych połączeń w tym rejonie miasta należałoby wybudować na terenach należących do Skarbu Państwa oraz Gminy Kraków (<http://miip.geomalopolska.pl/imap/>) łącznie 260 m pieszych alei oraz wykonać pod linią kolejową około trzydziestopięciometrowe przebiecie tunelowe z wyjściem na perony. Te niewielkie inwestycje, aczkolwiek uzupełniające w dużym stopniu obecną niespójną siatkę połączeń, w istotny sposób zwiększyłyby obszar dostępności przystanku kolei miejskiej. Opierając się na wariantcie rozbudowy połączeń zaproponowanym w powyższym scenariuszu, można oczekiwać symptomów zmian pieszych wzorców ruchu w tej okolicy. Likwidacja bariery przestrzennej, obecnie wyraźnie ograniczającej dostęp do przystanku Kraków-Łobzów, stwarza nowe możliwości zmian zachowań komunikacyjnych zarówno

przyszłych mieszkańców nowego osiedla, jak i tych obecnie zamieszkałych na os. Krowodrza Górka, z którego droga dojścia do kolei miejskiej ulegnie znacznemu skróceniu.

W następnym etapie dla scenariusza B i C wykonano analizę integracji przestrzennej dla promieni 250 i 500 m. Zarówno w scenariuszu B (ryc. 6), jak i C (ryc. 7) indeksy integracji obliczone dla promienia 250 m wyraźnie wyodrębniają dwa subcentra: jedno w okolicy skrzyżowania ul. Łokietka i Wybickiego, drugie w okolicy skrzyżowania ul. Raławickiej z ul. Wrocławską.

Analiza scenariusza B dla promienia 500 m (ryc. 8) pozwala na podstawie mapy wynikowej zidentyfikować obszar, który wykazuje silny potencjał skupiania ruchu wzdłuż ul. Raławickiej, od skrzyżowania z ul. Litewską do ul. Wybickiego. Obecne umiejscowienie wejścia na perony ma bardzo mały potencjał skupiania ruchu pieszego i można przypuszczać, że stacja kolejowa będzie wykorzystywana tylko przez część mieszkańców os. Azory. W scenariuszu C (ryc. 9) obszar proponowanego nowego wejścia na perony od strony wschodniej wykazuje potencjał skupiania ruchu i stanowi wyraźną północno-zachodnią krawędź obszaru lokalnej integracji przestrzennej. Warto odnotować, że do rdzenia integracji zachodniej włączono część nowego osiedla, jak również część os. Krowodrza Górka. Powyższe wyniki analizy integracji przestrzeni są zgodne z opisanymi w literaturze zależnościami między skalą urbanistyczną a wzorem funkcjonalnym opisującym przestrzeń (Hillier i in. 2010).

W celu sprawdzenia wpływu konfiguracji przestrzeni na potencjał ruchu pieszego stworzono scenariusz D możliwego kierunku zagospodarowania otoczenia przystanku kolejowego Kraków-Łobzów. Zaproponowano zmianę konfiguracji sieci ulicznej mającej powstać na nowym osiedlu. Pod uwagę wzięto fakt, że wschodnia część osiedla jest już objęta działaniem inwestycyjnym. Z tego powodu propozycje zmian obejmują tylko część zachodnią tego obszaru. Układ szachownicowy został zastąpiony przez zbieżne w dwóch punktach, długie i proste odcinki ulic i piesze aleje. Postulowana zmiana układu ulic wynikająca wprost z założenia minimalizacji wartości kąta zmiany kierunku ruchu miała istotny wpływ na włączenie większego obszaru osiedla do strefy mocno zintegrowanej przestrzennej. Analiza integracji przestrzennej dla promienia 500 m wskazuje, że proponowany układ ulic naturalnie skupia ruch pieszego w dwóch kierunkach: w stronę skrzyżowania

z ul. Wrocławską, gdzie znajduje się przystanek autobusowy, oraz w stronę torów kolejowych i ul. Wybickiego (ryc. 10.).

Z zestawienia wartości indeksów integracji przestrzeni i liczby węzłów dla promienia 500 m (tab. 1) można odczytać zwiększanie się tych wartości w każdym następującym po sobie scenariuszu rozwoju. Na potrzeby przetestowania zależności stopnia integracji przestrzeni od liczby węzłów przeprowadzono analizę korelacji i regresji dla scenariusza B, C i D w obrębie promienia 500 m (ryc. 11). W przypadku scenariusza B wartość współczynnika korelacji R wyniosła 0,87, a wartość współczynnika determinacji R^2 – 0,76. W scenariuszu C współczynnik R miał wartość 0,90, a współczynnik R^2 – 0,81. W scenariuszu D wyliczono następujące wartości: R – 0,91; R^2 – 0,84. Obliczenia statystyczne dowodzą, że wzrost liczby węzłów ma wymierny wpływ na wzrost indeksu integracji przestrzeni.

Analiza stopnia integracji przestrzennej może skłaniać do wniosku, że najodpowiedniejszym miejscem lokalizacji dodatkowego wejścia na perony, z punktu widzenia mieszkańców terenów znajdujących się po obu stronach linii kolejowej, mógłby być obszar przejścia ul. Raławickiej pod torami. Z racji braku możliwości spełnienia tego warunku proponowana lokalizacja na przedłużeniu ul. Kijowskiej wydaje się dobrym kompromisem, co więcej jest możliwa do realizacji niedużym kosztem.

Interpretacja danych wizualnych i podstawowych testów statystycznych wykazuje przydatność narzędzi teorii Space Syntax do analiz przestrzennych

Tab. 1. Wartości integracji przestrzeni i liczby węzłów w obrębie promienia 500 m

		Scenariusz A	Scenariusz B	Scenariusz C	Scenariusz D
Indeks integracji przestrzeni w obrębie promienia 500 m	minimalny	7,37686	7,37686	7,27834	7,33498
	średni	97,9438	104,517	124,741	130,656
	maksymalny	192,295	225,233	300,834	308,868
Liczba węzłów w obrębie promienia 500 m	minimalna	8	8	8	8
	średnia	221,5	225,5	263	271,5
	maksymalna	329	385	467	480

Źródło: opracowanie własne.

i przewidywania potencjalnych wzorców ruchowych. Ograniczenie zbiorów danych w przeprowadzonym badaniu do wygenerowanych w procesie symulacji w środowisku DepthmapX nie może być podstawą do formułowania kategoriycznych wniosków. Niemniej brak empirycznych badań rzeczywistego, obserwowanego natężenia ruchu pieszego na tym obszarze nie wyklucza dużych możliwości interpretacyjnych wykorzystanych metod badawczych, czego dowody można znaleźć w literaturze przedmiotu (Hillier, Penn, Hanson, Grajewski, Xu 1993; Jiang 2009; Hillier, Iida 2005; Marcus 2010).

Dyskusja

Każdy proces badawczy jest obarczony pewną redukcją złożonej rzeczywistości. To może, ale nie musi prowadzić do przekłamań. Przedstawione metody badania obszaru obsługi pieszej dostępności przystanku kolei aglomeracyjnej są kilkoma z wielu innych stosowanych w teorii space syntax. Obliczanie metrycznej odległości z danego punktu jest najprostszą metodą uchwycenia rzeczywistej dostępności, jednak dyskusyjną pod względem jakości informacji, jaką otrzymujemy. Wynik analizy mówi nam o fizycznej odległości mierzonej z danego punktu i pod tym względem ta metoda jest bardziej adekwatna do wyznaczania stref zasięgu dojścia do na przykład stacji kolejowych czy metra niż metoda wyznaczania kołowych ekwidystant. Niemniej wartość tej informacji jest niepełna pod względem wychwytywania rzeczywistych wzorców ruchowych. Według Billa Hillier'a (Hillier 1996) założenie, że człowiek zawsze stara się poruszać drogą możliwie najkrótszą, nie jest do końca prawdziwe. Lepszą podstawę do kwantyfikacji wartości punktów w przestrzeni daje metoda wyznaczania odległości kątowej, bardziej naturalnej dla człowieka. Zostało to potwierdzone empirycznie w licznych badaniach. Przykładowo, przewidywalność ruchu pieszego w Londynie wyniosła 55–75% (Hillier i in. 1993), w Sztokholmie 70% (Marcus 2010), natomiast w Amsterdamie przewidywalność mieściła się w zakresie 60–70% (Jiang 2009). Wyznaczone obszary dużej integracji przestrzennej wykazują silne powiązania z obserwowanym ruchem pieszym (Hillier, Iida 2005).

Wykrywanie tą metodą obszarów silnie zintegrowanych może być dobrą wskazówką podczas planowania zarówno nowej infrastruktury transportowej, jak i nowych kwartałów miasta. Oczywiście na kierunek i wielkość ruchu pieszego mają też wpływ inne czynniki, nieuwzględnione w powyższej analizie. Lepsze zrozumienie zachowań ludzi w przestrzeni miejskiej wymaga stosowania kombinacji badań z zakresu transportu, urbanistyki, geografii, ale też psychologii społecznej.

Podsumowanie

Wyzwaniem dla urbanistów jest określanie relacji między środowiskiem architektonicznym a ruchem pieszym i projektowanie przestrzeni korzystnej dla użytkowników ją ludzi. Zilustrowanie problemu stosowania zbyt uproszczonych metod wyznaczania stref dostępności w opracowaniach studialnych i planistycznych może rozpocząć proces wykorzystywania nowszych metod badawczych, nawet w ich podstawowym zakresie. W programowaniu przewidywalnego zasięgu obsługi komunikacją zbiorową danego obszaru istotne znaczenie ma nie tylko czas dojścia z i do przystanku, ale również czytelność konfiguracji przestrzeni. Jeśli chcemy nakierować zachowania komunikacyjne na większe wykorzystanie transportu publicznego kosztem samochodowego, to trzeba minimalizować straty czasu, jakie musi ponieść potencjalny pasażer. W przypadku kolei miejskiej częstotliwość kursowania zawsze będzie mniej korzystna w porównaniu do częstotliwości kursowania tramwaju czy autobusu. W związku z tym powinno się konstruować takie powiązania czasoprzestrzenne, aby ocena dostępności była jak najlepsza z punktu widzenia ruchu pieszego. Niestety, stan obecny oraz aktualne plany dotyczące analizowanego obszaru nie spełniają warunku zadowalającej dostępności. Kilka tysięcy nowych mieszkańców, którzy zasiedlą w ciągu najbliższych lat poprzemysłowy teren, z braku wygodnego dostępu do przystanku kolejowego i braku alternatywnej interesującej oferty przewozowej ze strony obecnie działającej komunikacji publicznej, może się przyczynić do znacznego przyrostu indywidualnego ruchu samochodowego.

Narzędzia teorii space syntax mogą pomóc w nowym spojrzeniu na funkcjonalność miejskiego środowiska, wizualizując występujące w nim relacje przestrzenne. W świetle strategicznego planowania i projektowania mogą one dać wgląd w konkretne problemy danego obszaru i ukazać możliwości ich rozwiązania. Ponadto mogą być stosowane w procesach partycypacji planistów, władz lokalnych i społeczeństwa. Narzędzia badawcze teorii space syntax mogą wesprzeć analizy przestrzeni miejskiej i tym samym pomóc odpowiednio wcześniej zablokować realizację projektów opartych na nieprzemyślanych decyzjach. W oczywisty sposób przedstawiają one uproszczony obraz otaczającej nas przestrzeni, a zaprezentowane w tym artykule ich zastosowania nie wyczerpują całego potencjału narzędzi badawczych space syntax.

Literatura

- Aktualizacja wstępnego studium wykonalności Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej w aglomeracji krakowskiej*, 2011, Zespół Doradców Gospodarczych TOR, Warszawa – Kraków.
- Apel D., Böhme C., Meyer U., Preisler-Holl L., 2001, *Szenarien und Potenziale einer nachhaltig flächensparenden und landschaftsschonenden Siedlungsentwicklung*, UBA – Berichte 1/00, Erich Schmidt Verlag, Berlin.
- Batty M., 2001, *Agent-based pedestrian modelling*, Planning and Design, 28, 321–326.
- Dźwigoń W., 2007, *Efektywność poprawy dostępności przystanków*, Transport Miejski i Regionalny, 6, 13–19.
- Garpel A., 2014, *Koncepcja przebudowy skrzyżowania ulicy Wrocławskiej i al. Kijowskiej w Krakowie oraz obsługi komunikacyjnej planowanego budynku usługowego wraz z infrastrukturą*, ARG sp. j., Kraków.
- Gehl J., 1987, *Life between buildings: using public space*, Van Nostrand Reinhold, New York.
- Geurs K.T., Van Wee B., 2004, *Accessibility evaluation of land-use and transport strategies: review and research directions*, Journal of Transport Geography, 12, 127–140.
- Hansen W.G., 1959, *How accessibility shapes land use*, Journal of the American Institute of Planners, 25, 73–76.
- Hillier B., 1996, *Space is the Machine*, Cambridge University Press.

- Hillier B., Hanson J., 1984, *The social logic of space*, Cambridge University Press.
- Hillier B., Iida S., 2005, *Network and Psychological Effects in Urban Movement*, In A.G. Cohn & A.D. Mark (eds.), Springer-Verlag, COSIT 2005, LNCS 3693, 475–490, Berlin.
- Hillier B., Penn A., Hanson J., Grajewski T., Xu J., 1993, *Natural movement: or, configuration and attraction in urban pedestrian movement, environment and planning B*, *Planning and Design*, 20 (1), 29–66.
- Hillier B., Turner A., Yang T., Park H.T., 2010, *Metric and topo-geometric properties of urban street networks, some convergences, divergences and new results*, Bartlett School of Graduate Studies, UCL, 258–279.
- Ingram D.R., 1971, *The concept of accessibility: A search for an operational form*, *Regional studies*, 5 (2), 101–107.
- Jacobs J., 1961, *The death and life of great American cities*, Random House, New York.
- Jiang B., 2009, *Ranking space for predicting human movement in an urban environment*, *International Journal of Geographical Information Science*, 23 (7), 823–837.
- Katalog Inwestycji Strategicznych Układu Transportowego Miasta Krakowa*, t. 2, 2011, K. Adamczyk (red.), Urząd Miasta Krakowa, Kraków.
- Książkiewicz S., 2012, *Quantitative or qualitative transport planning? An interdisciplinary geographic perspective*, *Prace Geograficzne*, 130, 131–139.
- Marcus L., 2010, *Spatial capital. A proposal for an extension of Space Syntax into a more general urban morphology*, *Journal of Space Syntax*, 1 (1), 30–40.
- Measuring public transport accessibility levels – summary. Transport for London*, 2010.
- O'Sullivan S., Morral J., 1996, *Walking distances to and from light rail transit stations*, *Transportation Research*, 1538.
- Porta S., 2006, *The network analysis of urban streets: a primal approach*, *Environment and planning B*, *Planning & design*, 33, 705–725.
- Projekt budynków mieszkalnych wielorodzinnych przy ul. Wrocławskiej, Raławickiej i Poznańskiej*, 2012, Biuro architektoniczne B2STUDIO, Kraków.
- Southworth M., 2005, *Designing the walkable city*, *Journal of Urban Planning and Development*, 131 (4), 246–257.
- Vuchic V., 2005, *Urban transit-operations, planning and economics*, John Wiley & Sons, New Jersey.
- Weinstein A., Schlossberg M., Irvin K., 2008, *How far, by which route and why?, A spatial analysis of pedestrian preference*, *Journal of Urban Design*, 13, 81–98.

Zacharias J., 2001, *Pedestrian behavior and perception in urban walking environments*, Journal of Planning Literature, 16, 3–18.

Strony internetowe

www.bip.krakow.pl/?d=48 (dostęp: (26.03.2015)).

Modelling of pedestrian accessibility to urban space in the space syntax theory

Summary

The article deals with pedestrian accessibility to stations of public transport. It presents an example of how the space syntax theory can be used for studying space morphology and assessing the potential of pedestrian movement based on its complexity. The second aim of the article is to point to the common problem of using inappropriate cognitive methods in studies concerned with the potential effect of public transport on urban space. Formulating wrong conclusions in studies based on inadequate methods may have serious practical consequences, as founding of infrastructure investments must be justified by such studies. In consequence, investments based on flawed research will fail to stimulate changes in transport-related behaviours. For the sake of the present article I studied the pedestrian metric accessibility to the train station Kraków Łobzów within a 250 m and a 500 m radius. Next, I looked at the relationship between the results of this analysis and the concentric equidistances for the same values of radius. I used the Space Syntax theory tools to identify the urban environment of the studied area, its structure and its potential for induction of mobility. Specifically, using these tools I calculated indexes of spatial integration for areas within a 250 m and 500 m radius. These indexes were then correlated with the number of nodes in the geometric network of pedestrian traffic. All analyses were performed under four scenarios: for the current state, for the planned state, as well as for two author's proposals of transformation of the morphology of street network.

Based on the above analyses I found that calculating the metric distance from a given point in space is the easiest method of assessing the actual accessibility to a destination. However, the quality of information it provides is controversial. This analysis specifies the physical distance from a given point in space, making the method more adequate than the method of concentric equidistances for determining zones of reaching e.g. train or underground stations. However, the information it provides is incomplete, as it misses the actual movement patterns. This is because the metric method assumes that humans tend to move along the shortest paths, which is not always the case. A different approach, based on measuring angular distance, is the method of choice for quantifying values of points in space. Angular distances are more natural for humans, which has been shown in numerous studies cited in the bibliography. The change of the street network which I postulate here, following the assumption of minimizing the angle of change in movement direction, did indeed result in larger

SEBASTIAN KSIĄŻKIEWICZ

parts of the studied area being considered highly spatially integrated zones. The above method may be best suitable for determining highly integrated regions in the process of planning of both new transport infrastructure and new districts.

Keywords: urban space, accessibility, integration of space, pedestrian traffic, space syntax

Sebastian Książkiewicz

Instytut Geografii i Gospodarki Przestrzennej

Uniwersytet Jagielloński

ul. Gronostajowa 7

30-387 Kraków

sebastian.ksiazkiewicz@uj.edu.pl

ANNA ŁOBODZIŃSKA

Imigranci w przestrzeni Oslo

Zarys treści: W artykule omówiono rozmieszczenie imigrantów w przestrzeni stolicy Norwegii. W pracy przedstawiono wartość indeksów braku podobieństwa oraz wskaźnika segregacji dla imigrantów mieszkających w Oslo.

Słowa kluczowe: imigranci, mobilność, przestrzeń miasta

Wprowadzenie

Do niedawna populacja Norwegii była homogeniczna. W 1970 roku imigranci stanowili tu zaledwie 2% mieszkańców i pochodzili głównie z krajów zachodnich i nordyckich (Blom 1999). Jeszcze w XIX wieku i 1. połowie XX Norwegia była krajem masowej emigracji, której rozmiary znacznie przewyższały niewielką w tym czasie imigrację. Rok 1971 jest pierwszym, w którym napływ ludności był większy niż jej odpływ. Dało to początek nabierającej coraz większego tempa imigracji (Søholt, Wessel 2010). Na początku 2014 roku w Norwegii mieszkało już 633 tys. osób urodzonych za granicą oraz 126 tys. urodzonych w Norwegii, mających rodziców imigrantów. Pochodzili oni łącznie z 221 krajów (*Innvandrere og norskfødte...* 2014).

Pod koniec lat 60. XX wieku w Oslo pojawili się pierwsi imigranci zarobkowi (Blom 1999). Na przestrzeni ostatnich 45 lat liczba imigrantów w Oslo zwiększyła się z niespełna 16,5 tys.¹ (w 1970 roku) do ponad 197,5 tys. (w 2014 roku),

¹ Przytaczane w tekście dane statystyczne, jeśli nie wskazano inaczej, pochodzą ze Statistisk Sentralbyrå.

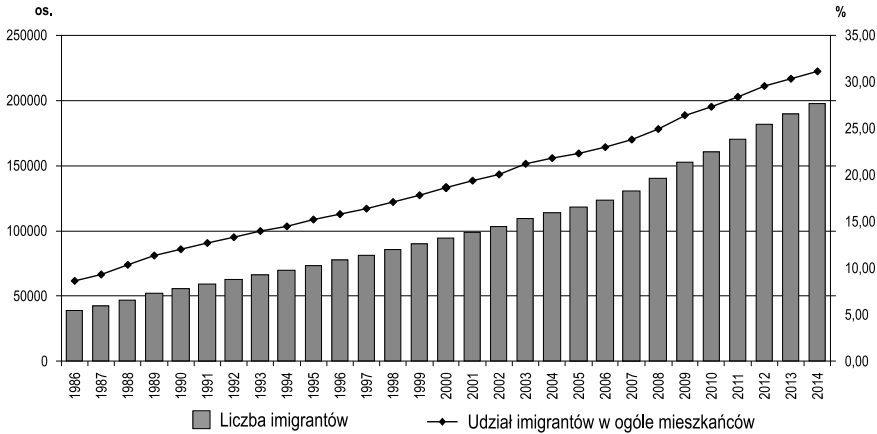
a ich udział w liczbie mieszkańców stolicy Norwegii wzrósł w tym czasie niemal dziesięciokrotnie (ryc. 1). O ile od połowy lat 80. XX wieku zarówno całkowita liczba mieszkańców Oslo, jak i liczba imigrantów niezmiennie rosły, o tyle liczba zamieszkujących w mieście Norwegów ulegała bądź niewielkiemu wzrostowi, bądź wręcz okresowym spadkom (tak jak w latach 1987–1991 oraz 1999–2003).

Dynamika wzrostu liczby mieszkańców Oslo w ostatnich latach wynika przede wszystkim z napływu obcokrajowców, którzy w 2014 roku stanowili już niemal 1/3 wszystkich mieszkańców. Według prognoz Statistisk Sentralbyrå w 2040 roku ich udział osiągnie niemal 50% (Texmon 2012).

Artykuł jest próbą zebrania i podsumowania informacji o współczesnych imigrantach w przestrzeni miejskiej Oslo – ich strukturze narodowościowej, przestrzennej koncentracji i segregacji oraz zmianach, jakie zaszły w tym zakresie w ciągu ostatniej dekady. Dostępne dane pozwoliły na uchwycenie wzorca rozmieszczenia przestrzennego dla piętnastu dzielnic Oslo². W opracowaniu przyjęto dwie miary zróżnicowania przestrzennego: udziały procentowe imigrantów i zmodyfikowany wskaźnik lokalizacji oraz dwie informujące o poziomie segregacji: indeks braku podobieństwa oraz wskaźnik segregacji. Większość analiz przeprowadzono według podziału na pięć regionów pochodzenia imigrantów, który jest stosowany przez Statistisk Sentralbyrå³.

² Zgodnie z podziałem administracyjnym obowiązującym od 11 2004 roku z rozważań wykluczono obszar Marka, zarządzany przez kilka dzielnic, Sentrum (zarządzany częściowo przez radę dzielnicy St. Hanshaugen, a częściowo przez radę miasta) oraz imigrantów, dla których lokalizacja w obrębie miasta nie została ustalona.

³ W norweskich statystykach imigrantów podzielono na pochodzących z pięciu regionów: z krajów nordyckich (w tym Szwecji, Danii, Islandii, Finlandii i Wysp Owczych), Europy Zachodniej (z wyłączeniem krajów zakwalifikowanych do poprzedniej grupy), Europy Wschodniej (Albania, Bośnia i Hercegowina, Bułgaria, Czarnogóra, Estonia, Białoruś, Chorwacja, Łotwa, Litwa, Macedonia, Mołdawia, Polska, Rumunia, Rosja, Serbia, Słowacja, Słowenia, Czechy, Ukraina i Węgry), Ameryki Północnej z Australią i Oceanią oraz połączonych w jedną grupę krajów Azji (wraz z Turcją), Afryki, Ameryki Środkowej i Południowej. Zgodnie z podziałem SSB autorka operuje również pojęciami „imigranci z krajów zachodnich” (w odniesieniu do obcokrajowców pochodzących z krajów nordyckich, Europy Zachodniej, Ameryki Północnej z Australią i Oceanią) oraz „imigranci z krajów wschodnich” (Tronstad 2004).



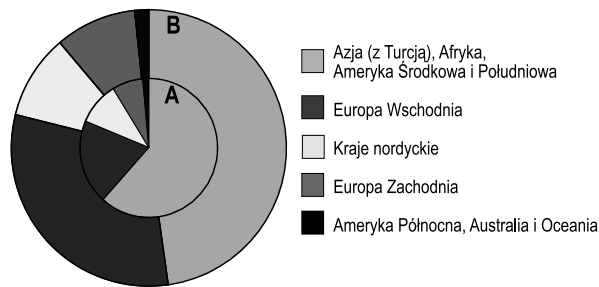
Ryc. 1. Zmiany liczby oraz udziału imigrantów w ogólnej liczbie mieszkańców Oslo w latach 1986–2014

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Statistisk Sentralbyrå.

Miasto wielu kultur – współczesna imigracja w Oslo

Według definicji przyjętej w norweskiej statystyce imigrantami są osoby urodzone w innym kraju (pierwsze pokolenie – *innvandrere*) oraz osoby urodzone w Norwegii, których rodzice to imigranci (*norskfødte med innvanderforeldre*) (Tronstad 2004). Ze względu na poziom agregacji dostępnych danych w niniejszym artykule do grupy imigrantów zaliczono obydwie powyższe kategorie.

Oslo skupia 1/4 wszystkich przebywających w Norwegii imigrantów. Pewne różnice w strukturze imigrantów mieszkających w stolicy i w całym kraju zauważalne są przy porównywaniu regionów, z których oni pochodzą. Oslo cechuje się większym niż średni dla kraju udziałem osób pochodzących z Azji, Afryki, Ameryki Środkowej i Południowej (ryc. 2). Grupa ta, licząca niemal 121,5 tys. osób, stanowiła w 2014 roku 61,5% populacji obco-krajowców zamieszkujących w Oslo. Co piąty imigrant osiadły w stolicy pochodzi z Europy Wschodniej, podczas gdy w całym kraju – niemal co trzeci.

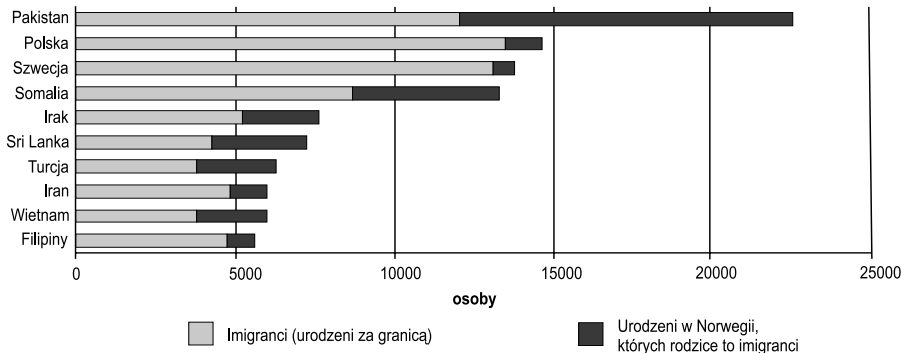


Ryc. 2. Struktura populacji imigrantów według regionów pochodzenia w Oslo (A) oraz całej Norwegii (B) w 2014 roku

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Statistisk Sentralbyrå.

Imigranci z pierwszej wspomnianej grupy wykazują większą skłonność do koncentracji (1/3 tej grupy mieszka w Oslo), podczas gdy ci pochodzący z Europy Wschodniej, szczególnie z krajów należących do Unii Europejskiej (m.in. Polacy, Litwini), są znacznie bardziej rozproszeni na terenie całego kraju (zaledwie 16,5% mieszka w Oslo) (Rydland 2005, Høydahl 2013). Akcesja nowych krajów Europy Wschodniej do Unii Europejskiej w 2004 roku, a następnie otwarcie norweskiego rynku pracy wywołały falę migracji zarobkowych z tego regionu. W latach 2004–2014 liczba mieszkańców Oslo pochodzących z Europy Wschodniej wzrosła z 11,5 tys. do 39 tys., a ich udział w ogóle obcokrajowców w mieście zwiększył się prawie dwukrotnie. Zanotowano dynamiczny wzrost (pomimo spadku udziału procentowego) liczby imigrantów z Azji, Afryki, Ameryki Środkowej i Południowej (z 80 tys. do 121,5 tys.). Podobnie było w przypadku pozostałych grup; ich liczebność w latach 2004–2014 wzrosła.

Największą pod względem liczebności osób urodzonych poza Norwegią i w Norwegii grupę imigrantów stanowią obecnie w Oslo Pakistańczycy (ryc. 3). Co więcej, Pakistańczycy mieszkający w stolicy to ponad 65% wszystkich przedstawicieli tej narodowości w Norwegii. Kolejną najliczniejszą grupą są Polacy (16% Polaków przebywających w Norwegii mieszka właśnie w Oslo). Istotne jest, że w przypadku Polaków pierwsze pokolenie imigrantów stanowi ponad 90%, podczas gdy Pakistańczycy urodzeni już w Norwegii



Ryc. 3. Imigranci według krajów pochodzenia w Oslo w 2014 roku – dziesięć najliczniejszych grup

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Statistisk Sentralbyrå.

to niemal połowa ludności tego pochodzenia. Nieco mniejsze grupy narodowościowe stanowią w Oslo Szwedzi i Somalijczycy. Szwedzi, podobnie jak Polacy, to przede wszystkim pierwsze pokolenie imigrantów. Dla liczebności Somalijczyków i kolejnych wymienionych niżej narodowości coraz większe znaczenie ma natomiast drugie pokolenie imigrantów.

Imigranci w przestrzeni Oslo

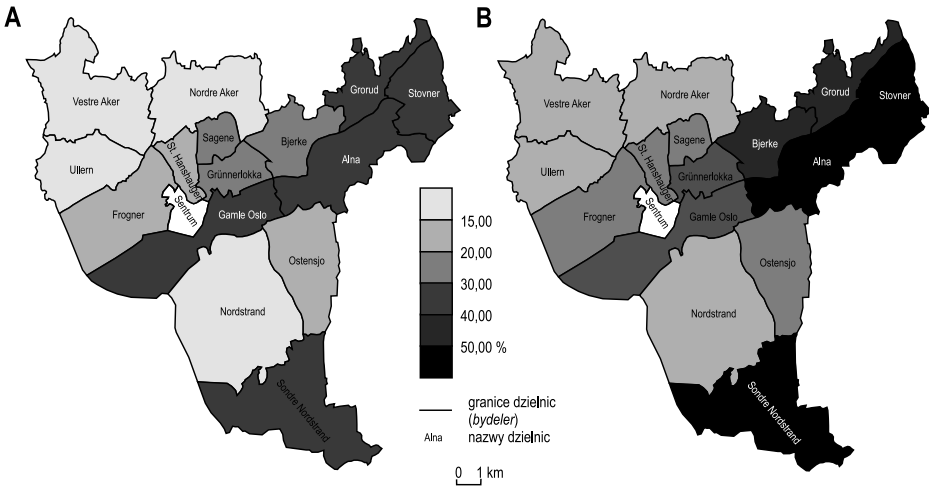
Rozmieszczenie imigrantów w poszczególnych dzielnicach Oslo tworzy charakterystyczny, utrwalony przez lata wzorec. Społeczny podział na wschodnią i zachodnią część miasta jest tu głęboko zakorzeniony. Część zachodnia (przede wszystkim dzisiejsze dzielnice Frogner i St. Hanshaugen) od XIX wieku zamieszkiwana była przez ludność o lepszym statusie społecznym i ekonomicznym, zaś przemysłowa część wschodnia (dziś: Sagene, Grünerløkka i Gamle Oslo) przez robotników. W latach 50. i 60. XX wieku wybudowano tzw. stare suburbia (dziś obszary głównie Ostensjø, Bjerke i Grorud), a w latach 70. i 80. – nowe suburbia (Søndre Nordstrand, Alna i Stovner). Osiedla te cechuje

stosunkowo duży udział budownictwa wielorodzinnego. Nordstrand, Nordre Aker, Vestre Aker i Ullern tworzą zewnętrzną strefę osiedli, głównie domów jednorodzinnych.

Problemy mieszkaniowe, z jakimi spotykali się imigranci napływający do Oslo w latach 70. XX wieku, spowodowały, że rząd zdecydował się na utworzenie firmy (SIBO) odpowiedzialnej za remont i budowę mieszkań dla imigrantów (oraz zapewnienie korzystnej oferty finansowej w tym zakresie). Wiele z nich wybudowano w dzielnicach, w których udział imigrantów był do tego czasu niewielki. Tym samym znaczna część obcokrajowców trafiła do nowych suburbiów (Blom 1999). Osiedla te stały się rynkiem mieszkaniowym dla imigrantów i ich napływających rodzin. Dziś Groruddalen (obszar, który składa się z dzielnic Bjerke, Alna, Grorud i Stovner) skupia większość mieszkających w Oslo imigrantów.

Dzielnicami o najniższym udziale obcokrajowców od 10 lat pozostają Nordstrand oraz położone w północnej i północno-zachodniej części miasta Nordre Aker, Vestre Aker i Ullern (ryc. 4). Obszary te charakteryzowały się około 10-procentowym udziałem obcokrajowców w 2004 roku oraz 16-procentowym w roku 2014. Z kolei najwyższym (powyżej 30%) udziałem obcokrajowców w 2004 roku odznaczały się położone w centralnej i wschodniej części miasta Gamle Oslo, Grorud, Stovner i Alna. Maksymalną wartość wskaźnik osiągnął w dzielnicy Søndre Nordstrand, gdzie imigranci stanowili ponad 39% mieszkańców. W latach 2004–2014 wszystkie dzielnice Oslo zanotowały wzrost zarówno liczby, jak i udziału imigrantów w liczbie mieszkańców. Największe tempo przyrostu liczby obcokrajowców zaobserwowano w dzielnicach Frogner i St. Hanshaugen, a odsetek imigrantów w strukturze mieszkańców tych dzielnic zwiększył się o około 10 punktów procentowych. Obszarami o najwyższym udziale imigrantów pozostały suburbanne dzielnice położone we wschodniej i południowej części miasta. Najistotniejszy wydaje się jednak fakt, że na początku 2014 roku w aż trzech z piętnastu dzielnic Oslo imigranci stanowili już ponad połowę mieszkańców (Alna, Søndre Nordstrand i Stovner), a w Grorud i Bjerke ponad 40%.

Preferencje do koncentrowania się w określonych dzielnicach zauważalne są również w przestrzennym rozmieszczeniu poszczególnych grup imigrantów. Jedną z miar tego zjawiska może być udział grupy w ogóle imigrantów



Ryc. 4. Udział imigrantów w liczbie mieszkańców dzielnic Oslo w latach 2004 (A) i 2014 (B)

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Statistisk Sentralbyrå.

w danej dzielnicy. W 2014 roku imigranci z Azji, Afryki, Ameryki Środkowej i Południowej stanowili ponad 70% ogółu imigrantów zamieszkujących dzielnice Bjørke, Søndre Nordstrand, Alna, Grorud i Stovner (83%). W Frogner mieszkała już tylko 1/3tej grupy. Imigranci z Europy Wschodniej w większości dzielnic stanowili od 20 do 27% wszystkich obcokrajowców (z wyjątkiem dzielnic Alna, Grorud, Stovner i Søndre Nordstrand, gdzie tworzą oni mniejszą część tej populacji). Osoby pochodzące z krajów zachodnich to niemal połowa obcokrajowców żyjących w Frogner oraz ponad 1/3 mieszkających w St. Hanshaugen, Vestre Aker i Ullern.

Przytoczony powyżej wskaźnik jest jednak uzależniony od bezwzględnej liczby imigrantów pochodzących z danego regionu. W lepszym stopniu o przestrzennych preferencjach poszczególnych grup imigrantów informować będzie rozmieszczenie mierzone wartością odsetka tej grupy wybierającego jako miejsce zamieszkania daną dzielnice.

Najpopularniejszą dzielnicą wśród imigrantów z krajów nordyckich, Europy Zachodniej oraz Ameryki Północnej, Australii i Oceanii była i jest

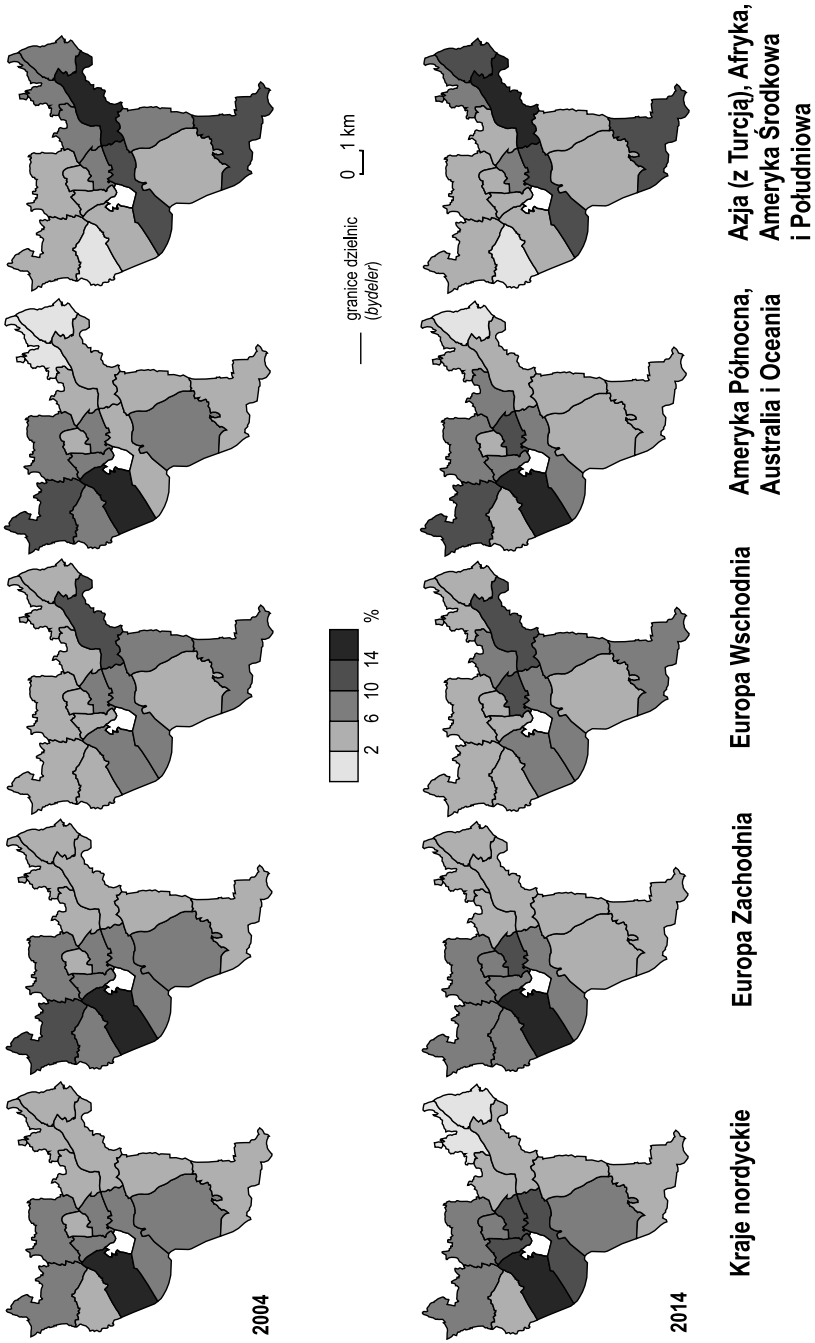
Frogner, skupiająca w 2014 roku niemal 1/5 obcokrajowców pochodzących z każdego z tych regionów (ryc. 5). W 2004 roku drugą najczęściej wybieraną przez imigrantów z Europy Zachodniej oraz Ameryki Północnej, Australii i Oceanii dzielnicą było Vestre Aker. Imigranci z krajów nordyckich preferowali St. Hanshaugen. W roku 2014 zauważyć można pewne zmniejszenie koncentracji imigrantów w zewnętrznych północno-zachodnich dzielnicach na rzecz dzielnic centralnych. Kolejnymi dzielnicami najczęściej wybieranymi przez imigrantów z krajów nordyckich stały się Grünerløkka, St. Hanshaugen i Gamle Oslo, a z Europy Zachodniej oraz Ameryki Północnej, Australii i Oceanii – Grünerløkka. Vestre Aker pozostało lokalizacją skupiającą co dziesiątego imigranta z ostatniej wymienionej grupy.

W 2004 i 2014 roku łącznie połowa imigrantów z Azji, Afryki, Ameryki Środkowej i Południowej zamieszkiwała cztery dzielnice Oslo: Alna, Søndre Nordstrand, Gamle Oslo i Stovner. Z kolei dla imigrantów z Europy Wschodniej głównymi obszarami koncentracji w 2004 roku były Alna i Søndre Nordstrand, a w 2014 roku – Alna i Grünerløkka.

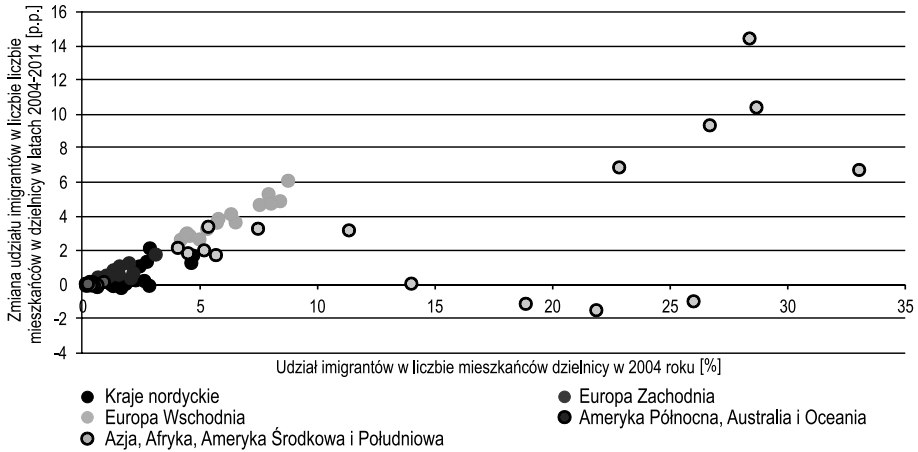
Obecnie dzielnice Gamle Oslo i Grünerløkka to obszary koncentrujące duże odsetki imigrantów ze wszystkich pięciu regionów. St. Hanshaugen, Frogner, Vestre i Nordre Aker to obszary, w których skupiają się w większym stopniu imigranci z Europy Zachodniej, krajów nordyckich oraz Ameryki Północnej, Australii i Oceanii. Dzielnice Grorud, Stovner, Bjerke, Alna i Søndre Nordstrand koncentrują znaczne odsetki imigrantów z Azji, Afryki, Ameryki Środkowej i Południowej, a trzy ostatnie – również z Europy Wschodniej.

Zmiany udziału poszczególnych grup imigrantów w ogóle mieszkańców dzielnic w latach 2004–2014 były zazwyczaj tym większe, im wyższy był ich wyjściowy udział (w 2004 roku). Zależność taką zaobserwowano przede wszystkim wśród imigrantów z Europy Wschodniej, a w przypadku niektórych dzielnic również wśród osób pochodzących z Europy Zachodniej (ryc. 6). Największe udziały w 2004 roku oraz największe zmiany udziałów w latach 2004–2014 cechują imigrantów z Azji, Afryki, Ameryki Środkowej i Południowej. Zmniejszenie się (wysokiego) udziału tych grup w populacji dzielnic Gamle Oslo i Grünerløkka wiąże się z napływem innych grup imigrantów.

Jeszcze wyraźniejszy obraz koncentracji przestrzennej poszczególnych grup imigrantów uzyskano dzięki zmodyfikowanemu wskaźnikowi lokalizacji



Ryc. 5. Rozmieszczenie imigrantów według regionu pochodzenia w przestrzeni Oslo w 2004 i 2014 roku
 Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Statistisk Sentralbyrå.



Ryc. 6. Udział imigrantów według regionu pochodzenia w liczbie mieszkańców dzielnic Oslo w 2004 roku oraz zmiana udziału w latach 2004–2014

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Statistisk Sentralbyrå.

(LQ, Węclawowicz 2003)⁴. Wartość wskaźnika wskazuje obszary o większej ($LQ > 1$) lub mniejszej ($LQ < 1$) koncentracji imigrantów niż średnio w całym mieście. Wartość 1 (czasem również z niewielkim odchyleniem) oznacza, że koncentracja obcokrajowców w danej dzielnicy jest porównywalna ze średnią dla całego obszaru.

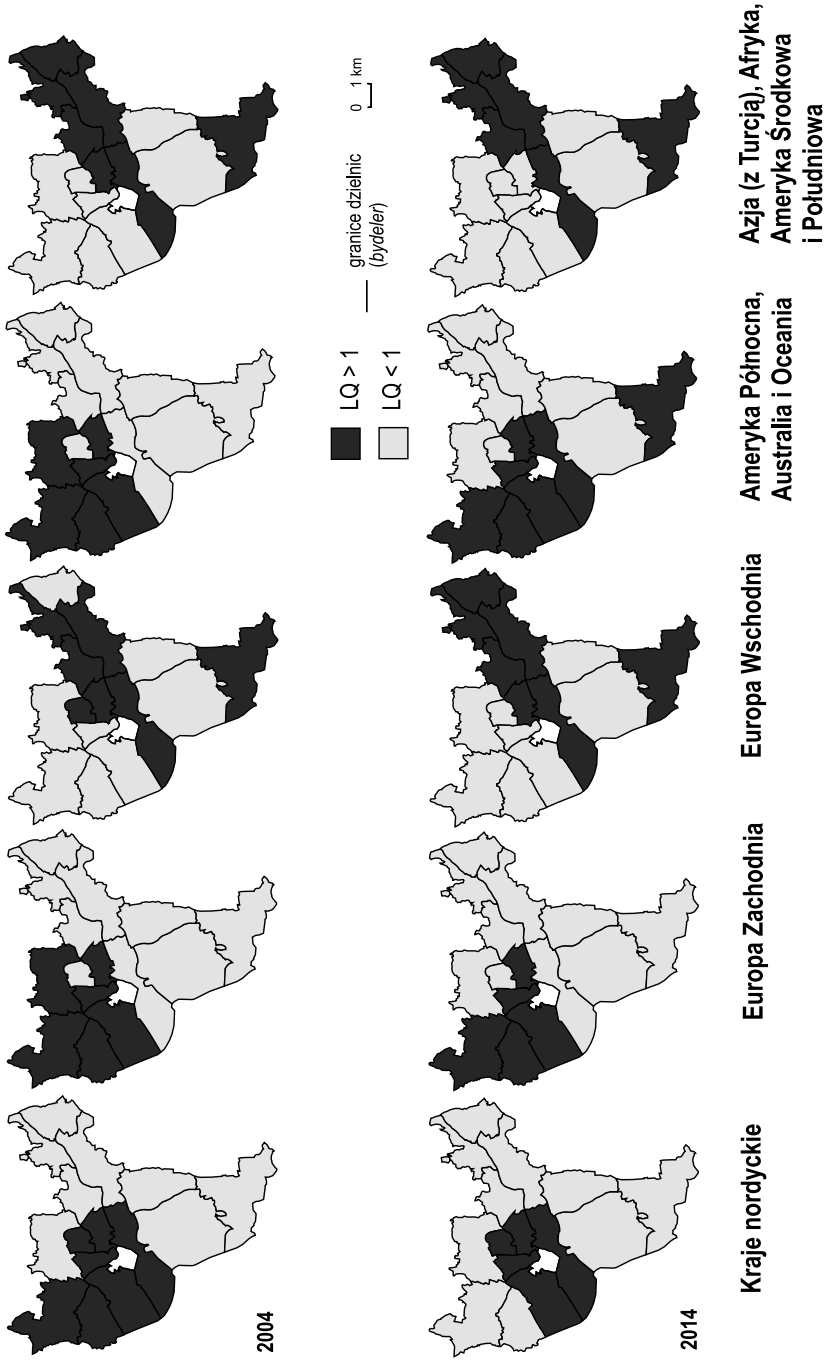
Przestrzeń Oslo jest wyraźnie podzielona na położone w północno-zachodniej i zachodniej części miasta obszary koncentracji imigrantów z krajów nordyckich, Europy Zachodniej, Ameryki Północnej, Australii i Oceanii oraz dzielnice w centralnej, północno-wschodniej i południowej części, w których z kolei wysoka jest koncentracja imigrantów z Europy Wschodniej oraz

⁴ $LQ = \frac{x_i/y_i}{x/Y}$, gdzie: x_i – liczba osób w grupie x (obcokrajowców) mieszkających w dzielnicy i , X – liczba osób w grupie x (obcokrajowców) ogółem w mieście, y_i – liczba mieszkańców dzielnicy i pomniejszona o liczbę osób w grupie x w dzielnicy, Y – liczba mieszkańców miasta ogółem pomniejszona o liczbę osób w grupie x w całym mieście (Węclawowicz 2003).

Azji, Afryki, Ameryki Środkowej i Południowej (ryc. 7). Dla tej ostatniej grupy wskaźnik lokalizacji najwyższe wartości przyjmuje w dzielnicach: Grorud, Stovner, Alna i Søndre Nordstrand. Wartości wskaźnika lokalizacji dla imigrantów z Europy Wschodniej są bardzo wyrównane; w większości dzielnic tylko niewiele poniżej lub powyżej wartości 1 (najwyższe w dzielnicach: Bjerke i Alna, nieco niższe w Søndre Nordstrand i Grünerløkka). Dla imigrantów z krajów zachodnich wskaźnik najwyższą wartość przyjął w dzielnicy Frogner. Ponadto obszary Grorud, Stovner i Alna cechują się najniższymi wartościami wskaźnika lokalizacji dla tej grupy. Warto również wspomnieć, że w porównaniu z rokiem 2004 zmniejszył się zasięg obszarów koncentracji imigrantów pochodzących z tego regionu (wartość wskaźnika dla dzielnic położonych w północnej i zachodniej części miasta oscylowała w obydwu okresach wokół wartości 1). Wspólnym obszarem koncentracji dla imigrantów ze wszystkich regionów (poza grupą: Azja, Afryka, Ameryka Środkowa i Południowa w 2014 roku) jest Grünerløkka.

Rozmieszczenie imigrantów w przestrzeni Oslo scharakteryzowano również przy pomocy dwóch wskaźników służących do oceny stopnia segregacji przestrzennej – indeksu braku podobieństwa oraz wskaźnika segregacji. Indeks braku podobieństwa (*D, index of dissimilarity*)⁵ to jedna z najczęściej stosowanych miar równomierności rozmieszczenia dwóch grup na danym obszarze. Jego wartość można interpretować również jako ten procent przedstawicieli jednej z analizowanych grup, który musiałby zmienić lokalizację, aby uzyskać taki rozkład przestrzenny jak dla grupy porównywanej. Wysoka wartość wskaźnika oznacza duży stopień separacji między dwiema grupami i może tym samym wskazywać na istnienie segregacji rasowej (Wachter 2014; Massey, Denton 1989). Wartość indeksu zależy od wielkości terenów (w tym wypadku dzielnic) składających się na większy obszar, dla którego liczony jest wskaźnik (w tym wypadku Oslo). Należy zatem z ostrożnością

⁵ $D = \left(\frac{1}{2} \sum_{i=1}^N \left| \frac{x_i}{X} - \frac{y_i}{Y} \right| \right) \times 100$ gdzie: x_i – liczba osób w grupie x mieszkających w dzielnicy i , X – liczba osób w grupie x ogółem w mieście, y_i – liczba osób w grupie y mieszkających w dzielnicy i , Y – liczba osób w grupie y ogółem w mieście (Duncan, Duncan 1955).



Ryc. 7. Zmodyfikowany wskaźnik lokalizacji (LQ) dla imigrantów według regionu pochodzenia w dzielnicach Ośro w 2004 i 2014 roku
 Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Statistisk Sentralbyrå.

interpretować jego wartość – przy tak dużych jednostkach przestrzennych, jakie uwzględniono w analizie, wartość indeksu może być zaniżona (segregacja przestrzenna poszczególnych grup imigrantów może zachodzić również wewnątrz dzielnic). Z kolei wskaźnik segregacji (*IS, index of segregation*)⁶ policzono względem ogółu mieszkańców dzielnic. Jego wartość informuje, jaki procent danej grupy musiałby zmienić miejsce zamieszkania, aby jej rozmieszczenie względem ogółu mieszkańców było równomierne. Wartość 0 wskazuje na równomierne rozmieszczenie pomiędzy analizowanymi grupami, a wartość 100 – całkowitą segregację.

W latach 2004 i 2014 indeks braku podobieństwa imigrantów względem Norwegów wynosił odpowiednio 26,66 i 26,68. Przyjmował on niskie wartości dla imigrantów z Europy Wschodniej oraz krajów zachodnich (względem Norwegów), natomiast wyższe, ale umiarkowane, dla imigrantów z Azji, Afryki, Ameryki Środkowej i Południowej (tab. 1). W porównaniu z 2004 rokiem poziom indeksu braku podobieństwa poszczególnych grup imigrantów w stosunku do Norwegów wzrósł, przy czym w największym stopniu dla osób pochodzących z krajów nordyckich. Dla tej grupy zaobserwowano również wzrost wskaźnika segregacji przestrzennej (względem zarówno Norwegów, jak i pozostałych grup imigrantów) z 16,77 do 22,81. Najwyższy poziom segregacji przestrzennej dotyczy imigrantów z Azji, Afryki, Ameryki Środkowej i Południowej, zaś najniższy – z Europy Wschodniej.

W przestrzeni Oslo zróżnicowana jest również segregacja przestrzenna pomiędzy poszczególnymi grupami imigrantów. Największy poziom segregacji względem pozostałych grup zaobserwowano wśród imigrantów z Azji, Afryki, Ameryki Środkowej i Południowej (tab. 2). Poziom segregacji tej grupy względem imigrantów z Europy Wschodniej jest dwukrotnie niższy niż względem imigrantów z krajów zachodnich (co zresztą jest potwierdzeniem wyników analizy koncentracji przestrzennej poszczególnych grup). Wartości indeksu braku podobieństwa dla imigrantów wywodzących się z Europy

⁶ $IS = \left(\frac{1}{2} \sum_{i=1}^N \left| \frac{x_i}{X} - \frac{t_i}{T} \right| \right) \times 100$, gdzie x_i – liczba osób w grupie x (obcokrajowców) mieszkających w dzielnicy i , X – liczba osób w grupie x (obcokrajowców) ogółem w mieście, t_i – liczba mieszkańców dzielnicy i ogółem, T – liczba mieszkańców miasta ogółem.

Tab. 1. Indeks braku podobieństwa oraz wskaźnik segregacji dla imigrantów według regionu pochodzenia w Oslo w latach 2004 i 2014

Region pochodzenia imigrantów	Indeks braku podobieństwa*		Wskaźnik segregacji	
	2004	2014	2004	2014
Kraje nordyckie	15,60	22,50	16,77	22,81
Europa Zachodnia	15,62	15,81	17,98	17,08
Europa Wschodnia	17,98	19,22	12,48	11,00
Ameryka Północna, Australia i Oceania	19,85	20,18	23,30	22,14
Azja (z Turcją), Afryka, Ameryka Środkowa i Południowa	36,70	37,18	30,88	29,27

* względem Norwegów

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Statistisk Sentralbyrå.

Tab. 2. Indeks braku podobieństwa między grupami imigrantów według regionu pochodzenia w Oslo w latach 2004 i 2014

2014	2004					
	Region pochodzenia imigrantów	Kraje nordyckie	Europa Zachodnia	Europa Wschodnia	Ameryka Północna, Australia i Oceania	Azja (z Turcją), Afryka, Ameryka Środkowa i Południowa
	Kraje nordyckie		7,88	24,76	10,67	41,68
	Europa Zachodnia	9,80		27,11	6,95	43,72
	Europa Wschodnia	25,92	23,50		33,53	18,72
	Ameryka Północna, Australia i Oceania	10,09	6,34	26,96		50,14
	Azja (z Turcją), Afryka, Ameryka Środkowa i Południowa	43,42	42,09	20,72	46,04	

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Statistisk Sentralbyrå.

Wschodniej względem pozostałych grup w 2014 roku są bardziej wyrównane niż w roku 2004. W ciągu tych 10 lat zmniejszył się poziom segregacji względem imigrantów z Ameryki Północnej, Australii i Oceanii oraz Europy Zachodniej, natomiast nieznacznie wzrósł względem pozostałych grup. Najniższe wartości indeksu braku podobieństwa zaobserwowano między grupami imigrantów z krajów zachodnich, przy jednocześnie znacznie wyższym poziomie segregacji względem imigrantów z grupy krajów wschodnich.

Podsumowanie

Choć wartości indeksów braku podobieństwa oraz wskaźnika segregacji dla imigrantów mieszkających w Oslo nie są wysokie i wskazują na niski bądź umiarkowany poziom zjawiska, to obszary koncentracji przestrzennej poszczególnych grup imigrantów są wyraźnie zarysowane. Co więcej, liczba imigrantów w Oslo od wielu lat niezmiennie wzrasta, a ich decyzje osiedleńcze utrwalają, a nawet wręcz pogłębiają wzorzec rozmieszczenia przestrzennego. Trend w napływie imigrantów z Europy Wschodniej oraz z Azji i Afryki spowoduje dalszy wzrost ich udziału w dzielnicach, w których stanowią oni największą część mieszkańców. Wzrost ten może być tym intensywniejszy, im większy będzie odpływ rdzennej ludności. Zauważono bowiem, że dalszemu napływowi imigrantów na wschodnie suburbia Oslo towarzyszy zmniejszanie się liczby Norwegów. W latach 2004–2014 liczba Norwegów mieszkających w Stovner spadła o niemal 20%, w Alna o 16%, a w Grorud – 13,5%. W dzielnicy Søndre Nordstrand zanotowano 10-procentowy ubytek mieszkańców pochodzenia norweskiego. Istotną dla analizowanego problemu, aczkolwiek wymagającą szerszego i osobnego komentarza, kwestią jest stopień asymilacji imigrantów oraz dyskusja nad występowaniem w Oslo zjawiska gettoizacji (Andersen, Biseth 2013), szczególnie w dzielnicach ich największej koncentracji. Zagadnienia te nie są przedmiotem niniejszego artykułu. Niewątpliwie jednak tempo wzrostu liczby imigrantów oraz osób urodzonych w Norwegii, których rodzice są imigrantami, bez względu na równomierność rozmieszczenia w przestrzeni miasta, stawia przed władzami szereg wyzwań, chociażby w zakresie edukacji, usług społecznych czy rynku pracy, a także integracji imigrantów.

Literatura

- Andersen B., Biseth H., 2013, *The Myth of Failed Integration: The Case of Eastern Oslo*, *City & Society*, 25, 1.
- Blom S., 1999, *Residential concentration among immigrants in Oslo*, *International Migration*, 37, 3.
- Duncan D., Duncan B., 1955, *A Methodological Analysis of Segregation Indexes*, *American Sociological Review*, 20, 210–217.
- Høydahl E., 2013, *Innvandrere i bygd og by*, *Samfunnsspeilet*, 2.
- Innvandrere og norskfødte med innvandrerforeldre, 1. januar 2014. Nesten like mange innvandrere fra Polen som innbyggere i Kristiansand*, 2014, SSB; <http://www.ssb.no/befolkning/statistikker/innvbef/aar/2014-04-24> (dostęp: 30.06.2015).
- Massey D.S., Denton N.A., 1989, *Hypersegregation in U.S. Metropolitan Areas: Black and Hispanic Segregation Along Five Dimensions*, *Demography*, 26, 3.
- Rydland L.T., 2005, *Ikke-vestlige innvandereres bosetningsmønster i Oslo*, *NSDnytt*, 2, 6; <http://www.nsd.uib.no/nsd/nsdnytt/06-2/1.html> (dostęp: 30.06.2015).
- Statistisk Sentralbyrå, www.ssb.no.
- Søholt S., Wessel T., 2010, *Contextualising ethnic residential segregation in Norway: welfare, housing and integration policies*, Country report for Norway.
- Texmon I., 2012, *Regional framskrivning av antall innvandrere 2011–2014. Modellen REGINN, forutsetninger og resultater*, Rapport, 11, SSB.
- Tronstad K.R. (red.), 2004, *Innvandring og innvandrere 2004*, Statistiske Analyser, 66.
- Wachter K.W., 2014, *Essential Demographic Methods*, Harvard University Press, Cambridge-Massachusetts-Londyn.
- Węclawowicz G., 2003, *Geografia społeczna miast*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa.

Immigrants in Oslo

Summary

The article is an attempt to collect and sum up information about contemporary immigrants in Oslo. The following aspects has been analysed: ethnic structure, spatial concentration and segregation, as well as changes which occurred during the last ten years.

In order to obtain the pattern of spatial distribution of immigrants two measures were used: shares of immigrant population and modified index of location (LQ). To assess the level of segregation D-index (index of dissimilarity) and index of segregation (IS) were calculated.

The first labour immigrants arrived in Oslo in the end of the 1960s. During the last 45 years their number increased from 16.5 thousands (in 1970) to 197.5 thousands (in 2014). Nowadays they contribute about 1/3 of Oslo's total population. The highest share of immigrant population can be observed in the eastern and southern part of the city, namely Grorud Valley (Alna, Stovner, Grorud and Bjerke districts) and Søndre Nordstrand. Immigrants from Asia, Africa, South and Middle America constitute more than 60% of population of foreigners living in Oslo, while these from Eastern Europe – 20%. The largest (in terms of total number) immigrant group in Oslo are Pakistanis, the second largest – Poles.

Index of dissimilarity (both to native Norwegians and other groups of immigrants) has higher values for immigrants from Asia, Africa, South and Middle America than for any other analysed group. Immigrants with such background present the highest level of spatial segregation. However, immigrants from this group tend to be more equally distributed with immigrants from Eastern Europe than from those representing western countries. The lowest level of segregation can be observed among groups within immigrant population from western countries.

Keywords: immigrants, mobility, urban space

Anna Łobodzińska

Uniwersytet Jagielloński

Instytut Geografii i Gospodarki Przestrzennej

ul. Gronostajowa 7

30-387 Kraków

anna.lobodzinska@uj.edu.pl

DOROTA MATUSZKO, KATARZYNA PIOTROWICZ

Cechy klimatu miasta a klimat Krakowa

Zarys treści: W artykule przedstawione zostały cechy klimatu Krakowa. Analizie poddano usłonecznienie, temperaturę i wilgotność powietrza, zachmurzenie, opady atmosferyczne, pokrywę śnieżną i wiatr. Wartości głównych elementów klimatu przedstawiono i omówiono dla stacji miejskiej (Ogród Botaniczny) i pozamiejskiej (Balice).

Słowa kluczowe: klimat miasta, Kraków, miejska wyspa ciepła

Wprowadzenie

Klimat miasta w porównaniu z terenem pozamiejskim różni się wieloma cechami, z których jedne są bezsporne, a inne dyskusyjne. Do pierwszej grupy należą m.in. osłabienie natężenia promieniowania słonecznego, wyższa temperatura powietrza, mniejsze prędkości wiatru, krótsze zaleganie pokrywy śnieżnej czy większe zanieczyszczenie powietrza (m.in. Kratzer 1956; Landsberg 1981; Oke 1987; Lewińska 2000). Jak wynika z literatury klimatologicznej, kontrowersyjne są poglądy na temat warunków wilgotnościowych w mieście. Wielu autorów uważa (m.in. Bornstein; Oke 1987; Landseberg 1981; Tamulewicz 1997), że do atmosfery miasta dostają się dodatkowe ilości pary wodnej, które powodują tworzenie się chmur, zwiększenie ilości opadów i burz oraz wzrost częstości występowania mgieł. Jest też wielu zwolenników opinii, że miasto pełni rolę wysuszającą (m.in. Kratzer 1956; Yoshino 1975; Morawska-Horawska 1984; Wypych 2007). Według wymienionych autorów wynika to z wyższej temperatury powietrza i szybkiego spływu wód opadowych do sieci kanalizacyjnej, a zatem z ograniczonego parowania z podłoża.

Celem niniejszego opracowania jest charakterystyka wybranych cech klimatu Krakowa oraz próba wskazania, które z nich potwierdzają właściwości klimatu miasta.

W opracowaniu wykorzystano dane ze Stacji Naukowej Zakładu Klimatologii IGIiP UJ oraz ze stacji synoptycznej IMGW-PIB w Balicach z lat 2001–2010 (seria usłonecznienia 2001–2006).

Stacja Naukowa Zakładu Klimatologii Instytutu Geografii i Gospodarki Przestrzennej Uniwersytetu Jagiellońskiego znajduje się przy ul. Kopernika 27 w dawnym Obserwatorium Astronomicznym na terenie Ogrodu Botanicznego ($\varphi=50^{\circ}04'N$, $\lambda=19^{\circ}58'E$, $H_s=206$ m n.p.m.) i reprezentuje warunki klimatyczne centrum miasta.

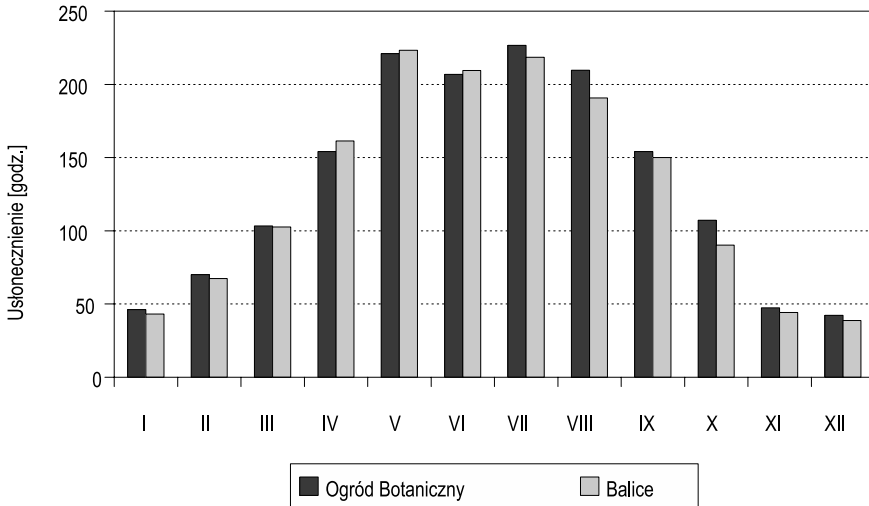
Stacja synoptyczna Kraków-Balice ($\varphi=50^{\circ}05'N$, $\lambda=19^{\circ}48'E$, $H_s=237$ m n.p.m.) położona jest na terenie Międzynarodowego Portu Lotniczego, około 11 km na zachód od centrum Krakowa, w otoczeniu terenów rolniczych Obniżenia Cholerzyńskiego i reprezentuje warunki pozamiejskie.

Usłonecznienie

Wśród klimatologów panuje pogląd, że obszary miejskie odznaczają się mniejszym usłonecznieniem niż tereny pozamiejskie (Kuczmariski 1982; Morawska-Horawska 1984; Marciniak i Wójcik 1991). Straty te ocenia się na około 5–15% (Landsberg 1981; Lewińska 2000).

W Krakowie średnia roczna suma usłonecznienia rzeczywistego wynosi w Ogrodzie Botanicznym 1588,8 godzin, a w Balicach 1539,3 godzin. Najbardziej słoneczne jest lato, z maksimum w lipcu (240,0 h), a najmniej godzin ze słońcem jest w zimie, z minimum w grudniu (39,5 h).

W poszczególnych latach sumy roczne i miesięczne usłonecznienia w centrum Krakowa i na obrzeżach miasta niewiele się różnią (ryc. 1). Zazwyczaj usłonecznienie w Ogrodzie Botanicznym jest nieco większe niż w Balicach, jedynie w 2006 roku suma roczna usłonecznienia była większa na stacji pozamiejskiej. W kwietniu, maju i czerwcu w Balicach występuje niewielka przewaga sum miesięcznych usłonecznienia. W pozostałych miesiącach usłonecznienie jest większe w mieście. Różnice wahają się od niespełna jednej godziny w marcu do 19 godzin w sierpniu.



Ryc. 1. Sumy miesięczne usłonecznienia rzeczywistego [godziny] w Krakowie na stacjach Ogród Botaniczny i Balice w latach 2001–2006

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych IGiP UJ i IMGW-PIP.

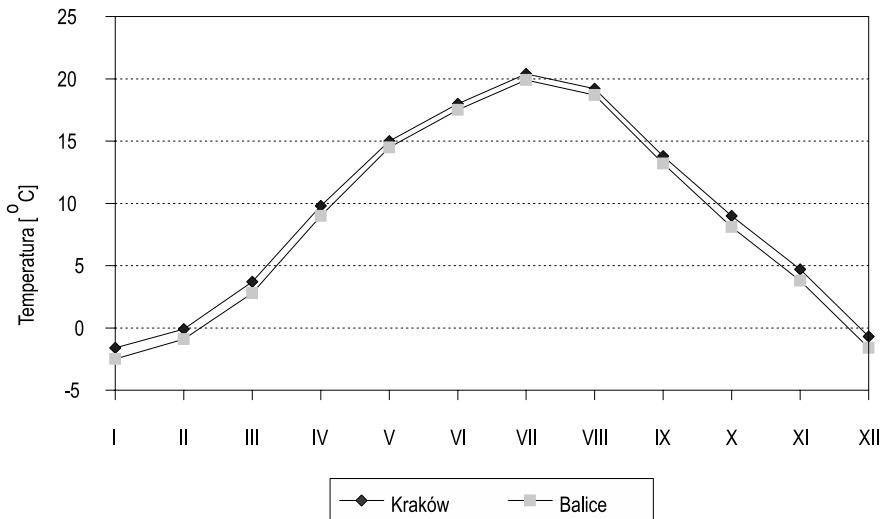
Temperatura powietrza

Najbardziej charakterystyczną cechą klimatu miasta jest występowanie wyższych wartości temperatury powietrza w centrum aglomeracji niż na ich peryferiach. Zjawisko to znane jest jako miejska wyspa ciepła (m.w.c.) (m.in. Lewińska 2000; Fortuniak 2003; Szymanowski 2004). Powstaje ona z powodu akumulacji ciepła przez materiały, z których zbudowane są budynki, place, ulice, oraz emisję ciepła antropogenicznego uwalnianego do atmosfery w wyniku procesów spalania m.in. węgla i gazu, a także z transportu samochodowego.

Miejska wyspa ciepła jest zjawiskiem dynamicznym. Charakteryzuje się dużą zmiennością natężenia (intensywnością) w ciągu doby i w roku. Największe różnice temperatury powietrza występują podczas bezchmurnych i bezwietrznych nocy, zwłaszcza zimą. Intensywność m.w.c. jest również związana z wielkością obszaru zurbanizowanego i liczbą zamieszkujących

ją osób (Oke 1973). W dużych miastach amerykańskich i przy sprzyjających warunkach pogodowych różnice temperatury między centrum a peryferiami mogą przekraczać 12°C , natomiast w polskich miastach najczęściej wynoszą do $7\text{--}10^{\circ}\text{C}$ (m.in. Wawer 1998; Kaszewski i Siwek 1999; Fortuniak 2003; Szymanowski 2004).

W Krakowie intensywność m.w.c. wynosi średnio $1,2^{\circ}\text{C}$, ale w skrajnych przypadkach może osiągać nawet wartości $5\text{--}7^{\circ}\text{C}$ (Kłysik 1985; Lewińska 1994/1995; Obrębska-Starkłowa i in. 1997). Z porównania przebiegu rocznego temperatury powietrza w Ogrodzie Botanicznym i w Balicach wynika, że centrum miasta w każdym miesiącu jest cieplejsze niż teren pozamiejski (ryc. 2). W analizowanych latach (2001–2010) średnia roczna temperatura powietrza wynosiła w centrum miasta $9,3^{\circ}\text{C}$ i była o $0,7^{\circ}\text{C}$ wyższa od temperatury w Balicach ($8,6^{\circ}\text{C}$). Różnice wartości w poszczególnych miesiącach wahały się od $0,5^{\circ}\text{C}$ w okresie maj – sierpień do $0,9^{\circ}\text{C}$ od października do stycznia (ryc. 2).



Ryc. 2. Średnie miesięczne wartości temperatury powietrza w Krakowie na stacjach Ogród Botaniczny i Balice w latach 2001–2010

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych IGiGP UJ i IMGW-PIP.

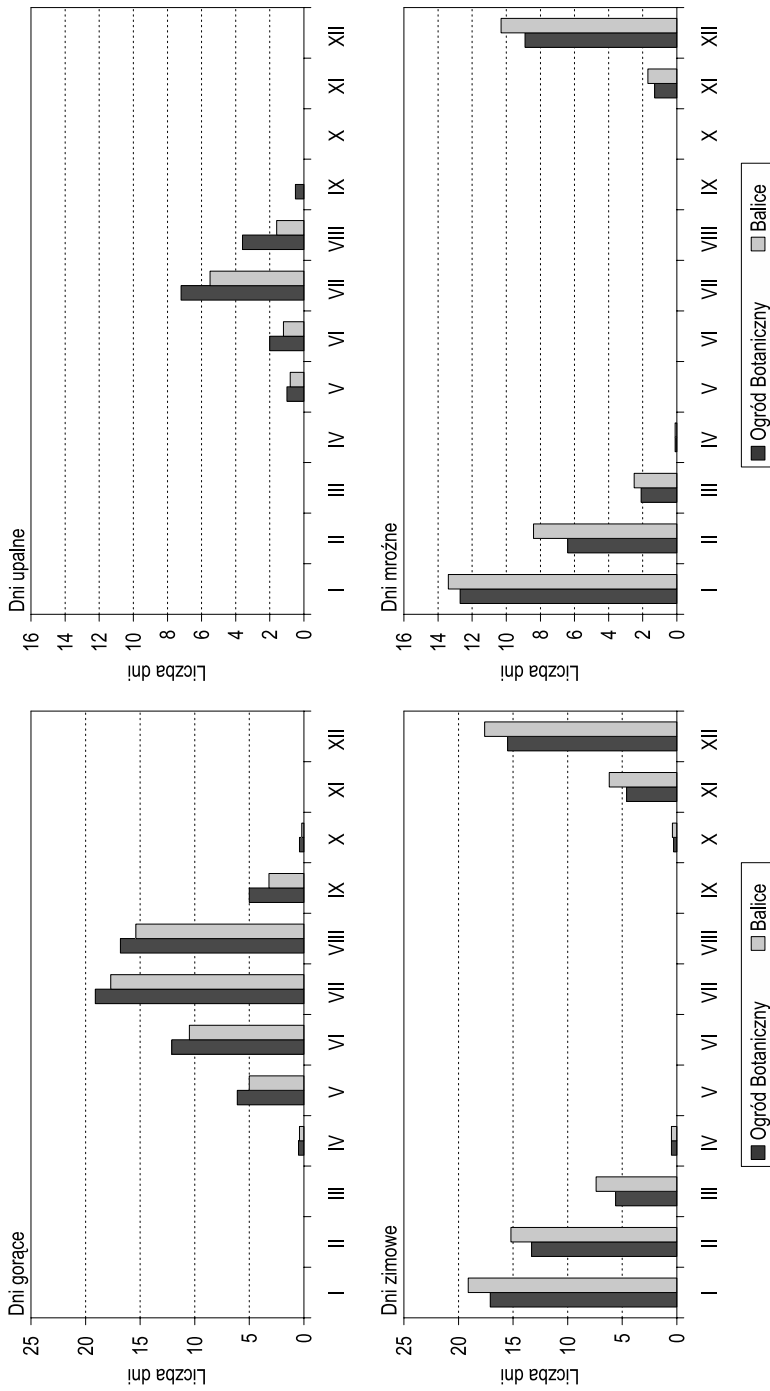
Wpływ miasta na temperaturę powietrza jest bardziej wyraźny w przypadku jej wartości minimalnych, aniżeli maksymalnych. O ile różnica między średnią miesięczną maksymalną temperaturą w Ogrodzie Botanicznym i Balicach wynosiła około $0,7^{\circ}\text{C}$, o tyle w przypadku minimalnej temperatury była prawie dwukrotnie wyższa ($1,2^{\circ}\text{C}$). Podobne prawidłowości, w dłuższym okresie badań, stwierdzili m.in. Lewińska i in. (1990), Obrębska-Starkłowa i in. (1997) oraz Michniewski (2000) i Bokwa (2010).

Wyższe wartości średniej temperatury powietrza w centrum miasta są wynikiem większej liczby dni gorących ($t_{\text{max.}} > 25^{\circ}\text{C}$) i upalnych ($t_{\text{max.}} > 30^{\circ}\text{C}$), a mniejszej liczby dni zimowych ($t_{\text{sr.}} < 0^{\circ}\text{C}$), mroźnych ($t_{\text{max.}} < 0^{\circ}\text{C}$) (ryc. 3) i bardzo mroźnych ($t_{\text{max.}} < -10^{\circ}\text{C}$).

W Balicach w pierwszej dekadzie XXI wieku było średnio w roku o około 8 dni gorących i 5 dni upalnych mniej niż w Ogrodzie Botanicznym. Największe różnice w średniej miesięcznej ich liczbie występowały od czerwca do września (dni gorące) oraz w lipcu i sierpniu w przypadku dni upalnych (ryc. 3). Dni charakteryzujących chłodną połowę roku było więcej poza miastem niż w centrum Krakowa (ryc. 3). Dni bardzo mroźne ($t_{\text{max.}} < -10^{\circ}\text{C}$) nie pojawiają się w Krakowie każdej zimy. W latach 2001–2010 było ich w Ogrodzie Botanicznym 11, a w Balicach 14, co również świadczy o wyższej temperaturze powietrza w centrum miasta.

Wilgotność powietrza

Wśród klimatologów panują różne poglądy na temat wilgotności w mieście. Zdaniem Lewińskiej (2000) różnice te wynikają z tego, jaki parametr określający wilgotność jest analizowany. Naukowcy oceniający wilgotność powietrza na podstawie wilgotności względnej uzyskali wyniki wskazujące na wysuszającą rolę miasta (Peterson 1971; Eagleman 1974; Yoshino 1975; Sisterson, Driks 1978; Morawska-Horawska 1984; Gluza, Kaszewski 1984; Wypych 2007). Natomiast w publikacjach, w których autorzy wykorzystują do analizy ciśnienie pary wodnej lub wilgotność bezwzględną, zwraca się uwagę na wyższą wilgotność w mieście (m.in. Bornstein i in. 1972; Goldreich 1974; Padmanabhamurty, Bahl 1982; Lewińska 2000). Panuje też pogląd o dobowej

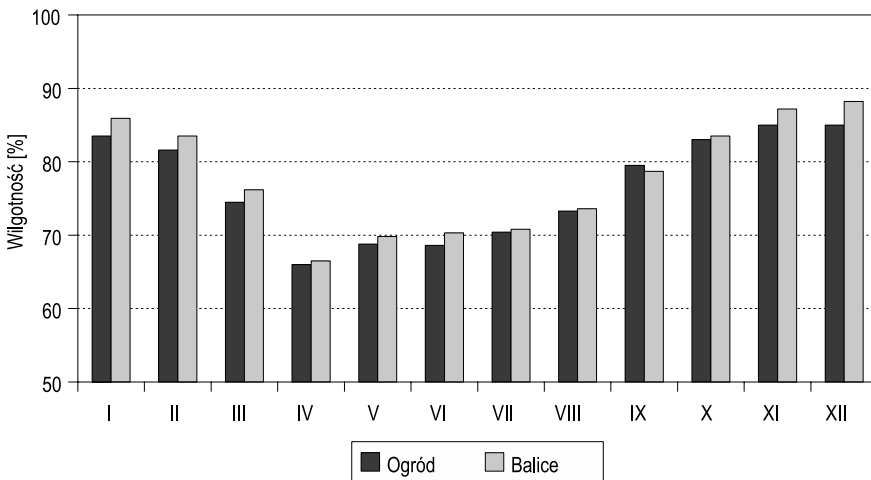


Ryc. 3. Średnia miesięczna liczba dni gorących, upalnych, zimowych i mroźnych w Krakowie na stacjach Ogród Botaniczny i Balice w latach 2001–2010

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych IGiP UJ i IMGW-PIP.

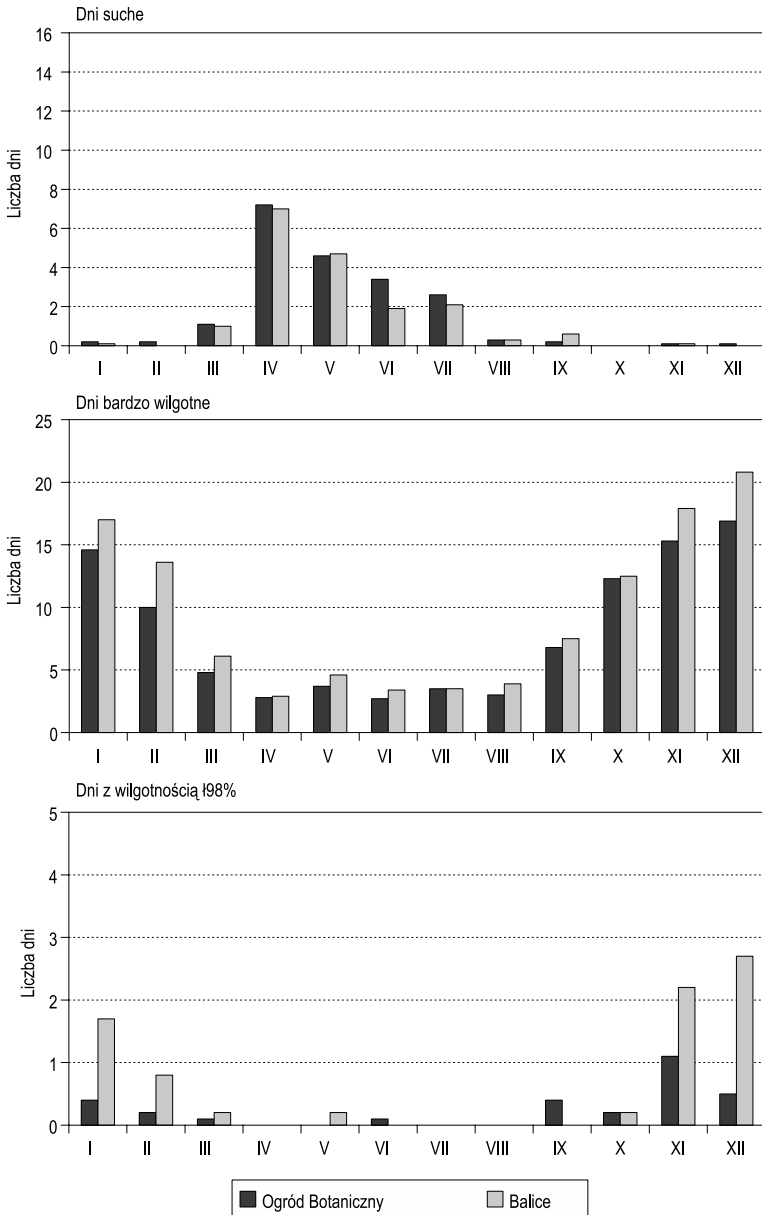
i rocznej zmienności wilgotności w terenach zurbanizowanych (Goldreich 1974; Oke 1987), a Lewińska (2000) dowodzi, że zawartość pary wodnej w powietrzu miasta nie jest jednakowa nad całym jego obszarem, lecz zależy od struktury zabudowy i osłabienia prędkości wiatru.

W centrum Krakowa średnia roczna wartość wilgotności względnej (f) wynosi 77%, a w Balicach 78%. Najwyższe średnie miesięczne wartości w ciągu roku ($f > 80\%$) występują jesienią oraz w zimie (ryc. 4). Wiosną następuje szybki spadek wilgotności do minimum w kwietniu (66%), przy czym największa zmiana zachodzi na przełomie marca i kwietnia (spadek wartości o 8–10%). Średnia roczna liczba dni suchych ($f \leq 55\%$) w centrum miasta jest większa (20 dni) niż na peryferiach (17,8 dni). Występują one głównie w półroczu ciepłym, jako pojedyncze dni lub ciągi dwudniowe. W Balicach, w analizowanym dziesięcioleciu nie było ani jednego dnia suchego w lutym, październiku i grudniu (ryc. 5). Więcej natomiast w ciągu całego roku było dni bardzo wilgotnych ($f \geq 86\%$) i z wilgotnością względną $f \geq 98\%$ (ryc. 5).



Ryc. 4. Średnie miesięczne wartości wilgotności względnej [%] w Krakowie na stacjach Ogród Botaniczny i Balice w latach 2001–2010

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych IGiGP UJ i IMGW-PIP.



Ryc. 5. Średnia miesięczna liczba dni suchych, bardzo wilgotnych i z wilgotnością względną $\geq 98\%$ w Krakowie na stacjach Ogród Botaniczny i Balice w latach 2001–2010

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych IGiGP UJ i IMGW-PIP.

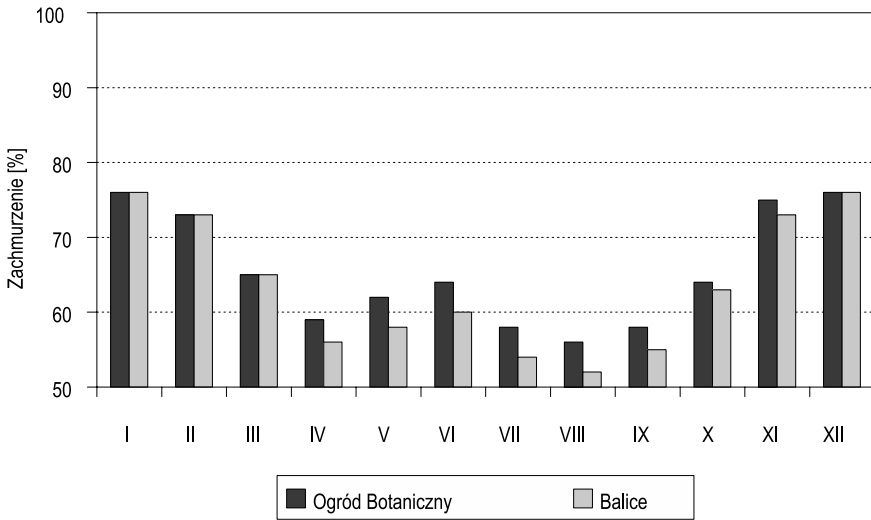
W centrum Krakowa średnia roczna liczba dni z mgłą wyniosła 24 (od 15 do 30 dni w roku), natomiast w Balicach ich liczba jest ponad dwukrotnie większa (52 dni). Zdecydowanie więcej dni z mgłą notowanych było w miesiącach półroczna chłodnego – od października do stycznia. Mgły w centrum miasta występują przede wszystkim rano (około 87% wszystkich przypadków). W Balicach ich liczba jest dużo wyższa nie tylko w porannym terminie obserwacyjnym, ale również w południowym, co świadczy też o tym, że mgły w obszarze pozamiejskim utrzymują się dłużej niż w centrum miasta.

Zachmurzenie

Wzajemne powiązania między miastem a zachmurzeniem nie są do końca wyjaśnione ze względu na istnienie sprzężeń zwrotnych w atmosferze (Matuszko 1996). U. Kossowska-Cezak (1978) uważa, że kompleks miejski wpływa na zachmurzenie w sposób mechaniczny i termiczny. Powoduje wzrost zachmurzenia nad jego obszarem, ale w pewnych warunkach (rano przy niskiej temperaturze, wieczorem przy ogólnie dużym zachmurzeniu) może sprzyjać zmniejszonemu rozwojowi chmur. Badania Kuczmarckiego (1982) i Matuszko (2001, 2003) wskazują na spadek zachmurzenia w Krakowie w przebiegu wieloletnim.

Mniej dyskusyjny jest wpływ miasta na strukturę zachmurzenia (Matuszko 2001, 2003). Wzrasta częstość występowania chmur konwekcyjnych (*Cumulus*, *Cumulonimbus*), a zmniejsza się obecność chmur warstwowych (*Stratus*, *Nimbostratus*, *Altostratus*), co tłumaczy się emisją ciepła antropogenicznego i zamianą naturalnych terenów zielonych na betonowe i asfaltowe. Według Lewińskiej (2000) nad obszarem miasta chmury kłębiaste tworzą się na poziomie 300–600 m wyżej niż nad terenami pozamiejskimi. Często chmury *Cumulus* pojawiają się nad obiektami emitującymi ciepło i parę wodną (elektrownie ciepłownicze, kombinaty metalurgiczne).

W centrum miasta średnie roczne zachmurzenie wynosi 66% i jest o 3% większe niż na peryferiach (ryc. 6). Przy wizualnych obserwacjach taka różnica nie ma praktycznego znaczenia. Nieco większe różnice w wielkości zachmurzenia (około 4%) widoczne są w cieplej części roku (od maja do



Ryc. 6. Średnie miesięczne zachmurzenie [%] w Krakowie na stacjach Ogród Botaniczny i Balice w latach 2001–2010

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych IGiGP UJ i IMGW-PIP.

sierpnia), a w zimie i w marcu są równe 0 (ryc. 6). Tendencja w przebiegu rocznym zachmurzenia na stacjach w Ogrodzie Botanicznym i w Balicach jest zachowana, maksimum przypada na styczeń i grudzień (76%), a minimum na sierpień (56%).

Dni bezchmurne występują stosunkowo rzadko, średnio około 6 dni w roku. Stosunkowo dużo (około 66) jest dni z całkowitym zachmurzeniem (średnie zachmurzenie = 100%), zwłaszcza w grudniu i styczniu. Największy udział w zachmurzeniu Krakowa mają chmury *Stratocumulus* (27%) i *Alto cumulus* (18%), najrzadziej widoczne są *Cirrostratus* (2%) oraz *Cumulonimbus* (3%) (Matuszko i in. 2014).

Niestety z powodu braku porównywalnych danych dotyczących rodzajów chmur ze stacji w Balicach nie można ocenić różnicy w strukturze zachmurzenia w centrum miasta i na terenie pozamiejskim. Prawdopodobnie przewaga (ryc. 6) wielkości zachmurzenia w Ogrodzie Botanicznym, widoczna głównie w cieplej połowie roku (kwiecień-wrzesień), związana jest z występowaniem

chmur o budowie pionowej, które nie utrudniają dopływu promieniowania słonecznego i nie powodują zmniejszenia usłonecznienia.

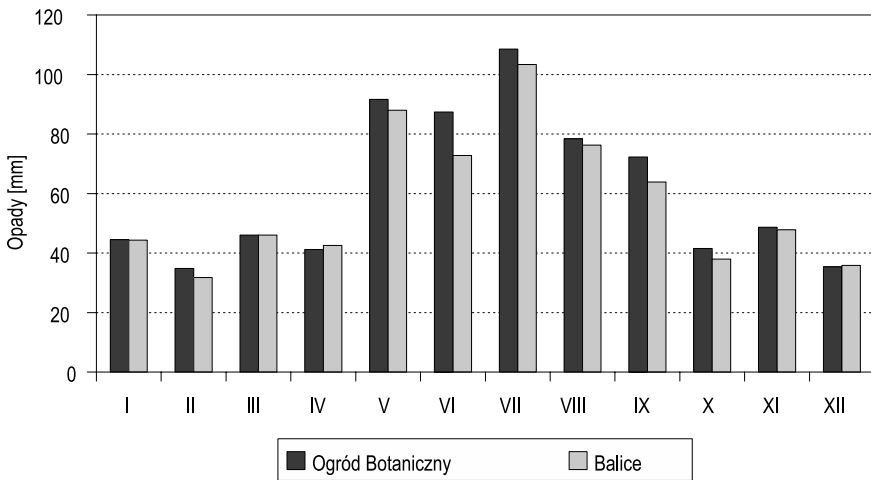
Opady atmosferyczne i burze

Według literatury (Huff, Vogel 1978; Lewińska 2000) wpływ miasta na opady przejawia się wzrostem: sum opadów, liczby dni z opadem, opadów o dużym natężeniu oraz częstości występowania burz i gradu. Rolę czynników antropogenicznych w kształtowaniu słabych opadów udokumentowano w pracach Morawskiej-Horawskiej (1980) i Twardosza (1996), natomiast wzrost liczby dni z opadem burzowym w pracach m.in. Niedźwiedzia i in. (1984) oraz Obrębskiej-Starkłowej i in. (1997).

Według Lewińskiej (2000) głównymi przyczynami wzrostu opadów w mieście są:

- konwekcja termiczna i silne prądy wstępujące;
- miejska wyspa ciepła i związana z nią równowaga chwiejna powietrza;
- turbulencja mechaniczna;
- wzrost zanieczyszczeń powietrza, stanowiących aktywne jądra kondensacji;
- wzrost pary wodnej.

Na obszarze Krakowa opady atmosferyczne większe są w centrum miasta (Ogród Botaniczny 730 mm) niż na peryferiach (Balice 690 mm). W przebiegu rocznym wyraźnie zaznacza się maksimum opadów w lipcu. Suma opadów w okresie letnim jest prawie 3 razy większa niż w porze zimowej, co świadczy o znacznym stopniu kontynentalizmu pluwialnego w Krakowie (ryc. 7). Opady atmosferyczne w Ogrodzie Botanicznym są wyższe od opadów w Balicach o około 6%. Znajduje to odzwierciedlenie także w średniej rocznej liczbie dni z opadem ($\geq 0,1$ mm), która w przypadku Ogródu Botanicznego jest większa o 3% od wartości z Balic (Matuszko i in. 2014). W centrum Krakowa opady ($\geq 0,1$ mm) pojawiają się średnio przez 180 dni w roku, w tym występuje 19 dni z opadem silnym, powyżej lub równym 10,0 mm (Balice odpowiednio 175 i 18 dni). Różnice w liczbie dni z opadem między rozpatrywanymi stacjami są widoczne przede wszystkim w przypadku opadów dobowych nieprzekraczających 5 mm. Potwierdza to hipotezę o większej częstości opadów słabych

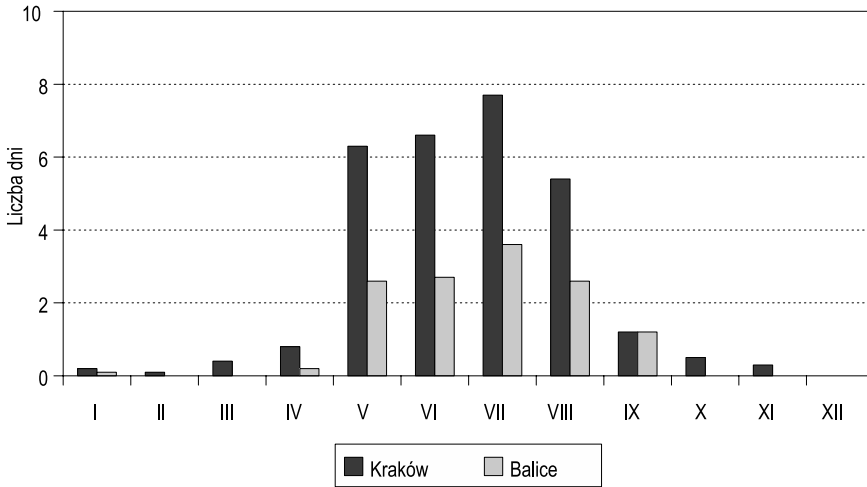


Ryc. 7. Średnie miesięczne sumy opadów atmosferycznych [mm] w Krakowie na stacjach Ogród Botaniczny i Balice w latach 2001–2010

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych IGiGP UJ i IMGW-PIP.

w obszarach zurbanizowanych zwłaszcza w okresie zimowym, kiedy występuje większa koncentracja w powietrzu zanieczyszczeń gazowych i pyłowych (Matuszko i in. 2014).

W centrum Krakowa średnio w roku występuje około 30 dni z burzą (ryc. 8). Najwięcej burz jest w lipcu (8 dni), ale dosyć często zdarzają się też w maju i czerwcu (powyżej 6 dni). Porównanie liczby dni z burzą w Ogrodzie Botanicznym i w Balicach wskazuje na przewagę występowania burz w mieście. Na peryferiach burze występują ponad 2 razy rzadziej niż w Ogrodzie Botanicznym (ryc. 8). W odróżnieniu od terenów pozamiejskich pojedyncze burze pojawiają się w centrum miasta także w chłodnej części roku, co może wskazywać na antropogeniczne pochodzenie tego zjawiska, ponieważ sztuczne ciepło emitowane przez miasto, szczególnie w okresie grzewczym, może być przyczyną wzmocnienia konwekcji.



Ryc. 8. Liczba dni z burzą w Krakowie na stacjach Ogród Botaniczny i Balice w latach 2001–2010

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych IGiGP UJ i IMGW-PIP.

Pokrywa śnieżna

Na występowanie na danym obszarze pokrywy śnieżnej ma wpływ temperatura powietrza, suma opadów atmosferycznych, a zwłaszcza opady w postaci stałej, warunki solarne, anemologiczne oraz cyrkulacja atmosferyczna (Falarz 2007). Charakteryzując występowanie tego elementu meteorologicznego, należy analizować nie tylko średnie i skrajne daty jego występowania, ale również m.in. liczbę dni w poszczególnych miesiącach i sezonach oraz jej wysokość (grubość). O ile wyższe wartości temperatury powietrza występujące w centrum miasta niewątpliwie zmniejszają długość zalegania i grubość pokrywy śnieżnej, to jednak wyższe sumy opadów mogą wpływać na jej wzrost. Niestety z powodu braku serii porównawczej poszczególnych parametrów pokrywy śnieżnej na obszarach peryferyjnych Krakowa nie było możliwości przeprowadzenia szczegółowej analizy tego elementu. Wcześniejsze badania Falarz (1998) i Pajek (2000–2001) wskazują, że:

- istnieje duża zgodność przebiegu poszczególnych charakterystyk pokrywy śnieżnej w Krakowie i oddalonym o około 25 km na południe Gaika-Brzezowej; średnia data pojawienia się pokrywy śnieżnej w latach 1975/1976 i 1994/1995 była w centrum miasta taka sama jak w Gaiku-Brzezowej (23 listopada), natomiast w poszczególnych latach wahała się od jednego (30% zim) do maksymalnie czterech dni (5%), przy czym w 50% sezonów daty były identyczne;
- było nieco większe zróżnicowanie dat końca okresu śnieżnego; średnio w centrum Krakowa pokrywa śnieżna zanikała 9 dni wcześniej niż na terenie wiejskim;
- w latach 1975/1976 i 1994/1995 potencjalny okres występowania pokrywy śnieżnej w Ogrodzie Botanicznym wynosił od 70 dni (1988/1989) do 170 dni (1981/1982), natomiast w Gaiku-Brzezowej również od 70 do 171 w sezonach odpowiadających krakowskiemu;
- pod względem grubości pokrywy śnieżnej zimy w Gaiku-Brzezowej były bardziej śnieżne niż w centrum Krakowa; sezonowe sumy grubości w centrum Krakowa stanowiły średnio 78% wartości z Gaika-Brzezowej, ale w czterech latach badanego wielolecia zimy w Krakowie były jednak nieco bardziej śnieżne;
- wpływ czynników naturalnych na zróżnicowanie pokrywy śnieżnej jest silniejszy niż czynników antropogenicznych, czyli na parametry występowania pokrywy śnieżnej w większym stopniu oddziałuje sytuacja synoptyczna niż istnienie miasta; nie stwierdzono, aby m.w.c. miała jednoznaczny wpływ na pokrywę śnieżną.

Wiatr

Obszary zurbanizowane tworzą charakterystyczną „rzeźbę miasta” (zmienna wysokość i kształt budynków), która bardzo silnie zwiększa szorstkość podłoża i wpływa na osłabienie prędkości wiatru. Na podstawie badań w różnych miastach zauważono wyraźną redukcję prędkości wiatru w centrum miasta w porównaniu z terenami pozamiejskimi (Fortuniak, Kłysik 2008). W przypadku średniej rocznej prędkości wiatru wynosi ona około 20–30%

(Lee 1979). Ta ogólna prawidłowość dotyczy zwłaszcza dnia, kiedy notowane są większe prędkości wiatru niż w nocy.

W specyficznych warunkach meteorologicznych dochodzi do zwiększenia prędkości wiatru w centrum miasta. Takie sytuacje powstają w nocy, podczas występowania słabego wiatru i wyraźnie zaznaczonej m.w.c. (Fortuniak 2003). Wyższa temperatura powietrza w centrum miasta inicjuje cyrkulację bryzową (tzw. bryza miejska), która zaznacza się nieco wyższymi prędkościami na tle słabego pola wiatru na obszarze pozamiejskim. Drugim przypadkiem, gdy prędkość wiatru w mieście może być większa niż w obszarach o rozproszonej zabudowie, jest sytuacja, kiedy powstaje wiatr tunelowy. W kanonie miejskim dochodzi też do wzrostu prędkości wiatru np. między wieżowcami i/lub w wyniku różnicy ciśnienia atmosferycznego związanego z nagrzanymi i pozostającymi w cieniu fragmentami ulic (Fortuniak 2003).

W Krakowie i okolicach kierunek wiatru jest silnie zależy od rzeźby terenu – przebiegu dna doliny Wisły (wschód – zachód), ograniczonej od południa i północy wzniesieniami, z których w bezchmurne noce następuje spływ chłodnego powietrza. W centrum miasta przeważają wiatry zachodnie (19,7%), natomiast w Balicach zachodnio-południowo-zachodnie (21,5%). Średnia prędkość wiatru w Ogrodzie Botanicznym w latach 2001–2010 wynosiła $1,8 \text{ m}\times\text{s}^{-1}$ i była o $1 \text{ m}\times\text{s}^{-1}$ niższa niż w Balicach ($2,8 \text{ m}\times\text{s}^{-1}$). Analiza maksymalnych prędkości wiatru notowanych w poszczególnych terminach pomiarowych wykazała, że w Balicach były one ponad dwukrotnie większe niż w centrum miasta (Matuszko i in. 2014).

O wyraźnej redukcji prędkości wiatru w mieście świadczy również częstość występowania cisz atmosferycznych. W Krakowie w ostatnim dziesięcioleciu (2001–2010) średnio w roku stanowiły one 16,8%, a w Balicach 12,6%. Najwięcej cisz występowało w godzinach porannych (24,9% w centrum miasta i 18,9% w obszarze pozamiejskim) i wieczornych (odpowiednio 21,0% i 15,4%). W godzinach okołopołudniowych, w związku z największą turbulencją powietrza, cisy atmosferyczne występują z najmniejszą częstością, choć również w centrum miasta jest ich nieco więcej niż poza obszarem zurbanizowanym (w Ogrodzie Botanicznym – 4,5%, a w Balicach 3,5%) (Matuszko i in 2014).

Wnioski

Porównanie wartości głównych elementów klimatu ze stacji miejskiej (Ogród Botaniczny) i pozamiejskiej (Balice) pozwoliło na zweryfikowanie właściwości klimatu miasta na podstawie danych z Krakowa.

Ważna cecha klimatu miasta, dotycząca osłabienia dopływu promieniowania słonecznego w terenach zurbanizowanych, nie znalazła potwierdzenia w Krakowie, ponieważ usłonecznienie w Ogrodzie Botanicznym było średnio w roku nieznacznie większe niż w Balicach. Tylko w jednym roku i średnio w trzech miesiącach wiosennych usłonecznienie w centrum miasta miało mniejsze wartości niż na terenie pozamiejskim. Prawdopodobnie jest to związane z częstymi mgłami występującymi w Obniżeniu Cholerzyńskim lub przewagą występowania w mieście chmur o budowie pionowej.

W pełni potwierdzono prawidłowość występowania w Krakowie m.w.c., o czym świadczy wyższa temperatura powietrza w centrum niż na peryferiach, większa liczba dni gorących i upalnych, a mniejsza mroźnych i bardzo mroźnych.

Porównanie warunków wilgotnościowych w Ogrodzie Botanicznym i Balicach potwierdza wysuszającą rolę miasta, polegającą na niższych wartościach wilgotności względnej oraz większej liczbie dni suchych, a mniejszej dni z mgłą. Prawdopodobnie jest to związane z nasileniem antropopresji będącej skutkiem dynamicznego rozwoju miasta. Wzrost gęstości zabudowy, zamiana powierzchni naturalnych na betonowe i asfaltowe, ubytek powierzchni biologicznie czynnej doprowadził do redukcji retencji wód opadowych i szybkiego spływu powierzchniowego. W lecie utrudniony został przebieg procesów parowania i transpiracji, a w zimie wzrosła emisja sztucznego ciepła do atmosfery.

W Krakowie obserwuje się nieznacznie większe zachmurzenie w centrum miasta w porównaniu z terenem pozamiejskim, zwłaszcza w ciepłej połowie roku, które związane jest ze wzrostem częstości występowania chmur konwekcyjnych. One z kolei powodują większą liczbę dni z burzą i większe sumy opadów. Natomiast większa liczba dni z opadem związana jest z częstym występowaniem opadów śladowych, wywołanych zanieczyszczeniami stanowiącymi jądra kondensacji. Zatem potwierdzono prawidłowość, że cechą

klimatu miejskiego jest zwiększenie sum opadów, liczby dni z opadem, opadów o dużym natężeniu oraz wzrost częstości występowania burz.

Pokrywa śnieżna jest elementem trudnym do analizy w Krakowie, ponieważ nie ma danych porównawczych z Balic. Wyniki badań prowadzonych w Gaiku-Brzezowej nie wskazują jednak na jednoznaczny wpływ miasta na długość zalegania pokrywy śnieżnej i jej grubość.

Dane z Krakowa potwierdzają kolejną właściwość klimatu miasta, a mianowicie osłabienie prędkości wiatru w centrum w porównaniu z terenem pozamiejskim, o czym świadczy także zdecydowanie większa liczba cisz w terenie zabudowanym.

Literatura

- Błażejczyk K., 2013, *Klimat i jego lokalne zróżnicowanie*, [w:] B. Degórska, M. Baścik (red.), *Środowisko przyrodnicze Krakowa. Zasoby – Ochrona – Kształtowanie*, IGiGP UJ, Kraków, 61–68.
- Bokwa A., 2010, *Wieloletnie zmiany struktury mezoklimatu miasta na przykładzie Krakowa*, IGiGP UJ, Kraków.
- Bornstein R.D., Lorenzen A., Johnson D., 1972, *Recent observations of urban effects on winds and temperatures in and around New York City*, Conf. Urban Environ. Second Conf. Biometeorol., American Meteorological Society, 28–33.
- Bornstein R.D., Oke T.R., 1979, *Influence of pollution and urbanization on urban climates*, Advances in Environmental Science and Engineering.
- Eagleman J.R., 1974, *A comparison of urban climatic modifications in three cities*, *Atmospheric Environment*, 8 (11), 1131–1142.
- Falarz M., 1998, *Wieloletnia zmienność pokrywy śnieżnej w Krakowie na tle zmian w obszarach podmiejskich*, Acta Geographica Lodziensia, Folia Geographica Physica, 3, 473–481.
- Falarz M., 2007, *Potencjalny okres występowania pokrywy śnieżnej w Polsce i jego zmiany w XX w.*, [w:] K. Piotrowicz, R. Twardosz (red.), *Wahania klimatu w różnych skalach przestrzennych i czasowych*, IGiGP UJ, 205–213.
- Fortuniak K., 2003, *Miejska wyspa ciepła. Podstawy energetyczne, studia eksperymentalne, modele numeryczne i statystyczne*, Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź.

- Fortuniak K., Kłysik K., 2008, *Osobliwości klimatu miast na przykładzie Łodzi*, [w:] K. Kłysik, J. Wibig, K. Fortuniak (red.), *Klimat i bioklimat miast*, Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, 477–488.
- Głuz A.F., Kaszewski B.M., 1984, *Zróżnicowanie temperatury i wilgotności powietrza w Lublinie*, Materiały I Ogólnopolskiej Konferencji *Klimat i Bioklimat miast*, Uniwersytet Łódzki, 107–113.
- Goldreich Y., 1974, *Observation on the urban humidity island in Johannesburg*, Israel Journal of Earth Sciences, 23, 39–46.
- Huff F.A., Vogel J.L., 1978, *Urban, topographic and diurnal effects on rainfall in the St. Louis region*, Journal of Applied Meteorology, 17, 565–577.
- Kaszewski B.M., Siwek K., 1999, *Cechy przebiegu dobowego temperatury powietrza w centrum i na peryferiach Lublina*, [w:] K. Kłysik (red.), *Klimat i bioklimat miast*, Acta Universitatis Lodziensis, Folia Geographica Physica, 3, 213–220.
- Kłysik K., 1985, *Wpływ struktury termiczno-wilgotnościowej przyziemnych warstw powietrza na klimat lokalny w wybranych warunkach terenowych*, Acta Geographica Lodziensis, 49, 104–109.
- Kossowska-Cezak U., 1978, *Próba określenia wpływu zabudowy miejskiej na wielkość zachmurzenia (na przykładzie Warszawy)*, Prace i Studia IG UW, 25, Klimatologia, 10, 55–64.
- Kratzer P.A., 1956, *The climate of cities*, Braunschweig, Vieweg.
- Kuczmarowski M., 1982, *Usłonecznienie i zachmurzenie w Krakowie*, Przegląd Geofizyczny, 27 (3–4), 241–249.
- Landsberg H.E., 1981, *The urban climate*, International Geophysics Series, 28, Academic Press, New York.
- Lee D.O., 1979, *The influence of atmospheric and the urban heat Island on urban-rural wind speed differences*, Atmospheric Environment, 13, 1175–1180.
- Lewińska J., 1994/1995, *Geneza i rozwój miejskiej wyspy ciepła w Krakowie oraz możliwości jej minimalizacji*, Folia Geographica, seria Geographica-Physica, 26–27.
- Lewińska J., 2000, *Klimat miasta, zasoby, zagrożenia, kształtowanie*, IGPiK, Kraków.
- Lewińska J., Zgud K., Baścik J., Wiatrak W., 1990, *Klimat obszarów zurbanizowanych*, IGPiK, Warszawa.
- Marciniak K., Wójcik G., 1991, *The variation of sunshine duration in the middle part of northern Poland during the period 1946–1989*, Zeszyty Problemowe Postępów Nauk Rolniczych, 396, 109–115.

- Matuszko D., 1996, *Wpływ czynników antropogenicznych na zachmurzenie w Krakowie*, [w:] A. Jankowski (red.), *Metody badań wpływu czynników antropogenicznych na warunki klimatyczne i hydrologiczne w obszarach zurbanizowanych*, Polskie Towarzystwo Geofizyczne, Instytut Meteorologii i Gospodarki Wodnej, Uniwersytet Śląski, Katowice, 97–108.
- Matuszko D., 2001, *Wpływ miasta na zachmurzenie i opady (na przykładzie Krakowa)*, [w:] K. German, J. Balon (red.), *Przemiany środowiska przyrodniczego Polski a jego funkcjonowanie*, Problemy Ekologii Krajobrazu, 10, IGiGP UJ, Kraków, 529–536.
- Matuszko D., 2003, *Cloudiness changes in Cracow in the 20th Century*, International Journal of Climatology, 23 (8), 975–984.
- Matuszko D., Piotrowicz K., Kowanetz L., 2014, *Klimat*, [w:] B. Degórska, M. Baścik (red.), *Środowisko przyrodnicze Krakowa. Zasoby – Ochrona – Kształtowanie*, Instytut Geografii i Gospodarki Przestrzennej Uniwersytetu Jagiellońskiego, Kraków, 81–108.
- Michniewski A., 2000, *The comparison of the minimum temperature values in Cracow at the Botanical Garden and Balice Airport stations for the period 1966–1995*, Prace Geograficzne IGiGP UJ, 105, 125–136.
- Morawska-Horawska M., 1980, *Przypadek wystąpienia opadów atmosferycznych wywołanych czynnikami antropogennymi*, Przegląd Geofizyczny, 1, 67–70.
- Morawska-Horawska M., 1984, *Współczesne zmiany w zachmurzeniu i usłonecznieniu Krakowa na tle 120-lecia*, Przegląd Geofizyczny, 3, 271–284.
- Niedźwiedz T., Obrębska-Starkłowa B., Olecki Z., 1984, *Stosunki bioklimatyczne Krakowa*, Problemy Uzdrowiskowe, 1/2, 143–151.
- Obrębska-Starkłowa B., Olecki Z., Trepńska J., 1997, *Uwarunkowania klimatyczne w aspekcie rozwoju terytorialnego i przemysłowego Krakowa*, [w:] *Geografia. Człowiek. Gospodarka*, Instytut Geografii, Kraków, 233–243.
- Oke T.R., 1973, *City size and the urban heat island*, Atmospheric Environment, 7, 769–779.
- Oke T.R., 1987, *Boundary Layer Climates*, Routledge, 2nd edition, chapter 8, 262–303.
- Padmanabhamurty B., Bahl H.D., 1982, *Some physical features of heat and humidity islands at Delhi Isothermal and isohyetal patterns of Delhi as a sequel of urbanization*, Mausam, 33, 211–216.
- Pajek M., 2000–2001, *Charakterystyka pokrywy śnieżnej w obszarze miejskim i wiejskim na przykładzie Krakowa i Gaika-Brzezowej*, Folia Geographica, seria Geographica-Physica, 31–32, 85–99.

- Peterson J.T., 1971, *Climate of the city*, Man's impact on the environment, Mc Graw Hill, 131–154.
- Sisterson D.L., Driks R.A., 1978, *Structure of the daytime urban moisture field*, Atmospheric Environment, 12 (10), 1943–1949.
- Szymanowski M., 2004, *Miejska wyspa ciepła we Wrocławiu*, Studia Geograficzne, 77, Wydawnictwo Uniwersytetu Wrocławskiego, Wrocław.
- Tamulewicz J., 1997, *Pogoda i klimat Ziemi*, [w:] *Wielka encyklopedia geografii świata*, Wydawnictwo Kurpisz, Poznań.
- Twardosz R., 1996, *Wpływ obszarów zurbanizowanych na liczbę dni z opadem śladowym na przykładzie Krakowa*, [w:] A. Jankowski (red.), *Metody badań wpływu czynników antropogenicznych na warunki klimatyczne i hydrologiczne w obszarach zurbanizowanych*, Polskie Towarzystwo Geofizyczne, Instytut Meteorologii i Gospodarki Wodnej, Uniwersytet Śląski, Katowice, 175–183.
- Wawer J., 1998, *Zależność miejskiej wyspy ciepła od cyrkulacji atmosferycznej*, Acta Universitatis Lodzianensis, Folia Geographica Physica, 3, 45–50.
- Wypych A., 2007, *Wilgotność powietrza*, [w:] D. Matuszko (red.), *Klimat Krakowa w XX w.*, IGiP UJ, 113–125.
- Yoshino M., 1975, *Climate in a small area – an introduction to local meteorology*, University of Tokyo Press.

Characteristics of urban climate and the climate of Krakow

Summary

The objective of this study is to describe selected characteristics of the climate prevailing in Krakow, Poland, and to determine which of them reflect the features of urban climate. To achieve this, the paper draws on daily values of selected meteorological elements recorded between 2001 and 2010 at an urban weather station (Botanical Garden) and at a station located outside the city (Balice).

The key findings of the study include the fact that an essential property of urban climate, i.e. less solar radiation received by urban areas, was not observed in Krakow. On the other hand, the study did confirm the occurrence of the urban heat island and lower wind speeds in the city centre when compared to non-urban areas, which is attested to by the significantly higher number of calms in built-up areas. The data from Krakow also validate another distinguishing characteristic of urban climate, i.e. its drying nature, which is related to lower relative humidity values, a greater number of dry days and fewer days with fog. The study also revealed the occurrence of slightly

greater cloudiness in the city centre as compared to non-urban areas, which in turn translates into a higher number of days with storms and higher precipitation totals.

Keywords: urban climate, Krakow, urban heat island

Dorota Matuszko

Instytut Geografii i Gospodarki Przestrzennej

Uniwersytet Jagielloński

ul. Gronostajowa 7

30-387 Kraków

d.matuszko@uj.edu.pl

Katarzyna Piotrowicz

Instytut Geografii i Gospodarki Przestrzennej

Uniwersytet Jagielloński

ul. Gronostajowa 7

30-387 Kraków

k.piotrowicz@uj.edu.pl

GRZEGORZ MICEK

Uproszczenia i wyzwania badawcze w studiach nad bliskością

Zarys treści: Tematyka znaczenia bliskości i koncentracji przestrzennej podmiotów gospodarczych należy do klasycznych tematów podejmowanych przez geografów ekonomicznych. Celem pracy jest próba analizy uproszczeń w dotychczasowym pojmowaniu różnych wymiarów bliskości. Rozdział kończy opis wyzwań, przed którymi stoją badacze różnych rodzajów bliskości (geograficznej, społecznej, poznawczej, organizacyjnej i instytucjonalnej). Należą do nich m.in.: stosowanie miar dostępności do opisu bliskości geograficznej oraz konieczność łączenia wyników badań społecznych i statystycznych.

Słowa kluczowe: bliskość, geografia ekonomiczna

Wprowadzenie

Studia nad geograficzną koncentracją działalności gospodarczych od wielu lat stanowią przedmiot badań geograficznych. Od ponad 30 lat w literaturze zachodnioeuropejskiej można zauważyć coraz częstsze deprecjonowanie znaczenia bliskości przestrzennej podmiotów gospodarczych dla rozwoju lokalnego i regionalnego. Podkreśla się w niej rolę bliskości społecznej, poznawczej, organizacyjnej i instytucjonalnej w generowaniu impulsów rozwojowych. Obecnie pojęcie bliskości najczęściej jest wykorzystywane w studiach relacji pomiędzy różnymi firmami lub wynalazcami (jednostkami badawczo-rozwojowymi).

Od specjalnego wydania *Regional Studies* z 2005 roku (Boschma 2005) zaczęto jeszcze wyraźniej podkreślać znaczenie innych rodzajów bliskości

niż przestrzenna. Czynią to również geografowie, którzy odległości geograficznej w stymulowaniu procesów rozwojowych przypisują drugorzędą rolę. Przykładem mogą być choćby badania R. Sternberga (2007) przeprowadzone wśród aktorów funkcjonujących w regionalnych systemach innowacji czy prace A. Weterings i R. Boschmy (2009) dotyczące firm zajmujących się wytwarzaniem oprogramowania. Takie poglądy są jednak sprzeczne ze zdroworozsądkowym i tradycyjnym podejściem podkreślającym rolę bliskości przestrzennej w rozwoju dużych ośrodków miejskich. To przecież w aglomeracjach miejskich dzięki koncentracji przestrzennej wielu (często zróżnicowanych) podmiotów istnieje sprzyjające środowisko dla rozwoju firm.

W języku polskim termin „bliskość” wymaga zawsze określenia podmiotów danej relacji. W literaturze z zakresu geografii ekonomicznej najczęściej analizie poddaje się bliskość do podobnego rodzaju firm (*localisation effects*), rzadziej do pokrewnych branżowo przedsiębiorstw (*related-variety effects*), do innego rodzaju firm funkcjonujących w danym ośrodku (*urbanisation effects*). Czasem pojęcie bliskości wykorzystuje się również do analizy znaczenia odległości do klientów (Weterings, Boschma 2009).

Studia nad bliskością często cechują znaczące uproszczenia w jej pojmowaniu i operacjonalizacji. Celem niniejszego rozdziału stała się więc identyfikacja tych uproszczeń oraz sformułowanie wyzwań badawczych w tym zakresie.

Osiągnięciu zamierzonego celu posłużył systematyczny przegląd artykułów, w których jako istotny temat pojawia się pojęcie bliskości. W tym celu w bazie Web of Science wyszukano wszystkie artykuły opublikowane od 2005 do końca marca 2014 roku. Publikacje te ukazały się w czasopiśmie z zakresu geografii, studiów miejskich i planowania przestrzennego. Stosując powyższe kryteria, zidentyfikowano 657 artykułów. Następnie dokonano selekcji prac i odrzucono te, w których pojęcie bliskości (w dowolnym wymiarze) nie zostało zdefiniowane i zoperacjonalizowane. W rezultacie otrzymano 80 artykułów spełniających powyższe kryteria.

W artykule najpierw syntetycznie opisano historię badań nad wpływem bliskości na rozwój terytorialny i innowacyjność, następnie przedstawiono definicje różnych rodzajów bliskości, a w dalszej kolejności zidentyfikowano uproszczenia w ich pojmowaniu. Wskazano również na słabości dotychczasowej operacjonalizacji tego pojęcia oraz na wyzwania stojące przed badaczami bliskości.

Historia geograficznych studiów nad bliskością

Już pod koniec XIX wieku A. Marshall (1890) w swoim dziele *Principles of economics* podkreślał znaczenie bliskości geograficznej dla umacniania się skupisk działalności gospodarczych. Wskazywał na korzyści płynące z koncentracji przestrzennej podobnych firm działających w tej samej branży: „duże są korzyści, które czerpią ludzie zajmujący się tą samą działalnością w bliskim sąsiedztwie” (Marshall 1890). Z czasem rozważania Marshalla zostały rozwinięte przez K. Arrowa (1962) i P. Romera (1987). Badacze ci dali początek (nazwanemu od pierwszych liter ich nazwisk) pojęciu korzyści MAR (Glaeser i in. 1992) – czyli pozytywnych efektów wynikających z koncentracji przestrzennej podobnych działalności (*localisation economies*), wyrażających się w lokalnej lub regionalnej specjalizacji. Koncepcja korzyści MAR zakłada, że bliskość firm działających w tej samej branży ułatwia przepływ wiedzy, a tym samym przyczynia się do zwiększenia innowacyjności i wzrostu gospodarczego.

Kilkadziesiąt lat później badaczka z zakresu studiów miejskich J. Jacobs (1969) zaczęła, w przeciwieństwie do Marshalla, podkreślać znaczenie bliskości przestrzennej różnych podmiotów dla lokalnego rozwoju gospodarczego. Według niej w dużych miastach skupiają się firmy świadczące usługi dla biznesu, wyspecjalizowani dostawcy i różnego rodzaju instytucje. Dzięki korzyściom wypływającym z urbanizacji (*urbanisation economies*) większe miasta uzyskują przewagę konkurencyjną nad mniejszymi ośrodkami. Im większa aglomeracja, tym większe zróżnicowanie oferowanych w niej produktów i usług. Często pozwala to zaspokoić specjalistyczny lokalny popyt. Zdaniem Jacobs (1969) rozwój miast jest możliwy dzięki koncentracji przestrzennej firm i instytucji. Wynika on również z zastępowania towarów lub usług importowanych tymi wytwarzanymi lokalnie.

Analizując zróżnicowanie przewagi konkurencyjnej między krajami i regionami na początku lat 90. XX wieku, M. Porter (1990) sformułował koncepcję gron przedsiębiorczości (tzw. klastrów). Bliskość przestrzenna jest u Portera istotnym czynnikiem stymulującym rozwój, aczkolwiek delimitacja gron jest wykonywana w różnych skalach przestrzennych (Micek 2008): od lokalnej po nawet międzynarodową. Porter zwraca uwagę, że decydującymi czynnikami przewagi konkurencyjnej nie jest wyłącznie marshallowska koncentracja

podobnych zasobów, ale również ich komplementarność, np. obecność w klastrze dostawców wyspecjalizowanych produktów i usług. Występująca w klastrach silna konkurencja między podmiotami sprzyja innowacyjności, która jest warunkiem przetrwania przedsiębiorstw i gron przedsiębiorczości, w których one działają. Według Portera (1990) korzyści koncentracji przestrzennej występują w dużych miastach, w których koncentrują się konkurencyjne wobec siebie firmy.

Znaczenie bliskości przestrzennej dla rozwoju innowacji jest mocno podkreślane w koncepcji innowacyjnego środowiska (Maillat 1998). To właśnie w silnie skoncentrowanych przestrzennie firmach działających w parkach innowacji i współpracujących z sektorem badawczo-rozwojowym rodzą się nowe pomysły i rozwiązania. Na bazie krytyki koncepcji innowacyjnego środowiska pod koniec lat 90. XX wieku rozwinęła się Francuska Szkoła Studiów nad Dynamiką Bliskości (*French School of Proximity Dynamics* – Torre, Gilly 2000; Torre, Rallet 2005; Torre 2008). A. Torre i J.P. Gilly (2000) wyróżnili bliskość organizacyjną (*organisational*), która zakłada przynależność do tej samej grupy podmiotów (np. przedsiębiorstwa) lub współdziałanie w tej samej sieci innowacyjnej lub produkcyjnej. Z czasem zaczęto zwracać uwagę na zmienność znaczenia bliskości w czasie i konieczność uwzględnienia dynamiki zmian w studiach nad bliskością (Torre 2008).

Wieloaspektowość pojęcia bliskości

W 2005 roku opublikowano wydanie specjalne czasopisma *Regional Studies*, w którym znacząco rozwinęto koncepcję bliskości, prezentując typologię jej wymiarów, oraz zaproponowano jej zastosowanie w badaniach nad przepływem wiedzy i innowacyjnością. R. Boschma podjął w nim interesującą próbę zdefiniowania nowych wymiarów bliskości. Obok klasycznej definicji bliskości geograficznej (przestrzennej) jako bezwzględnej lub względnej fizycznej odległości pomiędzy aktorami, wyróżnił on bliskość społeczną (*social*), poznawczą (*cognitive*), organizacyjną (*organizational*) i instytucjonalną (*institutional*) (Boschma 2005). Bliskość społeczną tworzą społecznie umocowane relacje pomiędzy aktorami. Powiązania te bazują na atmosferze

zaufania występującej zwykle w przypadku bliższych więzi, np. koleżeńskich lub przyjacielskich.

Bliskość poznawcza pomiędzy podmiotami występuje w sytuacji współdzielenia przez nie podobnej bazy wiedzy (*knowledge base*). Studia B. Asheim'a i in. (2007) oraz P. Cooke'a i in. (2007) pozwoliły z kolei wyróżnić trzy bazy wiedzy: analityczną (naukowo-badawczą wykorzystywaną do analizy struktur i mechanizmów nimi rządzących, częściej skodyfikowaną i niezbyt silnie zależną od odległości fizycznej), syntetyczną (ukierunkowaną na praktyczne wykorzystanie wiedzy ukrytej; wykazującą opór odległości) i symboliczną (występującą w przypadku działalności artystycznych, zakorzenioną w lokalnym środowisku). Podmioty współdzielące tę samą bazę wiedzy odznaczają się według R. Boschmy bliskością poznawczą.

Bliskość organizacyjna polega na współdzieleniu podobnej sieci relacji organizacyjnych. Można do niej zaliczyć np. podmioty funkcjonujące w ramach jednej grupy kapitałowej stanowiącej tytułową organizację.

Bliskość instytucjonalna wiąże się ze współdzieleniem podobnego środowiska instytucjonalnego, np. tego samego typu instytucje stanowią różne uczelnie wyższe.

Obok wyżej opisanych najczęściej wykorzystywanych w literaturze wymiarów bliskości, niektórzy autorzy proponują zainteresowanie się innymi jej aspektami. Bliskość kulturowa jest niestety rzadko wykorzystywana w studiach nad znaczeniem bliskości w procesach innowacyjnych i rozwojowych¹. Może jednak stanowić istotny czynnik wpływający na podjęcie decyzji o współpracy, a w konsekwencji na procesy uczenia się. Rzadko wykorzystywanym w badaniach, a istotnym rodzajem bliskości, jest bliskość opierająca się na podobnym statusie lub pozycji firmy na rynku (*status-based proximity*), którą proponuje się mierzyć za pomocą liczby artykułów na temat danego przedsiębiorstwa (Godart 2012), jego pozycją w rankingach rynkowych lub określającym je indeksem centralności w sieci relacji.

¹ Sięgają do niej R. Crescenzi i in. (2013), proponując pomiar bliskości etnicznej na podstawie systemu łączącego pochodzenie wynalazcy z jego nazwiskiem.

Uproszczenia w pojmowaniu różnych wymiarów bliskości

Główną słabością pojęcia bliskości jest jego niejasna konceptualizacja. Występują więc liczne uproszczenia w pojmowaniu tego terminu; najczęściej mają one związek z niewłaściwym sposobem pomiaru różnych wymiarów bliskości

Dużych uproszczeń dokonuje się przy pomiarze bliskości geograficznej. Kluczowa wydaje się tu odpowiedź na pytanie o to, kiedy dane podmioty są zlokalizowane blisko siebie. W dotychczasowych badaniach stosowano najczęściej dwa podejścia. Pierwsze opierało się na pomiarze odległości fizycznej pomiędzy analizowanymi podmiotami. Niektórzy posługiwali się przy tym progiem odległości (bliskości), określającym dystans, powyżej którego obiekty należało traktować jako odległe. Najbliżsi temu podejściu byli A. Torre i A. Rallet, którzy bliskość geograficzną traktowali w sposób dychotomiczny: „bliskość geograficzna (...) ma charakter binarny. (...) Celem badań bliskości przestrzennej jest określenie, czy dany obiekt jest ‘daleko od’ czy ‘blisko do’” (Torre, Rallet 2005).

Idąc tym śladem, wielu autorów proponowało zmienne zerojedynkowe i określało progową odległość, powyżej której obiekty można uznać za oddalone od siebie. Na przykład Crescenzi i in. (2013) przyjmują odległość 200 km jako progowy dystans pomiędzy centroidami obszarów dojazdów do pracy, w których pracują wynalazcy. Odległość ta jest przyjęta z uwagi na to, że była zbliżona do średniego dystansu pomiędzy centroidami w próbie (197 km) i została uznana za próg bliskości geograficznej. Takie ujęcie bliskości geograficznej trudno uznać za dopuszczalne, gdyż bazuje na mierze środkowej, a nie rzeczywistej lub postrzeganej bliskości.

A. Schmitt i J. Biesbroeck (2013) w europejskim przemyśle samochodowym za podstawowy próg bliskości uznają odległość 100 km; pozwala ona na kilkukrotne dostawy komponentów samochodowych w ciągu dnia. Autorzy testują jednak przy tym inne progowe odległości. A. Weterings i R. Boschma (2009) za próg bliskości między firmami wytwarzającymi oprogramowanie komputerowe a ich klientami przyjmują odległość 50 km, argumentując, że w takim promieniu zamyka się lokalny rynek pracy oraz większość dziennej

aktywności przedsiębiorców. Miarą bliskości w przypadku tych badań jest odsetek klientów znajdujących się w promieniu 50 km.

Jak każdy dychotomiczny podział, stosowanie progów bliskości stanowi dużą generalizację, zwłaszcza w przypadku wystąpienia wartości odległości zbliżonych do progowej. Dlatego nieco bardziej poprawne jest wykorzystanie do opisu bliskości geograficznej miar odległości fizycznej. Najczęściej wykorzystuje się tu odległość w linii prostej (Slavtchev 2010; Ellwanger, Boschma 2013; Tranos, Nijkamp 2013).

W analizie bliskości wynalazców w sektorze biotechnologicznym A. Ter Wal (2014) proponuje wykorzystanie jako miary odwrotności odległości, co pozwala zniwelować znikome znaczenie dużych dystansów. W podobnym celu T. Broekel i R. Boschma (2012) w przypadku holenderskiego przemysłu lotniczego oraz K. Laursen i in. (2011) w badaniach powiązań brytyjskich uniwersytetów i firm wykorzystują logarytm z odległości euklidesowej jako miarę bliskości geograficznej.

Drugie podejście do pomiaru bliskości przestrzennej wpisuje się w założenie neoregionalizmu. Zakłada, że położenie dwóch podmiotów na tym samym obszarze stanowi o ich geograficznej bliskości. Stosowano przy tym różnorakie skale przestrzenne: od wewnątrzmięjskiej (Aslesen, Jakobsen 2007; Godart 2012), przez wewnątrzregionalną (Boschma i in. 2009) po międzyregionalną (Doran i in. 2012) i międzynarodową (Balland 2012). O ile ta pierwsza nie budzi wątpliwości, o tyle uznanie za blisko położone podmiotów znajdujących się na obszarze dużego kraju (np. Stanów Zjednoczonych) stanowi spore nadużycie.

Podobny problem występuje z pomiarem bliskości społecznej. Najczęściej (Balland 2012; Crescenzi i in. 2013; Ter Wal 2014) jako jej miernik stosuje się odwrotność odległości oddzielającej dwie organizacje (wynalazców) w sieci społecznej zbudowanej na podstawie dotychczasowych zależności pomiędzy podmiotami. Wykorzystanie sieci społecznych do uchwycenia odległości społecznej budzi jednak co najmniej dwie wątpliwości. Pierwsza z nich wiąże się z samą naturą analizowanych statycznych sieci, które zazwyczaj w ograniczonym stopniu odzwierciedlają rzeczywiste dynamiczne powiązania społeczne. Poza tym zdaniem R. Boschmy (2005) funkcjonowanie w obrębie tej samej sieci społecznej może świadczyć również o bliskości organizacyjnej. W przypadku bliskości społecznej można postawić zarzut co do nadmiernego

upraszczania jej pomiaru. Sami autorzy przyznają się czasem do znacznych uogólnień. Na przykład T. Broekel i R. Boschma (2012) za kryterium bliskości społecznej uznają fakt pracy członków zarządu dwóch różnych firm w byłym przedsiębiorstwie Fokker. Nawet jeśli uznać, że na bazie dużej upadającej firmy powstało wiele nowych spółek typu *spin off*, to niekoniecznie jej pracownicy musieli mieć wcześniej ze sobą jakikolwiek kontakt.

Duże trudności przysparza operacjonalizacja odległości poznawczej. Zazwyczaj przyjmuje się tu przynależność do tego samego podsektora działalności gospodarczej (Balland 2012) lub do identycznej klasy technologicznej dwóch patentów (Broekel, Boschma 2009; Crescenzi i in. 2013). Często wyróżnia się jednak niewielką grupę segmentów czy klas, na dodatek silnie wewnętrznie zróżnicowanych. Analizując produkcję globalnych systemów nawigacji satelitarnej, P.-A. Balland (2012) wydzieliła tylko cztery segmenty działalności: infrastrukturalny, sprzętu, oprogramowania oraz usług. Najbardziej interesująca propozycja podziału bliskości poznawczej, która dodatkowo ułatwia jej pomiar, wyszła od F. Hubera (2012). Autor ten wydzielił cztery podtypy bliskości poznawczej:

- bliskość w zakresie używania wspólnego języka technicznego;
- bliskość pod względem sposobu myślenia o technologii i/lub produkcji;
- bliskość w zakresie wiedzy typu *know-what* (np. wiedza o detalach technicznych);
- bliskość w zakresie wiedzy typu *know-how* (np. wiedza, jak wytwarzać produkty lub rozwiązać problem).

Istnieją dwie metody pomiaru bliskości organizacyjnej. Pierwsza z nich wiąże ją z sieciami współpracy, których współdzielenie przez dwa podmioty oznaczałoby istnienie pomiędzy nimi bliskości organizacyjnej. Niemniej jako podtyp sieci społecznych, sieci współpracy pozwalają raczej określić stopień bliskości społecznej, a nie organizacyjnej. W drugim podejściu bliskość organizacyjną przyjęto definiować w przypadku przedsiębiorstw jako przynależność do tej samej grupy kapitałowej (Balland 2012; Godart 2012). R. Crescenzi i in. (2013) za bliskich pod względem organizacyjnym uznali wynalazców pracujących dla tej samej instytucji wnioskującej o patent.

W uproszczony sposób jest zwykle określana bliskość instytucjonalna. P.-A. Balland (2012) wykorzystuje podział na grupy podmiotów budujących

tw. potrójną helisę: przedsiębiorstwa, instytucje naukowo-badawcze oraz podmioty rządowo-samorządowe. Argumentuje przy tym, że ta sama forma instytucjonalna świadczy o bliskości instytucjonalnej. Jeszcze dalej poszli T. Broekel i R. Boschma (2009), którzy wydzielili tylko dwa instytucjonalne typy podmiotów: nastawione na zysk i instytucje non-profit. Należy pamiętać, że stosowanie tak uproszczonych klasyfikacji instytucji może prowadzić do błędnych wniosków dotyczących roli bliskości instytucjonalnej w przepływie wiedzy i innowacyjności.

Wyzwania badań nad bliskością

W zakresie studiów nad różnymi rodzajami bliskości istnieje wiele wyzwań badawczych. Część z nich została już zidentyfikowana przez naukowców², inne opisane w dalszej części, zostały zidentyfikowane przez autora niniejszego opracowania.

Po pierwsze, zawężenie obszaru badań geografów ekonomicznych, a w konsekwencji wykorzystywanych przez nich metod, spowodowało uproszczenia w pomiarze bliskości geograficznej. R. Shearmur (2011) słusznie uważa, że nie wystarczy wykorzystanie odległości fizycznej jako jej miernika, ale należy badać dostępność w układzie drogowym i lotniczym. Dotyczyć to powinno zwłaszcza obszarów górskich i wielkomiejskich, w których obecność barier fizycznych czy zwiększonego ruchu może znacząco niwelować efekty bliskości przestrzennej. Badania dostępności wymagają wykorzystania zupełnie innych narzędzi badawczych niż dotychczasowe analizy statystyczne, stąd rzadkie prace wykorzystujące miary dostępności (np. czas przejazdu – Ejerme, Karlsson 2006) do wyjaśniania różnicowania innowacyjności.

Po drugie, istotnym wyzwaniem jest odpowiedź na pytanie o sytuację, w której pomimo zaistnienia bliskości nie dochodzi do współpracy. Ma ona

² W niniejszym opracowaniu zdecydowano się nie podejmować zbyt obszernie opisanej tematyki znaczenia poszczególnych rodzajów bliskości dla rozwoju i innowacyjności oraz ich ewentualnej komplementarności. Dużym wyzwaniem jest bowiem odpowiedź na pytanie o to, które z wymiarów bliskości mają największy wpływ i jak się on różnicuje w zależności od branży, stadium ewolucji skupienia i innych czynników tkwiących w lokalnym otoczeniu.

miejsce w przypadku odległych od siebie podmiotów. Taki stan nazywa się w literaturze paradoksem bliskości. Najlepiej podsumowuje go tytuł jednej z prac: *Too close to collaborate? How geographic proximity could impede entrepreneurship and innovation* (Letaifa, Rabeau 2013). Jej autorzy uważają, że kontekst dużej bliskości poznawczej, organizacyjnej, instytucjonalnej i geograficznej nie musi koniecznie ułatwiać komunikacji i współpracy. Wprost przeciwnie, bliskość może utrudniać wspólne uczenie się i innowacje. R. Boschma (2005) pisze o problemie uwięzienia (*lock-in*) w obecnej strukturze relacji społecznych. Paradoksalnie zbyt silna znajomość może czasem prowadzić do konfliktów lub do zamknięcia aktorów na siebie. Ten drugi mechanizm z czasem prowadzi do powstania tzw. klik (*cliques*), czyli zgrupowań podmiotów zamkniętych na innych aktorów, często identyfikowanych w analizie sieci społecznych. W takiej sytuacji może dojść do nadmiernego umocowania (Uzzi 1997) w systemie mało elastycznych relacji, co skutkuje brakiem otwarcia podmiotów na nowe wyzwania.

Duża bliskość poznawcza może również znacząco ograniczać kontakty. Współdzielenie podobnej wiedzy nie zawsze bowiem stymuluje do współpracy. Bliskość poznawcza wpłynęła np. na niższy poziom innowacyjności firm w przypadku przemysłu lotniczego w Holandii (Broekel, Boschma 2012). F. Huber (2012) słusznie twierdzi, że proponowany przez niego podział na podtypy bliskości poznawczej pozwala wyjaśnić paradoks bliskości. Jak pisze, do zaistnienia współpracy niezbędna jest niewątpliwie duża zbieżność w zakresie stosowanego języka technicznego, natomiast pewna odmienność w zakresie wiedzy typu *know-how*, *know-what* i sposobu myślenia jest korzystna dla rozwoju pracowników i firm.

S.B. Letaifa i Y. Rabeau (2013) uważają, że skłonność do współpracy rośnie wraz z odległością geograficzną, gdyż w konkurencyjnym otoczeniu przedsiębiorcy często odmawiają włączenia się w lokalne inicjatywy czy współpracę w ramach gron przedsiębiorczości, a często preferują włączanie się w globalne łańcuchy produkcji. Z innej perspektywy paradoks bliskości widać w obszarach koncentracji przestrzennej skoncentrowanych zbyt mocno na lokalnym rozwoju i współpracy, i w konsekwencji niepotrafiących odpowiadać na nowe wyzwania z zewnątrz (Boschma 2005).

Trzecim wyzwaniem stojącym przed współczesnymi badaczami bliskości jest zmienność znaczenia różnych rodzajów bliskości w czasie. F.C. Godart

(2012) słusznie twierdzi, że „bliskość jest przestrzenią relacyjną, w której odpowiednie wymiary są zależne od kontekstu i podlegają ciągłej ewolucji”. Istnieje więc potrzeba dynamicznego ujęcia koncepcji relacji między bliskością a przepływami wiedzy w sieci. Jest ona podyktowana tym, że znaczenie bliskości geograficznej dla przepływów wiedzy, a co za tym idzie innowacyjności i lokalnego rozwoju, rośnie w czasie, co jest często rezultatem istnienia wcześniejszych relacji w zakresie wymiany wiedzy. P.-A. Balland i in. (2013) zapytują, czy „aktorzy wybierają innych do współpracy ze względu na bliskość, czy też stają się bliżsi z uwagi na wymianę wiedzy”. Zazwyczaj przyjmowano bowiem, że rozwój sieci relacji opartych na wymianie wiedzy wynika z bliskości podmiotów funkcjonujących w tej sieci. Wspomniani autorzy argumentują jednak, że taka zależność zachodzi w perspektywie krótkookresowej. W dłuższym horyzoncie czasowym to istnienie sieci wiedzy stymuluje rozwój obszarów koncentracji przestrzennej, a więc wzmacnia relacje bliskości.

Kolejnym wyzwaniem jest szersze wykorzystanie różnych podtypów bliskości społecznej, której znaczenie jest przez geografów ekonomicznych często pomijane. F. Huber (2012) w badaniach brytyjskich firm zajmujących się produkcją oprogramowania wyróżnia trzy rodzaje bliskości społecznej. Najmniej zaawansowany (odznaczający się największą odległością) polega na wzajemnej znajomości w zakresie życia prywatnego bazującej na wcześniejszych powiązaniach. Kolejnym stopniem bliskości społecznej jest istnienie relacji emocjonalnej, zaś najwyższym – odczucie osobistego zobowiązania w przypadku prośby o pomoc i chęć poświęcenia czasu dla tej osoby. Ocena stopnia tego rodzaju bliskości powinna się więc dokonywać na drodze badań społecznych, których w dotychczasowych studiach nad bliskością zazwyczaj nie łączono z analizami statystycznymi.

Kolejna grupa wyzwań nie została dotąd szerzej opisana. Pierwsze podstawowe zagadnienie dotyczy samej definicji terminu „bliskość geograficzna”. W obrębie studiów nad wpływem bliskości na innowacyjność nie pojawiły się dotąd bowiem badania dostarczające informacji o tym, jak sami przedsiębiorcy określają tę bliskość. Pozwoliłoby to włączyć postrzegane progi bliskości do analiz statystycznych.

W obrębie badań nad bliskością słabo widoczne są nawiązania do koncepcji z zakresu psychologii społecznej. Paradoks bliskości (zwłaszcza

w przypadku bliskości poznawczej, ale również społecznej) może być tłumaczony w świetle teorii wyjaśniających różnicowanie relacji interpersonalnych. Najważniejszym wyzwaniem jest jednak połączenie statystycznej analizy wpływu różnych wymiarów bliskości na innowacyjność z badaniami społecznymi. Dotychczas dwa nurty badań nad bliskością: ilościowy i jakościowy, nie znalazły bowiem wspólnego języka. Badania społeczne (w formie pogłębionych wywiadów wśród przedsiębiorców) pozwoliłyby na określenie zwłaszcza stopnia bliskości poznawczej i społecznej.

Podsumowanie

Rzetelny pomiar różnych rodzajów bliskości nie jest z pewnością sprawą łatwą. Nie można jednak dopuścić do dalece idącego upraszczania samego pojęcia. Oczywiście stosowanie jako miar bliskości zmiennych zerojedynkowych jest łatwiejsze, a po części wynika z trudności z pozyskaniem odpowiednich danych, niemniej nie powinno być ono nadużywane.

Największym wyzwaniem jest nadal połączenie badań społecznych z analizami statystycznymi. Wydaje się, że te pierwsze powinny stanowić pierwszy etap badań i pozwolić prawidłowo zmierzyć stopień bliskości między różnymi podmiotami. Statystyczne procedury (np. złożona regresja lub zaawansowane modelowanie) muszą posłużyć do dalszych analiz wpływu bliskości na przepływy wiedzy czy w konsekwencji na innowacyjność. Obecnie te dwa podejścia nie są zazwyczaj łączone. Zabieg taki pozwoliłby uzyskać bardziej wiarygodne rezultaty badań.

Literatura

- Arrow K., 1962, *The economic implications of learning by doing*, *Review of Economic Studies*, 29 (3), 155–173.
- Asheim B., Coenen L., Moodysson J., Vang J., 2007, *Constructing knowledge-based regional advantage: Implications for regional innovation policy*, *International Journal of Entrepreneurship and Innovation Management*, 7 (2–5), 140–155.

- Aslesen H.W., Jakobsen S.-E., 2007, *The role of proximity and knowledge interactions between head offices and KIBS*, Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie, 98 (2), 188–201.
- Balland P.-A., 2012, *Proximity and the evolution of collaboration networks: Evidence from research and development projects within the Global Navigation Satellite System (GNSS) Industry*, Regional Studies, 46 (6), 741–756.
- Balland P.-A., Boschma R., Frenken K., 2013, *Proximity and innovation: From statics to dynamics*, Papers in Evolutionary Economic Geography, # 13.14, Utrecht.
- Boschma R., 2005, *Proximity and innovation: A critical assessment*, Regional Studies, 39 (1), 61–74.
- Boschma R., Eriksson R., Lindgren U., 2009, *How does labour mobility affect the performance of plants? The importance of relatedness and geographical proximity*, Journal of Economic Geography, 9 (2), 169–190.
- Broekel T., Boschma R., 2012, *Knowledge networks in the Dutch aviation industry: the proximity paradox*, Journal of Economic Geography, 12 (2), 409–433.
- Cooke P., De Laurentis C., Tödtling F., Trippel M., 2007, *Regional knowledge economies: markets, clusters and innovation*, Edward Elgar, Cheltenham.
- Crescenzi R., Nathan M., Rodríguez-Pose A., 2013, *Do Inventors Talk to Strangers? On Proximity and Collaborative Knowledge Creation*, Institute for the Study of Labor (IZA), Discussion Paper No. 7797.
- Doran J., Jordan D., O'Leary E., 2012, *The effects of the frequency of spatially proximate and distant interaction on innovation by Irish SMEs*, Entrepreneurship & Regional Development, 24 (7–8), 705–727.
- Ejeremo O., Karlsson C., 2006, *Interregional inventor networks as studied by patent coinventorships*, Research Policy, 35 (5), 412–430.
- Ellwanger N., Boschma R., 2013, *Who acquires whom? The role of geographical proximity and industrial relatedness in Dutch domestic M&As between 2002 and 2008*, Papers in Evolutionary Economic Geography # 13.19, Utrecht.
- Glaeser E., Kallal H., Scheinkman J., Shleifer A., 1992, *Growth in Cities*, Journal of Political Economy, 100 (6), 1126–1152.
- Godart F.C., 2012, *Trend Networks: multidimensional proximity and the formation of aesthetic choices in the creative economy*, Regional Studies, 49 (6), 973–984.
- Huber F., 2012, *On the role and interrelationship of spatial, social and cognitive proximity: personal knowledge relationships of R&D Workers in the Cambridge Information Technology Cluster*, Regional Studies, 46 (9), 1169–1182.

- Jacobs J., 1969, *The economy of cities*, Random House, New York.
- Laursen K., Reichstein T., Salter A., 2011, *Exploring the effect of geographical proximity and university quality on university – industry collaboration in the United Kingdom*, *Regional Studies*, 45 (4), 507–523.
- Letaifa S.B., Rabeau Y., 2013, *Too close to collaborate? How geographic proximity could impede entrepreneurship and innovation*, *Journal of Business Research*, 66 (10), 2071–2078.
- Maillat D., 1998, *From the industrial district to the innovative milieu: Contribution to the analysis of territorialised productive organizations*, *Recherques Economicques de Louvain*, 64 (1), 111–129.
- Marshall A., 1890, *Principles of economics*, MacMillan, London.
- Micek G., 2008, *Grona przedsiębiorczości jako przedmiot analizy oraz instrument rozwoju lokalnego i regionalnego w warunkach polskich*, *Przegląd Geograficzny*, 80 (4), 541–560.
- Porter M.E., 1990, *The competitive advantage of nations*, Free Press, New York.
- Rallet A., Torre A., 1999, *Is geographical proximity necessary in the innovation networks in the era of global economy?* *GeoJournal*, 49 (4), 373–380.
- Romer P., 1987, *Growth based on increasing returns due to specialization*, *American Economic Review*, 77 (5), 56–62.
- Schmitt A., van Biesebroeck J., 2013, *Proximity strategies in outsourcing relations: the role of geographical, cultural and relational proximity in the European automotive industry*, KU Leuven, Discussion Paper DPS13.02.
- Shearmur R., 2011, *Innovation, regions and proximity: from neo-regionalism to spatial analysis*, *Regional Studies*, 45 (9), 1225–1243.
- Slavtchev V., 2013, *Proximity and the transfer of Academic Knowledge: evidence from the spatial pattern of industry collaborations of east German professors*, *Regional Studies*, 47 (5), 686–702.
- Sternberg R., 2007, *Entrepreneurship proximity and regional innovation systems*, *Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie*, 98 (5), 652–666.
- Ter Wal A.L.J., 2014, *The dynamics of the inventor network in German biotechnology: geographic proximity versus triadic closure*, *Journal of Economic Geography*, 14 (3), 589–620.
- Torre A., 2008, *On the role played by temporary geographical proximity in knowledge transmission*, *Regional Studies*, 42 (6), 869–889.

- Torre A., Gilly J.P., 2000, *On the analytical dimension of proximity dynamics*, *Regional Studies*, 39 (1), 47–59.
- Torre A., Rallet A., 2005, *Proximity and Localization*, *Regional Studies*, 39 (1), 47–59.
- Tranos E., Nijkamp P., 2013, *The death of distance revisited: cyber-place, physical and relational proximities*, *Journal of Regional Science*, 53 (5), 855–873.
- Uzzi B., 1997, *Social structure and competition in interfirm networks: the paradox of embeddedness*, *Administrative Science Quarterly*, 42 (1), 35–67.
- Weterings A., Boschma R., 2009, *Does spatial proximity to customers matter for innovative performance? Evidence from the Dutch software sector*, *Research Policy*, 38 (5), 746–755.

Research shortcomings and challenges in proximity-related studies

Summary

The role of proximity and spatial concentration of economic activities constitutes one of the core issues in economic geography. Hence, the main research objective is to analyse shortcomings in understanding various dimensions of proximity (geographical, social, cognitive, organisational, institutional). The chapter ends with discussing the research challenges in proximity-related studies, e.g. usage of accessibility measures to operationalise geographical proximity and the need to combine quantitative and qualitative analysis.

Keywords: proximity, economic geography

Grzegorz Micek

Instytut Geografii i Gospodarki Przestrzennej

Uniwersytet Jagielloński

ul. Gronostajowa 7

30-387 Kraków

g.micek@uj.edu.pl

BARBARA MISZEWSKA

Informacyjna funkcja zachowanych średniowiecznych nazw ulic Krakowa, Poznania i Wrocławia

Zarys treści: Ulice są jednym z ważnych elementów definiujących tożsamość miasta. Artykuł dotyczy odkrywania historii miasta, jego charakteru gospodarczego i społecznego na podstawie zachowanych od średniowiecza nazw ulic. Przedmiotem analizy są podobnej genezy i rangi miasta polskie: Kraków, Poznań i Wrocław w granicach lokalnych. Podkreślona jest waga zachowania starych nazw ulic i niebezpieczeństwo wprowadzania nazw nowych o zabarwieniu emocjonalnym bądź ideologicznym.

Słowa kluczowe: geografia miast, geografia kultury, miasto, semantyka nazw ulic

Wprowadzenie

Współczesne poznawanie miasta może odbywać się na wielu płaszczyznach. Jedną z nich jest rozszyfrowywanie jego historii, znaczenia, a także swoistego klimatu poprzez umiejętne odczytywanie różnorodnych znaków i symboli utrwalonych w jego tkance. Przy takim podejściu możemy traktować miasto jako księgę, której lektura jest możliwa dzięki znajomości języka, w jakim została ona napisana. Jednym z elementów tego języka są nazwy ulic. Element ten jest o tyle czytelny, o ile jest niezmienny, widoczny i utrwalony w przestrzeni miasta. Zmiana nazw ulic przerywa ciągłość semantyczną zapisu, zmienia jego język i w konsekwencji może być czynnikiem dezinformacyjnym.

Celem artykułu jest sprawdzenie, w jakim stopniu zostały zachowane nazwy ulic nadane im w średniowieczu i jakie treści z historii miasta są w nich zawarte. Przedmiotem analizy są trzy miasta: Kraków, Poznań i Wrocław – stolice ważnych historycznie dzielnic Polski, lokowane w XIII stuleciu i według tych samych magdeburskich wzorców. Badanie dotyczyło miast w granicach dawnych murów miejskich, sygnalizowanych na współczesnych planach linią Plant w Krakowie, fosą we Wrocławiu i odtworzonym na mapie zarysem nieistniejących murów w Poznaniu. W Krakowie w granicach tych znalazło się Stare Miasto, Okół i Wawel; we Wrocławiu Stare Miasto w granicach drugiej fosi bez Nowego Miasta (ufortyfikowanego dopiero w poł. XV wieku) oraz Ostrowa Tumskiego i Wyspy Piasek; w Poznaniu miasto lokacyjne, także bez Ostrowa Tumskiego. Cechą wspólną tych miast, poza rozplanowaniem, był duży udział w ich tworzeniu kolonistów niemieckich. Aspekt ten jest ważny, bo wiele z wytyczonych w średniowieczu ulic miało początkowo nazwy niemieckie, później łacińskie, niezależnie od ich polskich odpowiedników używanych przez ludność rodzimą (Supranowicz 1995). Dotyczy to głównie Wrocławia i Poznania, a w pewnym stopniu także Krakowa.

W oznaczaniu ulic wielką rolę odegrały zmiany polityczne, jakie następowały na ziemiach polskich na przestrzeni wieków. Wśród nich należy wymienić:

- oderwanie Śląska w XIV wieku od Korony Polskiej,
- rozbiory pod koniec XVIII wieku,
- odzyskanie niepodległości w 1918 roku,
- zmiany granic Polski po 1945 roku.

Wydarzenia te zdecydowały o dominacji w nazewnictwie ulic nazw w języku niemieckim (we Wrocławiu aż do 1945 roku, w Poznaniu do roku 1919). Ich repolonizacja nastąpiła dopiero po tych datach. Nie zawsze polegała ona na tłumaczeniu nazw wcześniejszych. Wprowadzanie nowych nazw ulic, często o odmiennej od stosowanej dotychczas formie, było nieprzemyślaną intruzją w ich dotychczasową ewolucyjnie kształtowaną semantykę. W prezentowanej analizie ulice zestawiono na podstawie aktualnych planów miast.

Podobna geneza wybranych do analizy miast, ich wysoka ranga w średniowiecznym systemie osadniczym i charakterystyczne dla tego typu miast elementy rozplanowania oraz nasycenie przestrzeni miasta ważnymi

w średniowieczu instytucjami i obiektami mogą sugerować występowanie podobnych typów nazw ulic. Dokonany przegląd ulic przetrwałych i wymienionych na przestrzeni dziejów miał na celu weryfikację tej hipotezy i ewentualne sprawdzenie, kiedy i dlaczego została przerwana ciągłość historyczna nazw.

Nadawanie ulicom nazw, choć znane od starożytności, w polskich miastach pojawiło się z pewnym opóźnieniem w stosunku do ich lokacji. W dokumentach są odnotowywane od początku XIV wieku (Handke 1970; Supranowicz 1995). Proces pojawiania się nazw wynikał nie tylko z konieczności łatwiejszej orientacji w mieście, ale był wynikiem swoistego osvajania jego przestrzeni. Przyпуска się, że pierwsze nazwy nie były rozumiane w takim sensie jak współcześnie. Nazwy ulic nie tylko oznaczały, ale i znały, stanowiąc w swej pierwszej formie określenie pospolite (Siciński 2000), np. „za kościołem”, „przy studni”, „pod dębem”. Z czasem utrwaliły się jako nazwy ulic: Kościelna, Studzienna, Dębowa.

Średniowieczne nazewnictwo było więc spontaniczne, proste i nie budziło wątpliwości, o jakie miejsce w mieście chodzi. Nie stosowano wtedy tabliczek z nazwami, bo ich odczytanie i tak dla wielu mieszkańców byłoby niemożliwe. Stosowane wtedy nazwy miały charakter wybitnie informacyjny. Informowały o:

1. Kierunku wylotowym z miasta, np. Wroniecka w Poznaniu, Sławkowska w Krakowie, Odrzańska we Wrocławiu.
2. Istnieniu ważnego obiektu znajdującego się przy ulicy, np. Szpitalna w Krakowie, Więzienna we Wrocławiu.
3. Funkcji miejsca wyrażonej najczęściej zawodami rzemieślników, np. występująca we wszystkich miastach ul. Szewska, albo rodzajem targu towarami, np. Sienna w Krakowie, Plac Solny we Wrocławiu.
4. Kulcie świętego, np. św. Anny w Krakowie, św. Wita we Wrocławiu.
5. Ważnej funkcyjnie osobie lub osobach zamieszkujących ulicę, np. Kanonicza w Krakowie, czy Woźna w Poznaniu (od mieszkającego tam kate).
6. Lokalnych cechach ulicy związanych z jej usytuowaniem, nawierzchnią, rozmiarami, przebiegiem, np. Wielka w Poznaniu i dawna Wałowa we Wrocławiu.
7. Obcych mieszkańców osiadłych w mieście, np. Ruska we Wrocławiu, Żydowska w Poznaniu.

8. Nazwach przyrodniczych: zwierząt, drzew, np. Gołębia w Poznaniu, Jodłowa we Wrocławiu (Miszewska 2004).

Wszystkie nazwy reprezentujące zestawione typy semantyczne są neutralne ideologicznie, czasami jedynie z widocznym emocjonalnym zabarwieniem, które najczęściej jest wyrazem swoistego poczucia humoru dawnych mieszkańców, jak np. dawny plac Cyckowy we Wrocławiu.


W czasach nam bliższych, obok przetrwałych od średniowiecza sposobów oznaczania ulic, zaczęto stosować nazwy nowego typu, niosące pewną zabarwioną ideologicznie treść. Pojawiły się więc ulice związane z ważnymi dla mieszkańców postaciami i wydarzeniami historycznymi. Nazwy takie zaczęto stosować dopiero w XIX wieku w związku z rozwojem przestrzennym miast poza dotychczasowe granice i zapotrzebowaniem na nowe oznaczenia. Nowe typy nazw są również nośnikami pewnych treści, informują mianowicie o stosunku lokalnej społeczności do ważnych postaci i wydarzeń historycznych, a także wyrazem wyznawanych wartości i panującej ideologii (Siciński 2000). W krajach o wadliwej demokracji nazwy ulic są niekiedy wyrazem obowiązującej doktryny politycznej. W wypadku zmiany doktryny i one ulegają zmianie. Są więc znacznie mniej trwałe od nazw stosowanych w średniowieczu. Jest poważnym błędem wprowadzanie takich nazw w organizm miasta lokacyjnego i wypieranie w ten sposób nazw o wielowiekowej tradycji. Intruzja takich nazw przerywa ciągłość semantyczną całego średniowiecznego obszaru. Niestety we wszystkich badanych miastach takie przypadki mają miejsce.

Charakterystyka typologiczna nazw ulic

Mimo wielu genetycznych i funkcjonalnych podobieństw tych niegdyś i obecnie ważnych miast występują też cechy, które je różnią. Pierwszą z nich jest czytelność zarysu średniowiecznego miasta. Jest on bardzo dobrze identyfikowany na planie Krakowa dzięki Plantom powstałym w miejscu dawnych fortyfikacji (ryc. 1), a także we Wrocławiu dzięki zachowanej fosie (ryc. 3), a mniej czytelny w Poznaniu na skutek rozebrania pod koniec XVIII wieku przez władze pruskie murów (ryc. 2). Drugą istotną z punktu widzenia potrzeb



Nazwy wywodzące się od:
 kierunku wylotowego z miasta – **żółty**
 ważnego obiektu znajdującego się przy ulicy – **pomarańczowy**
 funkcjami miejsca wyrażonej najczęściej zawodami
 zamieszkujących ulicę rzemieślników
 albo rodzajem targu towarami – **czerwony**
 świętego patrona – **fioletowy**
 ważnej funkcynie osoby(ów) zamieszkującej ulicę – **niebieski**
 nazw przyrodniczych: zwierząt, drzew – **zielony**
 pozostałe ulice – czarny

 tereny zielone – planty

Ryc. 1. Typy nazw ulic zachowanych od średniowiecza w Krakowie
 Źródło: opracowanie S. Książek na podstawie Planu Krakowa, Compass 2013.

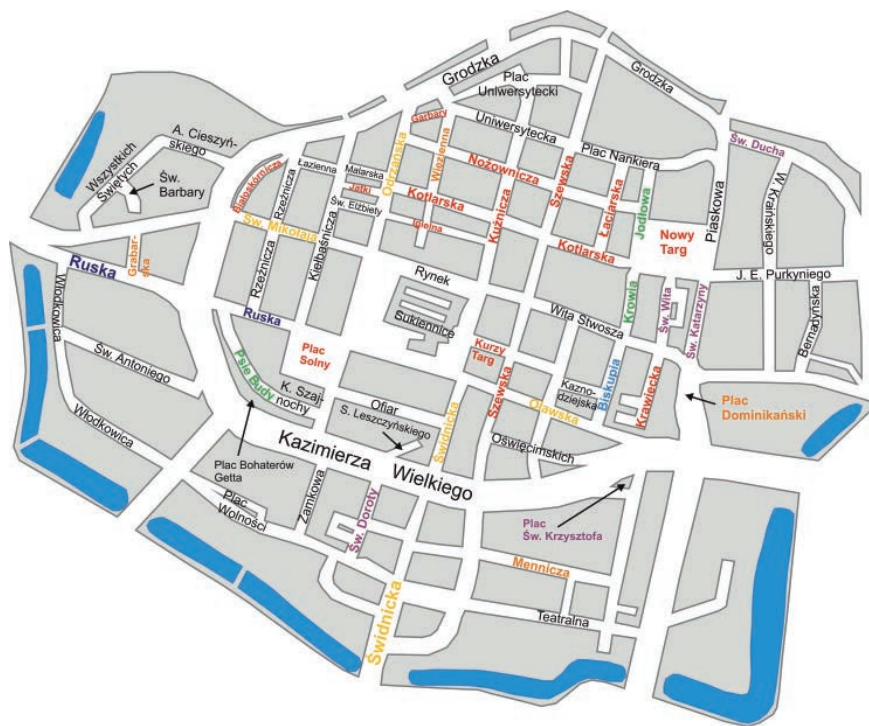


Nazwy wywodzące się od:
 kierunku wylotowego z miasta – **żółty**
 ważnego obiektu znajdującego się przy ulicy – **pomarańczowy**
 funkcjami miejsca wyrażonej najczęściej zawodami
 zamieszkujących ulicę rzemieślników
 albo rodzajem targu towarami – **czerwony**
 świętego patrona – **fioletowy**
 ważnej funkcyjnie osoby(ów) zamieszkującej ulicę – **niebieski**
 nazw przyrodniczych: zwierząt, drzew – **zielony**
 pozostałe ulice – czarny


tereny zielone – planty

Ryc. 2. Typy nazw ulic zachowanych od średniowiecza w Poznaniu

Źródło: opracowanie S. Książek na podstawie www 4.



Nazwy wywodzące się od:
 kierunku wylotowego z miasta – **żółty**
 ważnego obiektu znajdującego się przy ulicy – **pomarańczowy**
 funkcjami miejsca wyrażonej najczęściej zawodami
 zamieszkujących ulicę rzemieślników
 albo rodzajem targu towarami – **czerwony**
 świętego patrona – **fioletowy**
 ważnej funkcjinie osoby(ób) zamieszkującej ulicę – **niebieski**
 nazw przyrodniczych: zwierząt, drzew – **zielony**
 pozostałe ulice – czarny

 tereny zielone – planty

Ryc. 3. Typy nazw ulic zachowanych od średniowiecza we Wrocławiu

Źródło: opracowanie S. Książek na podstawie planu miasta: Wrocław, Ekograf 2012.

analizy różnicującą cechą jest powierzchnia lokacyjnych miast. Dla Krakowa i Wrocławia jest ona porównywalna i przekracza 5 łanów frankońskich¹ i sześciokrotnie przewyższa powierzchnię Poznania (tab. 1). Dwa pierwsze miasta zdążyły w średniowieczu powiększyć swoje terytorium: Kraków o Okół i Wawel, a Wrocław o pas na zachodzie i południu po wybudowaniu drugiej linii murów (*Encyklopedia Krakowa 2000; Encyklopedia Wrocławia 2000*). W Poznaniu takie zmiany się nie dokonały. Wielkość miast wpłynęła też na liczbę ulic w obrębie murów. Dwukrotnie więcej ulic we Wrocławiu przy powierzchni porównywalnej z Krakowem (tab. 1) jest wynikiem nadawania we Wrocławiu nazw krótszym odcinkom ciągów ulicznych. Podstawową przyczyną jest jednak duża liczba małych bloków urbanistycznych sąsiadujących z dawną fosą wewnętrzną (obecnie obwodnica staromiejska). Podobieństwo między Krakowem i Wrocławiem widoczne jest też w proporcjach nazw ulic zachowanych od średniowiecza (tab. 2–4). W obu miastach te przetrwały nazwy dotyczą połowy wszystkich ulic, a więc znacznie więcej niż w Poznaniu. Można domniemywać, że niższy udział zachowanych nazw ulic w Poznaniu wynika z wielu zmian inwestycyjnych, jakie miały tu miejsce na

Tab. 1. Kraków, Poznań, Wrocław – w granicach miasta średniowiecznego²

Miasta	Powierzchnia miasta w ha	Liczba ulic				
		Ogółem	o nazwach średniowiecznych*			
			przetrwałych		niezachowanych	
			Razem	udział w ogóle ulic (%)	razem	udział w ogóle ulic (%)
Kraków	139	30	15	50,0	13	43,0
Poznań	21	27	10	38,5	9	37,0
Wrocław	133	60	30	50,0	24	40,0

* Uwzględniono tylko jedną nazwę.

Źródło: *Encyklopedia Krakowa 2000*, www 3, *Encyklopedia Wrocławia 2000*, tab. 2, 3, 4.

¹ Łan frankoński równa się ok. 24 ha

² Miasto w granicach murów miejskich

Tab. 2. Kraków lokacyjny – nazwy ulic

L.p.	Ulica	Nazwa istnieje od:	Pochodzenie nazwy od:	Nazwa poprzednia	Pochodzenie nazwy od:
1.	Św. Anny ^a	średniowiecza	kościół św. Anny	Żydowska	zamieszkałych tu Żydów
2.	Bracka ^a	średniowiecza	braci mniejszych Franciszkanów		
3.	Pl. Dominikański	1870	kościół i klasztor Dominikanów	Szeroka ^b	rozmiarów ulicy
4.	Św. Ducha	1890	nieistniejącego kościoła św. Ducha	.	.
5.	Floriańska ^a	średniowiecza	bramy i kościoła św. Floriana na Kleparzu	.	.
6.	Franciszkańska	po 1850	kościół Franciszkanów	Biskupia ^b , Psi Rynek	.
7.	Gołębia ^a	średniowiecza	zapewne od gołębi	Garncarska ^b	cechu garnarzy
8.	Grodzka ^a	średniowiecza	grodu (Wawelu)	Św. Jędrzeja ^b , Zamkowa ^b	zorientowania na Wawel
9.	Jagiellońska	poł. XIX	Jagiellonów	Beziemienna ^b , Przecznicza Żydowska ^a , Św. Anny ^a	dzielnicy zamieszkałej przez Żydów
10.	Św. Jana ^a	średniowiecza	kościół św. Jana	.	.
11.	Kanonicza ^a	średniowiecza	kanoników katedralnych	.	.
12.	Św. Krzyża ^a	średniowiecza	kościół św. Krzyża	Szpitalna, Świńska, Świnia	hodowanych tu świń
13.	Mały Rynek	początek XIX	ryнку pomocniczego	Wandeta ^b , Tandeta ^b , od XVIII w. rynek rzeźniczy	sprzedawanych produktów
14.	Św. Marka	koniec XIX	kościół św. Marka	– wschodni odcinek – Szrotarska, – zachodni – Rogacka	– mieszkającego tu szrotarza, – rogatego kształtu kapeluszy zakonników klasztoru św. Marka
15.	Mikołajska ^a	średniowiecza	drogi do kościoła św. Mikołaja	Rzeźnicza ^b	jatek za murami
16.	K. Olszewskiego	1950	pracowni K. Olszewskiego.	Podmurna, ale bez nazwy	przebiegu wzdłuż murów miejskich
17.	Piarska	koniec XIX	klasztoru Pijarów	Podmurna, ale bez nazwy	przebiegu wzdłuż murów miejskich
18.	Poselska	1882	.	– Zaułek Grodzki ^b , – św. Józefa ^b – Legacka i pocz. XIX – Jezuitska	.
19.	Reformacka	poł. XIX	klasztoru Reformatorów	.	.

L.p.	Ulica	Nazwa istnieje od:	Pochodzenie nazwy od:	Nazwa poprzednia	Pochodzenie nazwy od:
20.	Senacka	1815	senatu Rzeczypospolitej Krakowskiej	do XVII w. – Przecznica ^b , później św. Michała	– poprzeczne biegu do Grodzkiej, – kościoła św. Michała
21.	Sienna ^a	XV	miejsca sprzedaży siana	Zwierzęca ^b , Szkolna ^b	– pędzonych do rzeźni za murami zwierząt – szkoły Panny Marii
22.	Ślawkowska ^a	średniowiecza	drogi na Ślawków	•	•
23.	Stolarska	1542	cechu stolarzy	– Dominikańska ^b , – Św. Trójcy ^b	od klasztoru Dominikanów
24.	Pl. Szczępański	pocz. XIX	wyburzonego w tym miejscu kościoła	•	•
25.	Szczępańska ^a	średniowiecza	kościół św. Szczepana	•	•
26.	Szpitalna ^a	średniowiecza	szpitala przy kościele św. Ducha	Św. Ducha ^b	Kościół
27.	Szewska ^a	średniowiecza	cechu szewców		•
28.	Św. Tomasza	1881	kościół	różne odcinki: Szpigarska ^b , Żydowska ^b , Kącik ^b , Wąska ^b , Świńska ^b , Świdnicka, Różana, L. Solskiego	•
29.	Wiślna ^a	średniowiecza	drogi ku Wiśle	•	•
30.	Pl. Wszystkich Świętych	1838	rozebranego kościoła Wszystkich Świętych	•	•

^a – nazwy przetrwały od średniowiecza

^b – niezachowane średniowieczne nazwy ulic

Źródło: *Encyklopedia Krakowa* 2000; Supranowicz 1995; www 1.

Tab. 3. Poznań lokacyjny – nazwy ulic

Lp.	Ulica	Nazwa istnieje od:	Pochodzenie nazwy od:	Nazwa poprzednia	Pochodzenie nazwy od:
1.	Dominikańska	początek XIX	kościola Dominikanów		
2.	Franciszkańska	XIX	klasztoru. Franciskanów	Zamkowa ^b	Zamku
3.	Gołębia ^a	średniowiecza	gołębi przy farze	Zittergasse	godła domu
4.	Góra Przemysława	średniowiecza	zamku piastowskiego	Góra ^b , Góra Zamkowa ^b	Zamku
5.	Klasztorna	XVI	klasztoru Benedyktynek	Drzewna ^b	
6.	Pl. Kolegiacki	XIX	rozebranej w tym miejscu kolegiaty św. Marii Magdaleny		
7.	Kozia ^a	średniowiecza	szwytu nad oberżą	Farna ^b	poobiskiej tary
8.	Kramarska	XIX	dużej liczby kramów	Przy Bogdance ^b	rzeczki Bogdanka
9.	Ludgardy	1919	księżniczki pomorskiej, żony Przemysława II	Muzealna	muzeum
10.	Masztalarska	XIX	zlokalizowany tu tabor miejski		
11.	Mokra	XIX	mokrader za murami		
12.	Murna	1878	muru miejskiego		
13.	Paderewskiego	1945	I. Paderewskiego	Nowa, od 1838 r.	
14.	Rynkowa	1870	prowadziła od rynku na N	Zaułek Rynkowy	
15.	Sieroca	XIX	sierocińca miejskiego		
16.	Stawna	XIX	stawu za murami		
17.	Szewska ^a	średniowiecza	cechu szewców		
18.	Szkolna	1919		Psia ^b , Wrocławska Psia ^b , Panieńska	
19.	Ślusarska	XVIII	cechu ślusarzy	Mała ^b , Ciasna ^b	
20.	Świętosławska	1945		Kozia ^b , Jezulicka	
21.	Wielka ^a	średniowiecza	rangi, prowadziła na Ostrów Tumski	Tumska ^b	Tumu (katedry)
22.	Wodna ^a	średniowiecza	prowadziła do Warty		
23.	Wózna ^a	średniowiecza	mieszkał przy niej kat		
24.	Wrocławska ^a	średniowiecza	zorientowana na Wrocław		
25.	Wroniecka ^a	średniowiecza	zorientowana na Wronki		
26.	Zamkowa ^a	średniowiecza	zamku Przemysława		
27.	Żydowska ^a	średniowiecza	od lokowanych tu Żydów	Sukiennicza ^b	cechu sukienników

^a – nazwy przetwarte od średniowiecza, ^b – niezachowane średniowieczne nazwy ulic

Źródło: Łuczak 2010; Zakrzewski 1971; www 2; www 3.

przestrzeni dziejów. Były one skutkiem nie tylko klęsk żywiołowych (głównie pożarów i huraganów), ale także wojen oraz likwidacji wielu obiektów, wznoszenia na ich miejscu nowych, przesuwania ulic, przebijania nowych itp. W żadnym innym mieście zmiany lokacyjnej sieci ulic nie były tak częste jak w Poznaniu (Topolski 1988). W wypadku Wrocławia, gdzie takich zmian było mniej, w dużej mierze zachowano istniejące tu do 1945 roku stare nazwy, tłumacząc je na język polski.

W zestawionych w tab. 2–4 ulicach wyróżniono te, które zachowały średniowieczne nazwy, jak i te, którym te nazwy zmieniono w późniejszym okresie. W sumie daje to sieć ulic o średniowiecznym rodowodzie. W Poznaniu dotyczy to 75% istniejących ulic, w Krakowie 93%, a we Wrocławiu 90% badanych ulic. Można więc uznać, że najlepiej zachowaną oryginalną sieć uliczną posiada Kraków.

Na podstawie wspomnianych zestawień (tab. 2–4) można stwierdzić, że:

- wiele nazw postśredniowiecznych miało swoje wcześniejsze miana nadawane zgodnie ze średniowiecznymi regułami,
- nazwy nadawane w późniejszych okresach powstawały według przyjętych wcześniej zasad, tak że trudno przeciętnemu „czytelnikowi” miasta zorientować się w ich chronologii,
- nazwy o zabawieniu emocjonalnym i ideologicznym są w granicach Starych Miast rzadkością i pojawiają się dopiero po II wojnie światowej.

Największa różnorodność typów nazw występuje we Wrocławiu i Poznaniu (tab. 5). W Poznaniu, w przeciwieństwie do Wrocławia, poszczególne typy reprezentowane są jednak najczęściej jedynie przez pojedyncze ulice.

Charakter zachowanych nazw sugeruje swego rodzaju „specjalizację” miasta. Prawdopodobieństwo takich dociekań, ze względu na większą reprezentację zachowanych nazw, jest oczywiście większe dla Krakowa i Wrocławia. Z tab. 5 i ryc. 1–3 wynika, że najczęstszymi nazwami w Krakowie i Poznaniu są ulice „kierunkowe”. W Krakowie, poza ul. Sławkowską, wszystkie nazwy są zorientowane na obiekty znajdujące się tuż za murami: Wisłę, kościoły św. Floriana i Mikołaja, i Wawel, który jednak od XIV wieku znalazł się w granicach miasta. Podobnie jest we Wrocławiu, Tutejsze nazwy wskazują na ważne śląskie miasta: Świdnicę i Oławę, na płynącą pod murami Odrę i położony poza murami kościół św. Mikołaja. W Poznaniu ten typ reprezentują

Tab. 4. Wrocław lokacyjny – nazwy ulic

Lp.	Ulica	Nazwa istnieje od:	Pochodzenie nazwy od:	Nazwa poprzednia	Pochodzenie nazwy od:
1.	Św. Antoniego	XVIII	klasztoru Franciszkanów	Psia ^b	•
2.	Św. Barbary	początek XIX	kościół św. Barbary	Pl. Cyckowy ^b	oblego kształtu placu
3.	Bernardyńska	XV	kościół św. Bernarda	Kozia ^b	•
4.	Białokörnicza ^a	średniowiecza	cechu białokörników	•	•
5.	Biskupia ^a	średniowiecza	•	Poprzeczna ^b	położenia między ważnymi ulicami Oławską i św. Wojciecha (obecnie Wita Stwosza)
6.	Pl. Bohaterów Getta	po II wojnie światowej	dawnej dzielnicy żydowskiej	(w czasach pruskich) Żydowska	dzielnicy żydowskiej
7.	A. Cieszyńskiego	1945	prof. stomatologii zamordowanego na Wzgórzach Wuleckich we Lwowie	Wałowa ^b	pobliskich murów obronnych
8.	Pl. Dominikański ^a	średniowiecza	kościół Dominikanów	•	•
9.	Św. Doroty ^a	średniowiecza	pobliskiego kościoła św. Doroty	Szubienicza ^b	drogi skazańców na szubienię poza murami
10.	Św. Ducha ^a	średniowiecza	nieistniejącego kościoła św. Ducha	•	•
11.	Św. Elżbiety	XIX	kościół św. Elżbiety	– „kolo kościoła św. Elżbiety” ^b , – „przy cmentarzu” ^b , – „za kościołem” ^b	•
12.	Garbary ^a	średniowiecza	mieszkańcych garbarzy	Rabinów ^b	pobliskiej ul. Żydowskiej
13.	Grabarska ^a	średniowiecza	pobliskiego cmentarza	•	•
14.	Grodzka	po 1807	od zamku w miejscu obecnego Uniwersytetu	•	•
15.	Igliana ^a	średniowiecza	rzemieślników wyrabiających igły	•	•
16.	Jatki ^a	średniowiecza	pehioniej funkcji	•	•
17.	Jodłowa ^a	średniowiecza	Jodłowego lasu	•	•
18.	Św. Katarzyny ^a	średniowiecza	kościół św. Katarzyny	•	•
19.	Kazimierza Wielkiego	okresu powojennego	króla polskiego	– „między słodownikami” ^a , – „wśród młeczarzy przy młyńie” ^a , – „nad Oławą” ^a	– od słodowników, – pobliskiego młyna Siedmiu Kót, – Oławy miejskiej = fosy wewnętrznej

Lp.	Ulica	Nazwa istnieje od:	Pochodzenie nazwy od:	Nazwa poprzednia	Pochodzenie nazwy od:
20.	Kaznodziejska	XVIII	plebani kościoła św. Marii Magdaleny	Najwyższa ^b	najwyższego położenia w ówczesnym Wrocławiu
21.	Kiebaśnicza	XVI	wytwórców kiebas	– poprzeczna ul. Ruskiej, – Pańska – pln .odcinek –Młyńska	– położenia między Ruską a św. Mikołaja, – ? – istniejących młynów
22.	Kotlarska ^a	średniowiecza	cechu kotlarzy	Kramarska ^b	kramów na Nowym Targu
23.	W. Kraińskiego	po wojnie	zmarłego we Wrocławiu pisarza i pedagoga (XVIII/XIX w.)	Mennicza ^b	polbskiej mennicy
24.	Krawiecka ^a	średniowiecza	cechu krawców naprawiających odzież	.	.
25.	Krowia ^a	średniowiecza	.	.	.
26.	Pl. św. Krzysztofa ^a	średniowiecza	kościół św. Krzysztofa	.	.
27.	Kurzy Targ ^a	średniowiecza	targu drobiem	Ptasia ^b	handlu drobiem
28.	Kuźnicza ^a	średniowiecza	istniejących tu kuźni	.	.
29.	S. Leszczyńskiego	1945	króla polskiego	Królewska	stajni miejskich
30.	Łaciarska ^a	średniowiecza	szewców – łańcuchy	.	.
31.	Łazienna	XVI	łaźni miejskiej	.	.
32.	Malarska	XVIII	.	.	.
33.	Mennicza ^a	średniowiecza	mennicy	Groszowa ^b	Mennicy
34.	Św. Mikołaja ^a	średniowiecza	kościół św. Mikołaja, za murami	.	.
35.	Pl. Nankiera	okresu powojennego	biskupa Nankiera (XIII/XIV w.)	Rycerska ^b	siedzib rodów śląskich
36.	Nowy Targ ^a	średniowiecza	kramów	.	.
37.	Nożownicza ^a	średniowiecza	wytwórców noży kling	.	.
38.	Odrzańska ^a	średniowiecza	orientacji ku Odrze	.	.
39.	Ofiar Oświęcimskich	okresu powojennego	.	Pańska ^b	mieszkających tu bogatych kupców
40.	Oławska ^a	średniowiecza	kierunku ku rzece miastu Oława	.	.
41.	Piaskowa	XVIII	kierunku na Wyspę Piaskową	.	.
42.	Psie Budy ^a	średniowiecza	.	.	.
43.	J.E. Purkyńskiego	okresu powojennego	mieszkającego tu w XIX w. prof. Uniwersytetu (1787-1869)	– Wielka ^b , – Szeroka ^b	Rozmiarów

Lp.	Ulica	Nazwa istnieje od:	Pochodzenie nazwy od:	Nazwa poprzednia	Pochodzenie nazwy od:
44.	Ruska ^a	średniowiecza	kupców z Rusi Kijowskiej	•	•
45.	Rzeźnicza	XVI	rzeźni miejskiej	Bednarska ^b	cechu bednarzy
46.	Pl. Solny ^a	średniowiecza	handlu solą z Halicza	•	•
47.	Wita Stwosza	okresu powojennego	W. Stwosza	Złotników ^b i św. Wojciecha ^b	cechu złotników i kierunku na kościół św. Wojciecha
48.	Sukiennice	XIX	średniowiecznych kramów suknienniczych	•	•
49.	K. Szajnoch	okresu powojennego	lwowskiego historyka i pisarza (XIX w.)	Targ Kofski ^b	targu kofskiego
50.	Szewska ^a	średniowiecza	cechu szewców	•	•
51.	Świdnicka ^a	średniowiecza	kierunku ku Świdnicy	•	•
52.	Teatralna	1945	pobliskiego teatru miejskiego, obecnie Opery	Zwingerstrasse	położenia między murami miejskimi
53.	Uniwersytecka	1955	uniwersytetu	– Żydowska ^b , – Urszulanek	– mieszkalnych tu Żydów, – klasztoru sióstr przy tej ulicy
54.	Pl. Uniwersytecki	XIX	uniwersytetu	– Wróbla Górka ^b	•
55.	Wiązienna ^a	średniowiecza	wieżenia przy tej ulicy	•	•
56.	Św. Wita ^a	średniowiecza	nieistniejącej kaplicy św. Wita	•	•
57.	Włodkowica	okresu powojennego	Pawła Włodkowica (XIV/XV w.)	Wałowa	przebiegu po wewnętrznej stronie drugiej linii murów
58.	Pl. Wolności	okresu powojennego	•	Wałowa	jw.
59.	Wszystkich Świętych	okresu powojennego	pobliskiego szpitala Wszystkich Świętych	Przy kościele św. Barbary	kościół św. Barbary
60.	Zamkowa	początek XIX	pałacu przy K. Wielkiego	•	•
61.	Złote Koło	XVIII	gospody „Pod Złotym Kołem”	Podwałe nad Oławą przy Siedmiu Kołach ^b	wewnętrznych murów miejskich i fosy zasilanej Oławą

^a – nazwy przetrwałe od średniowiecza, ^b – niezachowane średniowieczne nazwy ulic
 Źródło: *Encyklopedia Wrocławia 2000*; Antkowiak 1970.

Tab. 5. Ulice Krakowa, Poznania i Wrocławia według zachowanych średniowiecznych nazw

Nazwy wg typu semantycznego	Zachowane nazwy ulic wg typów					
	Krakowa		Poznania		Wrocławia	
	Ogółem ulic	Udział ulic średniowiecznych w % (15=100)	Ogółem ulic	Udział ulic średniowiecznych w % (10=100)	Ogółem ulic	Udział ulic średniowiecznych w % (30=100)
1.	5	33,5	3	30,0	4	13,0
2.	3	20,0	1	10,0	4	13,0
3.	2	13,5	1	10,0	13	42,0
4.	3	20,0	-	-	5	16,0
5.	1	6,5	1	10,0	1	3,0
6.	-	-	1	-	-	-
7.	-	-	1	10,0	1	3,0
8.	1	6,5	2	20,0	3	10,0
razem	15	100,0	10	100,0	31	100,0

Źródło: obliczenia na podstawie tab. 2, 3, 4.

ulice wskazujące na dalej położone miasta: Wrocław i Wronki, oraz na płynącą tuż za murami Wartę. We Wrocławiu, mimo porównywalnej liczby ulic, nazw tego typu jest względnie mniej. Natomiast wyraźnie dominującym typem nazw we Wrocławiu są te związane z funkcją miejsca. W żadnym z pozostałych miast dominacja jednego typu nie jest tak widoczna. Mamy tu więc ulice świadczące o różnych funkcjonujących tu cechach, jak i miejscach przeznaczonych na zróżnicowane asortymentowo targi. Można więc określić średniowieczny Wrocław jako miejsce produkcyjne i handlowe. Na ryc. 3 widoczna jest wyraźna koncentracja ulic o funkcjach produkcyjnych na północ od Rynku. Koncentracja byłaby jeszcze większa po dodaniu ul. Kiełbaśniczej i Rzeźniczej, którym nazwy nadano dopiero w XVI wieku i Malarskiej – pochodzącej z XVIII wieku. Na drugim miejscu występują we Wrocławiu ulice związane z kultem świętych, ale w przeciwieństwie do podobnych ulic kierunkowych, te genetycznie pochodzą od patrona kościoła lub klasztoru usytuowanego przy ulicy. Dla kogoś, kto nie zna historii rozwoju miasta, nazwy te mogą być jednak nieczytelne. Pozostałe

typy występują pojedynczo. Najrzadsze są nazwy wywodzące się od miejscowych cech ulicy i obcych mieszkańców osiadłych w mieście.

Z przytoczonych danych trudno określić, poza funkcją produkcyjną i handlową Wrocławia, jakąś wyraźną specyfikę miast. Wynikać to może z nie trwałości nazw średniowiecznych, zmian, jakie miały miejsce w sieci ulicznej, a także z nie zawsze dokładnej polonizacji nazw niemieckich oraz z uniwersalności stosowanych wówczas oznaczeń. Na podstawie rubryk w tab. 2 i 3 dotyczących poprzednich nazw można wywnioskować, że zanikły przede wszystkim nazwy, które określały dokładnie usytuowanie ulicy, np. „przy Bogdance” w Poznaniu, „przy kościele św. Elżbiety” we Wrocławiu, „podmurna” w Krakowie. Inne zmiany są wyrazem zmian funkcji, „przebranżowienia” się ulic, czasami ich nobilitacji, np. Kramarska na Kotlarską, czy „Plac Cyckowy” na „Św. Barbary” we Wrocławiu, „Tandeta” na „Mały Rynek” w Krakowie. Zmiany mogły też wynikać z likwidacji obiektów, które desygnowały nazwę, np. zamku w Poznaniu (dawniej Zamkowa, obecnie Franciszkańska), młynów we Wrocławiu (dawniej Młyńska, obecna Kiełbaśnicza,) hodowanych świń w Krakowie (Świńska, obecnie św. Krzyża).

Wszystkie zmiany, jakie miały miejsce w okresie po średniowieczu, były jednak silnie związane z charakterem miejsca i świadczyły o procesach zachodzących w mieście na przestrzeni lat. Ich wspólną cechą było również zachowanie stosowanej dotąd przymiotnikowej formy ich nazwy.

Zupełnie inny charakter mają nazwy ulic wprowadzone po II wojnie światowej. Na szczęście są to pojedyncze przykłady nazw ulic w Poznaniu i Krakowie, niestety częstsze we Wrocławiu. Niefortunność tych nazw polega na wprowadzeniu w organizm średniowiecznego miasta nazw stosowanych dopiero od XIX wieku, a więc takich, które niosą pewną treść ideologiczną albo upamiętniają ważne osoby. W Krakowie należy do nich ul. Karola Olszewskiego nadana drodze pod murem miejskim w 1950 roku; w Poznaniu ul. Ignacego Paderewskiego nadana w 1945 roku dawnej ul. Nowej. We Wrocławiu należy do tego typu aż 12 ulic, tj. 1/5 wszystkich ulic Starego Miasta. Są to:

- pl. Bohaterów Getta, dawna Żydowska,
- ul. Antoniego Cieszyńskiego, dawna Wałowa,
- ul. Kazimierza Wielkiego, dawna na różnych odcinkach „wśród mleczarzy”, „przy młynie”, „nad Oławą”,

- ul. Wincentego Kraińskiego, dawna Mennicza,
- ul. Stanisława Leszczyńskiego, dawna Królewska,
- pl. Biskupa Nankera, dawna Rycerska,
- ul. Ofiar Oświęcimskich, dawna Pańska,
- ul. J.E. Purkyniego, dawna Wielka albo Szeroka,
- ul. Wita Stwosza, dawna św. Wojciecha,
- ul. Karola Szajnochy, dawna Targ Koński,
- ul. Pawła Włodkowica, dawna Wałowa,
- Pl. Wolności, dawniej ciąg dalszy Wałowej.

Należy przypuszczać, że przyczyną tak licznych „naleciałości” jest niefrasobliwość decydentów w powojennym Wrocławiu i nonszalancja w stosunku do niemieckiej tradycji miasta. „Odczytywanie” takiego miasta można porównać do czytania książki z powyrywaniem stronicami.

Wnioski

Mimo wszystko należy stwierdzić, że wszystkie badane miasta miały szczęście do gremiów decydujących o nazwach i tych wyrwanych stron nie jest na tyle dużo, żeby nie można było na podstawie nazw ulic wnioskować o:

- metryce miasta,
- dawnych funkcjach,
- sąsiedztwie geograficznym innych miast,
- ważnych obiektach istniejących niegdyś (nie zawsze zachowanych),
- hierarchii wyznawanych wartości,
- stratyfikacji społecznej dawnych mieszkańców,
- infrastrukturze miasta,
- poczuciu humoru jego mieszkańców.

Oczywiście odczytywanie tych wszystkich informacji wymaga czytelnika, który nie jest analfabetą.

Wszystkich tych cech można teoretycznie doszukiwać się w każdym mieście o średniowiecznej metryce, niestety w wielu miastach, szczególnie mniejszych i głównie na zachodzie Polski ciągłość semantyczna jest przerwana, a nazewnictwo nie pełni funkcji informacyjnej, a raczej dezinformacyjną.

A przecież nazwy ulic powinny być zapisanym w strukturze miasta znakiem komunikacji między kolejnymi pokoleniami jego mieszkańców.

Literatura

- Antkowiak Z., 1970, *Ulice i place Wrocławia*, Zakład Narodowy im. Ossolińskich, Wydawnictwo, Wrocław – Warszawa – Kraków.
- Encyklopedia Krakowa*, 2000, PWN, Kraków.
- Encyklopedia Wrocławia*, 2000, Wydawnictwo Dolnośląskie, Wrocław.
- Handke K., 1970, *Semantyczne i strukturalne nazwy ulic Warszawy*, Zakład Narodowy im. Ossolińskich, Wydawnictwo PAN, Wrocław – Warszawa – Kraków.
- Łuczak J.Y., 2010, *Spacerownik Poznański*, Agora, Warszawa.
- Miszewska B., 2004, *Nazwy ulic – signum temporis*, [w:] E. Orłowska (red.), *Kulturowy aspekt badań geograficznych: studia teoretyczne i regionalne*, 4, PTG i Instytut Geografii i Rozwoju Regionu, Uniwersytet Wrocławski, Wrocław.
- Miszewska B., 2005, *Nazwy ulic w rozwoju przestrzennym miasta*, *Konwersatorium Wiedzy o Mieście*, 18, 401–409.
- Siciński B., 2000, *Nazewnictwo ulic w polskim obyczaju językowym*, [w:] B. Jancewicz, L. Smółka (red.), *Nazwy ulic Wrocławia*, Towarzystwo Miłośników Wrocławia, Wrocław.
- Supranowicz E., 1995, *Nazwy ulic w Krakowie*, IJP PAN, Kraków.
- Topolski J. (red.), 1988, *Dzieje Poznania*, PWN, Warszawa – Poznań.
- Zakrzewski Z., 1971, *Nazwy osobowe i historyczne ulic Poznania*, Wydawnictwo Poznańskie, Poznań.

Strony internetowe

- www 1, <http://www.starykrakow.com.pl/dawne-ulice/ulice.htm> (dostęp: 30.06.2015).
- www 2, http://pl.wikisource.org/wiki/Nazwy_ulic_Poznaniu/Katalog_ulic_Poznania (dostęp: 30.06.2015).
- www 3, <http://www.poznanczyk.www/mapy.html> (dostęp: 30.06.2015).
- www 4, http://pl.wikipedia.org/wiki/Stare_Miasto_w_Poznaniu#mediaviewer/Plik:Stare_Miasto_w_Poznaniu.png (dostęp: 30.06.2015).

Informative function of preserved medieval street names in Kraków, Poznań and Wrocław

Summary

Streets are important elements defining the identity of a city. The article explores urban history and describes the nature of its economic and social character based on the street names preserved from the Middle Ages. The analysis includes the following Polish cities (within their location borders) of similar origins and ranking: Kraków, Poznań and Wrocław. The article emphasizes the importance of preserving old street names and the danger of introducing new names which are influenced by emotional or ideological factors.

Keywords: urban geography, geography of culture, city, semantics of street names

Barbara Miszewska

Wyższa Szkoła Zarządzania „Edukacja” we Wrocławiu

ul. Krakowska 56–62

50–425 Wrocław

barbara.lubicz-miszewska@uni.wroc.pl

MAŁGORZATA PIETRZAK

Smok jako symbol i jego obecność w przestrzeni miasta Krakowa

Zarys treści: Artykuł omawia znaczenie smoków w ikonosferze Krakowa. Zostają one przedstawione jako istotny element kultury oraz krajobrazu miasta.

Słowa kluczowe: smok, ikonosfera, przestrzeń miasta

Wprowadzenie

Analiza geograficzna przestrzeni oparta na metodach ilościowych jest ważna i powszechnie stosowana. Pomija ona jednak istotne aspekty wiedzy i doświadczenia ludzkiego, przede wszystkim zaś nie wystarcza do analizy świata odczuwalnego i postrzeganego przez ludzi, co więcej – pomniejsza znaczenie związków przyczynowych, które są trudne lub niewygodne do uwzględnienia przy matematycznych opisach i analizie ilościowej procesów i zjawisk. To właśnie w takich aspektach pomocna staje się geografia humanistyczna – kierunek badawczy, który rozwija się od lat 60. XX wieku. Geografia humanistyczna w sposób naukowy skupia się na odkrywaniu zachowań człowieka w kontekście znaczeń i wartości, a w centrum jej zainteresowań stoi taki aspekt rzeczywistości, którego postać odbierana zmysłami przez ludzi – jest przez nich odczuwana i wartościowana.

Ikonosfera Krakowa ma wymiar symboliczny. Niniejszy artykuł o Krakowie – o mieście, którego powstanie wiąże się z legendą o smoku, i o mieście, którego jednym z symboli jest smok/smoki – stanowi przykład rozważań z zakresu

geografii humanistycznej. Przypomina wielowiekową historię obecności smoków w dziejach Krakowa. Mówi o ich obecności w przestrzeni miasta, a gdy spojrzymy na to zagadnienie szerzej – pokazuje nam znaczenie miejsca, opowiada o kondycji przestrzeni miasta, a także obrazuje sens i wagę lokalnej – tu: miejskiej – tradycji. Wreszcie opowiada o mieście, w którym przebiega proces poszukiwania sensu, koniecznego, aby mieszkańcy znaleźli poczucie bezpieczeństwa i przynależności, a także możliwość kształtowania swojego świata. Smoki są jednym z symboli ikonosfery Krakowa, symbolem rozpoznawalnym i bliskim mieszkańcom oraz turystom, którzy tu przyjeżdżają, by poznawać i podziwiać miasto.

Ponieważ pojęcia: „miejsce”, „przestrzeń” oraz „ikonosfera” są nieostre i rozumiane wieloznacznie, krótko wyjaśnię, jak je definiuję. „Przestrzeń” i „miejsce” rozumiem tak jak Y.-F. Tuan, amerykański geograf, reprezentant geografii humanistycznej, według którego są to zasadnicze składniki naszego świata. Y.-F. Tuan (1987) określa je tak: „Przestrzeń stoi otworem, sugeruje przyszłość i zachęca do działania... Zamknięta i ucłowieczona przestrzeń staje się miejscem... Miejsce to bezpieczeństwo, przestrzeń to wolność: przywiązani jesteśmy do pierwszego i tęsknimy za drugą”. Natomiast szeroko rozumiana „ikonosfera człowieka” jest ogółem obrazów, widoków charakterystycznych dla miejsca, okresu lub jakieś kultury. W sensie wąskim natomiast jest to zasób obrazów i doznań wzrokowych konkretnej osoby, odnoszących się do miejsc, w których mieszka, odpoczywa i pracuje (np. ikonosfera mieszkania, ikonosfera świątyni, ikonosfera miasta). „Na ikonosferę składają się fakty – fakty pojawiania się obrazów. Wchodzą w jej zasięg obrazy bądź te, które tworzą się na naszych oczach, bądź te, które utworzyły się już wcześniej”. Tak przedstawia ją twórca tego pojęcia M. Porębski (1972). Z łatwością łączymy Wawel, kościół Mariacki, Lajkonika, kopiec Kościuszki z Krakowem – obrazy tych miejsc w naszych umysłach to ikony Krakowa, a ich odczytywanie jest podstawą skutecznej komunikacji międzyludzkiej (Szczepański i in. 2006).

O smokach w kulturze

Kraków to miasto historyczne; wielowiekowa siedziba książąt i królów Polski, ośrodek kultury i nauki. Dzięki legendzie o powstaniu miasta, w którą wmieszany jest smok – mówi się o nim jako o smoczym grodzie. Spod wzgórza wawelskiego pochodzi najslawniejszy polski smok – smok wawelski.

Smoki – istoty zrodzone w ludzkiej wyobraźni i nigdy nieistniejące realnie – odgrywały znaczącą rolę w mitologii wielu kultur. Domniemana moc tych stworów urosła do rangi symbolu siły i okrucieństwa. Słowo „smok” pochodzi od łacińskiego *draco*, co oznacza „wielki wąż, smok”. Z kolei greckie *δράκων*, *drakon* można tłumaczyć jako „wąż, gigant seafish”. Według *Słownika języka polskiego* smok to „występujący w wierzeniach ludowych i bajkach potwór, zwykle wielogłowy, skrzydlaty, mający szpony i potężny ogon, podobny do wielkiej jaszczurki”. W Chinach zwany *lung*, na Hawajach *kelekona* lub *mo`o*, w Indiach *makara*, w Serbii i Chorwacji *zmaj*, w Finlandii *lohikaarme*, Indianie Czerokezi nadali mu imię *unkltena*, Siuksowie *unhcegila*, Turcy *ujderha*, Maorysi z Nowej Zelandii *tarakona*, Węgrzy *srkany*, Japończycy *tatsu*, Walińczycy *draig*, Niemcy *Lindwurm*, Duńczycy *draak*, Anglicy *dragon*. W kulturach Azteków, Arabów, Duńczyków, Estończyków, Finów, Greków, Hebrajczyków, Rumunów, Rosjan, Turków smok był zwany *stworem* (Jones 2000).

Zastanawiające, że stworzone w wyobraźni człowieka stwory od wieków towarzyszą mu w jego życiu. Są obecne we wszystkich cywilizacjach niezależnie od szerokości geograficznej. I choć smoki nigdy nie istniały, to stały się obiektem wzbudzającym lęk, budziły respekt, były wyzywane na pojedynek, a dzięki legendom „brały udział” w powstaniu miast. Tylko na Wyspach Brytyjskich postać smoka pojawia się w legendach założycielskich aż 23 miast, które były lokowane pomiędzy XI a XIII wiekiem (Jones 2000). Także Kraków jako gród Kraka ma założycielską legendę związaną ze smokiem. Wrosła ona w dzieje miasta, jest w nim obecna i kultywowana. Legenda o smoku wawelskim stała się częścią tożsamości miasta, a mieszkańcy/miasto odwołują się do tradycji narosłych w oparciu o podanie o smoku. Wiele imprez kulturalnych – okazjonalnych i periodycznych – wiąże się z symbolem smoka. Symbolika smoka jest powszechnie obecna w ikonografii (tej dawnej, historycznej, i tej

obecnej) miasta. Kraków wypełniają rzeźby i detale architektoniczne przedstawiające smoki. Powstają pytania: jak bardzo przestrzeń miasta jest nasycona symbolem smoka? Gdzie i w jakiej formie symbole te występują? Pisząc i prezentując zdjęcia symbolu smoka obecnego w przestrzeni miasta, staram się na te pytania opowiedzieć.

Materiał ilustracyjny do niniejszego artykułu pozyskano podczas obserwacji terenowych, których szlak wyznaczył przewodnik po magicznym Krakowie M. Wolnego (2012). Informacje o smokach pochodzą z kwerendy literatury.

O smokach w ogóle, a o smoku wawelskim w szczególności

Potężne stwory o ciele łączącym w sobie cechy wielu zwierząt występowały w Egipcie 3000 lat p.n.e., w kulturze sumeryjskiej 2500 lat p.n.e. i babilońskiej 2000 lat p.n.e. U Majów (od roku 500 p.n.e. do 900 n.e.) spotykamy bóstwo będące owłosionym wężem. Smoki i zwierzęta o niezwykłych cechach pojawiają się też w opisach starożytnych myślicieli, np. u Pliniusza Starszego w *Historii naturalnej* czy średniowiecznych zapisach podróży Marco Polo. Marco Polo opisuje pałac Wielkiego Chana w Szandzu z kolumnami, na szczycie których stoją smoki podtrzymujące dach, wspomina o – rozpowszechnionym w całej Azji Środkowej, Tybecie i w Chinach – dwunastoletnim cyklu związanym ze zwierzętami i obecnym w tym cyklu z rokiem smoka. Lokalizuje też w Pamirze jezioro Smoka, którego brzegi roją się od ptactwa, i wiele opisów poświęca ozdobnym ornamentom ze smoczymi motywami. Podróżnik wymienia Sokotrę (wyspę położoną na Oceanie Indyjskim u wschodnich wybrzeży Zatoki Adeńskiej), która dostarczała różnych gatunków kadzidła, mirry, aloesu i innych wonności, stanowiących ważny przedmiot handlu. Wśród pachnących żywic eksportowanych z Sokotry wymienia się także żywicę zwaną „krwią smoka” lub „łzą drzewa indyjskiego”. Pliniusz Starszy (23–79), rzymski pisarz, przyrodnik, filozof, w rozdziale 13, tomu VIII *Historii naturalnej* opisuje węże występujące w Etiopii (znane jako smok Asachæi) i porównuje je do indyjskich. Jednocześnie wskazuje, że podania o smokach są niewiarygodne. W rozdziale 33 opisuje bazyliuszka z Cyreny, z cętką na głowie zdobiącą

go niczym korona, który potrafi się wielokrotnie skrócić, chuchać ogniem tak potężnym, że wypala trawy i kruszy skały. Mówiono o nim, że jego jad ociekający po włóchni zabijał zarówno jeźdźca, jak i konia.

Najstarsza wersja podania o smoku wawelskim znajduje się w *Kronice Polski (Historia Polonica)* napisanej przez Wincentego Kadłubka, biskupa krakowskiego, na przełomie XII i XIII wieku. Poniżej przytaczam skróconą wersję z wydania z 1803 roku „Polska przez Graka do wysokiej doprowadzona pomyślności, postanowiła potomstwo jego, zaszczycić następnego panowania godnością, gdyby iednak tey, ieden z synow jego bratoboystwa zbrodnią niezmazał. Znajdowała się w pobliskiey skały iaskiniach straszliwa poczwara, którą smokiem niektórzy bydź twierdzą, temu to smokowi żarłocznemu co tydzień koniecznie trzeba było pewną bydłąt dodawać liczbę, których jeźeliby rolnicy nakształt ofiary nie poświęcili, tyleż głowami własnymi przypłacać musieli. Grakus takiego nieszczęścia i klęski ludu nie mogąc zcierpieć, a będąc bardziey kochajacym Oyczyznę swoią, niż własne dzieci, potajemnie wzywa synow swoich, odkrywa im zamiar swoy, i radę stanowi. (...) Na odezwę Oyca zapałem ożywieni sławy synowie, niezwłocznie przedsięwzięli tak chlubny dla siebie uskutecznić zamysł. Udaią się na mieysce, a chwyciwszy się przemyśłu i sposobu, uskuteczнили zgubę straszdyła tego. Skóry bowiem bydłęcę palną wyładowawszy materyą na zwyczajnym ustanowili mieyscu, które gdy Smok żarłoczny chciwie pożera, w tym się siarka zapala i poczwarę krwawą udusza. Młodszy zaś brat uiety chucią zazdrości i panowania: brata starszego zdradliwie zabija, którego śmierć obłudnie opłakując, jakby od smoka był zabity chytrze udaie. Od Oyca mile jako zwycięzca przyiety iest. Młodszy Grakus oycowskiego panowania stał się następcą, ale gdy zbrodnia bratoboystwa wyjawiona została, na wieczne wygnanie wskazany iest”.

Należy nadmienić, że w oryginale kronikarz pisał o smoku zwanym *olophagus*, co oznacza potwora pożerającego w całości, czyli „całożercę”. Po raz pierwszy użyto nazwy „smok” w stosunku do wawelskiego potwora dopiero w II połowie XVI wieku (Sikorski 2012).

Jan Długosz, żyjący w wieku XV kronikarz i historyk, zmodyfikował legendę, pisząc, że król Krak walczył ze smokiem. W końcu XVI wieku Joachim Bielski, sekretarz królewski, poeta i historyk, zastąpił króla postacią sprytnego szewca Skuby. W takiej wersji podanie funkcjonuje współcześnie.

W połowie XVIII wieku Benedykt Chmielowski, ksiądz katolicki i pisarz, pisząc o królewskim wzgórzu wawelskim, podaje rok 770 jako czas zabicia smoka przez szewca Skubę na rozkaz Krakusa. Chmielowski, autor pierwszej polskiej encyklopedii powszechnej, w *Nowych Atenach* (1745) przedstawia również podanie o potworze wawelskim: „Smok jest także z węzów rodzajów... skrzydła mający... z błonek i skóry. Smok taki w krakowskiej skale Wawelu, za Krakusa monarchy wypłodzony... po przedmiesciach ludzi, bydło chwycił, pożerał, a jeszcze zarażał więcej jadowitym tchem swoim... Krakus Xiążę cielęcia skórę świeżą napchawszy saletrą, smołą i siarką, je przed dziurą jaskini owej położono, co głodny postrzegłszy Smok połknął, wkrótce rozgrzana w nim gorącym naturalnym siarka niewypowiedziane pragnienie wznieciła, które gdy wodą z bliskiej gasi Wisły, ruzpukł się...” (Chmielowski 1745). Obecnie legenda o prapoczątkach Krakowa z królem Krakiem i smokiem w głównych rolach wystawiana jest codziennie w Podziemiach Rynku – oddziale Muzeum Historycznego Miasta Krakowa.

Smok Wawelski w dzisiejszym Krakowie

Wszyscy, którzy pragną ujrzeć smoka wawelskiego, muszą szukać go w Smoczej Jamie, jaskini zlokalizowanej w obrębie wzgórza wawelskiego (229 m n.p.m.), zbudowanego z wapieni górnej jury. Położone w centrum Krakowa, wzgórze wawelskie jest zrębem tektonicznym ograniczonym uskokiemi o zrzucie 20–70 m. Samo wzgórze ma długość około 720 m i szerokość 350 m, a wznosi się od 25 do 30 metrów ponad otaczający je teren (Paulo, Rutkowski 2000). Geneza Smoczej Jamy związana jest z artezyjską cyrkulacją wód o podwyższonej temperaturze (Gradziński 2005). Jej łączna długość wynosi 276 m. We wczesnym średniowieczu w jaskini znaleziono kości, których nie umiano przypisać żadnemu ze współczesnych gatunków zwierząt. Ponieważ kości „smocze” odgrywały ważną rolę w ludowej magii, były z jaskini pieczołowicie eksploatowane. Po sproszkowaniu podawano je gorączkującym i chorym na padaczkę (Paulo, Rutkowski 2000). W XVI wieku jaskinia była zamieszкана. Na przełomie XVII i XVIII wieku u jej wylotu mieścił się szynk, a w środkowej komorze sala biesiadna. Z końcem XVIII wieku, w czasie budowy

twierdzy, zasypano ją i zamurowano. W rozdziale poświęconym Wawelowi Chmielowski wspomina, że w Smoczej Jamie „smokczą piwo i wino, zimne od skał zimnych”. Jaskinię udostępniono do zwiedzania w latach 1842–1846. Po odzyskaniu przez Polskę niepodległości z inicjatywy Adolfa Szyszko-Bohusza ponownie przeprowadzono prace nad jej udostępnieniem do zwiedzania, co spowodowało, że w latach 1918–1939 trwał w niej ożywiony ruch turystyczny. Kolejne prace nad bezpieczeństwem trasy turystycznej przeprowadzono w latach 1966–1976. Współcześnie trasa turystyczna ma 81 m długości i cechuje ją niewiele elementów naturalnych. W systemie korytarzy niedostępnych dla turystów, a odkrytych w roku 1983, znajdują się natomiast ciekawe formy w postaci kotłów wirowych na kopulastym stropie oraz wielobarwny ił wyścielający dno korytarzy (Paulo, Rutkowski 2000). Przed wyjściem do jaskini turyści mogą oglądać rzeźbę smoka zięjącego ogniem; jej autorem jest krakowski rzeźbiarz Bronisław Chromy. „Z tym smokiem było tak: władze miasta zorganizowały konkurs na fontannę na placu Wolnica. Chromy wysłał trzy prace i dostał trzy nagrody: pierwszą, drugą i trzecią. Kiedy rzeźba była już gotowa, do pracowni przyjechał prezydent miasta: ‘No nie! – powiedział – ten smok musi stanąć przy Smoczej Jamie’. Do swojego pomysłu przekonał dyrektora na wzgórzu wawelskim. ‘Dzieci będą pamiętały tylko smoka, nie Wawel’ – opierał się tamten. ‘Ale gdy dorosną, wrócą, by zobaczyć zamek’ – odpowiedział Chromy. Zaś na placu Wolnica stanęła Fontanna Grajków” (Janiszewska 2014).

O tym, że smok pomaga młodszym i starszym, a nie tylko cieszy oko, może świadczyć fakt, że aluminiowa replika rzeźby została zlicytowana podczas 23. finału Wielkiej Orkiestry Świątecznej Pomocy, wspierając leczenie dzieci i opiekę medyczną seniorów (www 5). Ile osób współcześnie odwiedza smoka wawelskiego? W roku 2013 Kraków odwiedziło 9,25 mln turystów (4,8 mln krajowych i 2,45 mln zagranicznych). Na pierwszych trzech miejscach w rankingu atrakcji turystycznych turyści wymienili: Rynek Główny, Wawel i dzielnicę Kazimierz. Wśród obiektów zwiedzanych przez turystów zagranicznych Wawel zajął pierwsze miejsce. W przedstawionym wyniku badań zwiedzanie Wawelu obejmowało komnaty Zamku Królewskiego, katedrę królewską, dzwon Zygmunt i smoka wawelskiego (www 3).

Smok wawelski w życiu kulturalnym Krakowa

W Krakowie rokrocznie mają miejsce dziesiątki uroczystości, widowisk, koncertów, imprez kulturalnych i masowych. W roku 2013 tylko w „Krakowskich Nocach” wzięło udział ponad 200 tys. osób, a w Jarmarku Świętojańskim ponad 100 tys. osób. Do znaczących widowisk plenerowych zalicza się Wielką Paradę Smoków, która organizowana jest od roku 2000 przez Teatr Groteska. Projekt „Wielka Parada Smoków – Mity i Legendy Europy”, współfinansowany z funduszy europejskich, był realizowany w latach 2006–2007 we współpracy z St. Patrick’s Festival z Irlandii (Dublin), Divadlo Maskaron z Czech (Praga), Heart of the Dragon Festival z Wielkiej Brytanii (Newcastle) oraz Teatro do Elefante z Portugalii (Setubal) (www 4). Warto w tym miejscu zwrócić uwagę, że celem projektu było zachowanie i ukazanie wspólnego dziedzictwa kulturowego zawartego w europejskich mitach, legendach i opowieściach przedstawiających początki miast, państw, krain Europy, oraz rozpowszechnienie wiedzy o wspólnych korzeniach i wartościach kulturalnych narodów europejskich. Podczas 14. Parady Smoków w roku 2014 aż 43 smoki były animowane przez 1200 dzieci, a widowisko obejrzało ponad 60 tys. widzów (www 6; www 7). Tym samym w „smoczym” widowisku wzięło udział więcej osób niż w innych masowych wydarzeniach kulturalnych organizowanych w Krakowie, jak np. Festiwal Kultury Żydowskiej (30 tys.), OFF Plus Camera (29 tys.), Krakowski Festiwal Filmowy (21,2 tys.), 6. Festiwal Muzyki Filmowej w Krakowie (13,6 tys.), Festiwal Sacrum Profanum (12,2 tys.), Unsound Festiwal (12 tys.), Festiwal Conrada (10 tys.) (www 2). Trwająca dwa dni Wielka Parada Smoków jest widowiskiem na Wiśle pod Wawelem, w którym wykorzystuje się światło i dźwięk, a jednocześnie piknikiem rodzinnym na Bulwarach Wiślanych, paradą uliczną w towarzystwie tancerzy, orkiestr, szczudlarzy, żonglerów idących od Wawelu, ulicą Grodzką do Rynku, i zlotem smoków. Dzieci z całej Polski projektują i własnoręcznie wykonują kilkumetrowe smoki, by stanąć do konkursu o tytuł najpiękniejszego i najbardziej pomysłowego potwora. W roku 2015 hasłem parady jest: „Smoki z czterech stron świata”. W minionych latach smoki inspirowane były m.in. tradycją i kulturą ludową, mitami i legendami Europy, żywiołami, kulturą rycerską i dworską. Celem tego wielkiego spotkania ze smokami jest nie tylko wspólna zabawa dzieci, młodzieży

i dorosłych, ale również doznania artystyczne, otwarcie się na odmienność innych kultur, poznanie ich bogactwa i piękna, zwrócenie się ku historii i tradycji, wzbudzenie szacunku i pobudzenie wyobraźni.

Okazuje się, że w Krakowie smoki można nie tylko zobaczyć, ale również zdobyć. Podczas Krakowskiego Festiwalu Filmowego, organizowanego od roku 1961, w trzech konkursach (międzynarodowym filmów dokumentalnych, międzynarodowym filmów krótkometrażowych i polskim) przyznawane są m.in. nagrody „Smoka Smoków” (nagroda indywidualna za całokształt twórczości), „Złotego Smoka” i „Srebrnego Smoka” (www 1). Autorem statuetki smoka jest również krakowski rzeźbiarz Bronisław Chromy.

O wymiarze symbolu w ikonosferze Krakowa

Żyjemy w czasach globalizacji. Powstające wspólnoty cechuje brak poczucia związku z miejscem, w którym przychodzi jej żyć i – jak pisze Z. Bauman (2000) – jesteśmy coraz bliżej „końca geografii”. W społeczeństwie post/ponowoczesnym w wyniku migracji, rozwoju transportu i wszechobecności mediów doszło do niespotykanego wcześniej samorzutnego procesu mieszania się kultury materialnej i symbolicznej. Żyjemy w społeczeństwie, „w którym sieci zastępują struktury, a nieprzerwana gra w podłączanie się i odłączanie się do sieci oraz niekończący się ciąg podłączeń i odłączeń zastępują determinację, przypisanie i przynależność” (Bauman 2011). Zewsząd – głoszą to politycy, socjologowie czy ekonomiści – płynie przekaz, że żyjemy w społeczeństwie ponowoczesnym i że „tu” i „tam” już nic nie znaczy (Bauman 2000). Słyszymy, że w określaniu ludzkich tożsamości terytorium traci swą kluczową rolę i nie ma już „naturalnych” miejsc zamieszkania. Jak pisze A. Giddens (2002), „obecnie [w ponowoczesności] żyjemy w świecie innym niż w minionych epokach – przekształcenie kategorii miejsca i przemieszanie zlokalizowanych czynności z ich odległymi kontekstami oraz rola doświadczenia zapośredniczonego radykalnie zmieniają sens tego, czym jest świat”. Zjawiska deterytorializacji – rozumianej jako utrata wpływu przestrzeni geograficznej i państwa na znaczną liczbę zjawisk społecznych (Burszta 1998) – odzwierciedlają m.in. style architektury (ze stylem międzynarodowym na czele), które powstały

i rozwinęły się w XX wieku. Kontrreakcją społeczeństwa na zachwalane przez modernizm zmiany i głoszone hasła nawołujące do odcięcia się od przesądów i kosmologii zamkniętych społeczeństw, jest m.in. szukanie sposobów na przywracanie niewielkich całości społeczno-urbanistycznych, tworzenie bezpiecznego sąsiedztwa w miastach, czy programy rewitalizacji miejskich obszarów zdegradowanych. Miasto było i będzie – jak pisał Wallis (1990) – systemem złożonym z dwóch organicznie powiązanych, współdziałających na zasadzie sprzężeń zwrotnych autonomicznych podsystemów: urbanistycznego i społecznego. Miasto (łac. *civitas*) od początku i zawsze oznaczało zarówno sferę materialną (w tym położenie i topografię), jak i zamieszkującą je zbiorowość. Ikonosfera i poszczególne obiekty architektury miasta są czymś trzecim – są nośnikami wartości, zasobami treści historycznych, kulturowych, mówią o osobach tu mieszkających i tu tworzących. Przed okresem ponowoczesności zasadniczą cechą wspólnot lokalnych była terytorialność. To zachowania przestrzenne człowieka związane z jego terytorium przez wieki rozwoju cywilizacji nadawały miastu znaczenie w sensie społecznym. Procesy symbolizacji, czyli nadawania znaczeń przekraczających korzyści praktyczne miejskim miejscom wspólnym i prywatnym, postrzegam jako proces zwrotny, przeciwstawny procesom deterytorializacji właściwym ponowoczesności. W mieście nowoczesnym, powstałym w nieodległej przeszłości otacza nas – czy wręcz próbuje nami zawładnąć – optyka funkcjonalna, modernistyczna i modernizacyjna. Inaczej jest w miastach zakorzenionych, gdzie współistnienie zróżnicowana w formie architektura powstała w różnym czasie i stylu. Tu, obserwując lub poznając przestrzeń miasta, angażujemy się w podziwianie jego widoku (walory estetyczne, materialne miejsca/obiektu) lub zapoznanie się z jego oznacznikami (znaczenie, wartość miejsca/obiektu). Takim miastem jest Kraków.

Problematyką związaną z wymiarem symbolicznym architektury czy, szerzej, ikonosfery zajmuje się wiele dziedzin nauki, w tym historia sztuki, teoria architektury, antropologia, socjologia, geografia humanistyczna i inne. Każda z tych dyscyplin przesiąknięta jest różnymi koncepcjami semiotycznymi i odmiennie postrzega związek materialnego znaku i jego znaczenie. I tak architekci przyjmują istnienie obiektywnej więzi między znakiem oraz znaczeniem i koncentrują się na ich materialnym, przestrzennym nośniku.

Semiotycy skupiają się na ideach, tu: na wrażeniach, impresjach umysłu ludzkiego, stanowiących przedmiot poznania. Przyjmuję, że zasadnicza struktura symbolu jest uwarunkowana historycznie i kulturowo. Traktuję znaki jako w pełni własność zbiorowości, co jest równoznaczne z tym, że znaki oddają cechy zbiorowości i jej kulturę, tworząc prawie stałe uniwersum.

Rozważania na temat symbolu – w tym symbolu smoka i jego obecności w przestrzeni miasta – wydają się zasadne i potrzebne. Musimy pamiętać, że waga krajobrazu miejskiego, rozumianego jako zespół symboli, różni się w zależności od kultury danego społeczeństwa, od miasta (jego kondycji i zakotwiczenia w historii) oraz pozycji społecznej osoby go postrzegającej. Krajobraz miejski Krakowa jest znakiem tożsamości jego mieszkańców. Miasto i jego mieszkańcy (a przynajmniej pewna ich część) dostrzegają potrzebę obecności obiektów i detali symbolicznych w jego historycznych dzielnicach także po to, by promować wizerunek Krakowa.

Przykładem braku świadomości granic między symbolami a płynną nowoczesnością jest zdarzenie, jakie miało miejsce w Krakowie, związane właśnie ze smokiem. Otóż potrzeba dowodu, że smok – ten smok wawelski – istniał naprawdę, tak silnie zawładnęła władzami miasta, że w momencie pojawienia się doniesienia o odkryciu w Lisowicach, położonych 150 km na północny zachód od Krakowa, drapieżnego Archosaura, którego skamieniałe kości zostały nazwane *smokiem* (długość zrekonstruowanego szkieletu wynosi 5–6 m, wiek około 205–200 Ma), Prezydent Miasta Krakowa stwierdził, co następuje: „dzięki temu odkryciu legenda stała się prawdą” (Niedźwiedzki i in. 2012; Skawiński 2012).

Symbol smoka w ikonografii Krakowa. „Smocza” gra miejska

Dla tych, którzy lubią indywidualnie podziwiać i chłonąć piękno Krakowa, przechadzać się ulicami jego dzielnic i śledzić jego urbanistyczną i architektoniczną złożoność, proponuję wycieczkę szlakiem smoków obecnych w ikonosferze miasta. Smoki sprytnie schowane przed okiem zabieganych przechodniów i turystów czają się nad bramami wejściowymi do kamienic, plują wodą

spływającą z dachów, dumnie spoglądają z elewacji, strzegą wejść do bram; są też smoki, które padają ofiarą nękańcych je ludzi i istot nadprzyrodzonych.

Smoczy szlak można rozpocząć przy murach Wawelu pod pamiątkową tablicą ufundowaną przez księcia Stanisława Jabłonowskiego w roku 1860 (Sikorski 2012), na której widnieje napis: KRAKUS XSIĄŻE POLSKI PANOWAŁ MIĘDZY 730 – 750 R. (METRKI KORONNE, FASC.2,PAG. 40) W TEM MIEJSCU JEST JAMA W KTÓREJ ZABIWSZY DZIKIEGO SMOKA OSIADŁ NA WAWELU I FUNDOWAŁ MIASTO KRAKÓW.

W wędrowce po mieście niech przydatne będą dołączone do artykułu tablice z wizerunkami symbolu smoka. Jest ich dwanaście i zawierają kilkadziesiąt zdjęć przedstawień smoka, które udało mi się dostrzec w Krakowie. Tablice I a, I b to fotografie smoków będących ozdobą rzygaczy, tablice II a, II b – smoki jako rzeźby, tablice III a, III b – smoki jako element wszechobecny w krajobrazie kulturowym miasta, tablice IV a, IV b – smoki jako wyobrażenie walki dobra ze złem, tablice V a, V b, V c, V d – smoki jako ozdoba fasad i portali gmachów, domów oraz kamienic. Odkryjmy dla siebie te detale, spróbujmy je wydobyć z utajnienia czy niedostrzegania i doceńmy ich piękno. To detale właśnie – symboliczne smoki, mogą nam przybliżyć miasto, mogą pomóc nam oswoić „przestrzeń” i zamienić ją w przyjazne i znane „miejsce”.

Zakończenie

Miasto – w tym Kraków – i jego krajobraz, rozumiane jako system znaków, funkcjonują w rzeczywistości materialnej i wyobraźniowej. Są to dwa odrębne, ale zależne od siebie porządki rzeczywistości. Postrzegając miasto, użytkując jego architekturę, doświadczając miasta społecznie – czynimy je faktami kulturowymi. Miasto, dzielnica, budynek, detal architektoniczny stają się znakami i symbolami dopiero wówczas, gdy uzyskają społeczną akceptację. Legenda o smoku wawelskim została zaakceptowana już dawno przez społeczność miasta jako element współtworzący historię Krakowa. Legenda została przekuta w symbol, a ten nazaczył miasto. I tak oto smok wawelski stał się symbolem miasta, a jego przedstawienia zaludniły miasto, kryjąc się w ozdobach rzygaczy, w wolnostojących rzeźbach, a także w płaskorzeźbach



Fot. 1



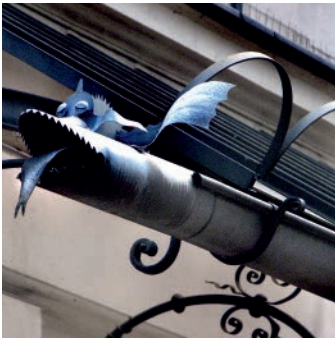
Fot. 2



Fot. 3



Fot. 4



Fot. 5



Fot. 6

Tab. Ia. Krakowskie smoki. Smoki jako ozdoba rzygaczy

Fot. 1. Zamek Królewski, Wawel

Fot. 2. Collegium Maius, Uniwersytet Jagielloński

Fot. 3 i Fot. 4. Bazylika archikatedralna pw. św. Stanisława i św. Wacława, Wawel

Fot. 5. Ul. Sereno Fenna 1

Fot. 6. Bazylika archikatedralna pw. św. Stanisława i św. Wacława, Wawel

fot. Małgorzata Pietrzak; opr. graf. Marek Angiel



Fot. 1



Fot. 2



Fot. 3



Fot. 4

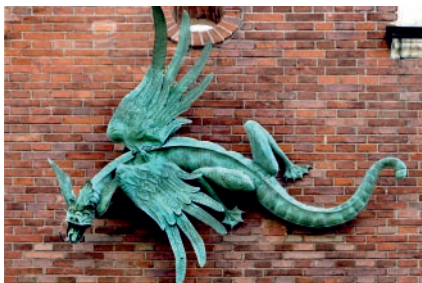
Tab. Ib. Krakowskie smoki. Smoki jako ozdoba rzygaczy

Fot. 1. Kościół pw. św. Wojciecha, Rynek Główny

Fot. 2. Ul. Długa 1

Fot. 3. i Fot. 4. Bazylika archikatedralna pw. św. Stanisława i św. Wacława,
Wawel

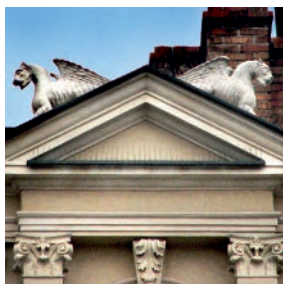
fot. Małgorzata Pietrzak; opr. graf. Marek Angiel



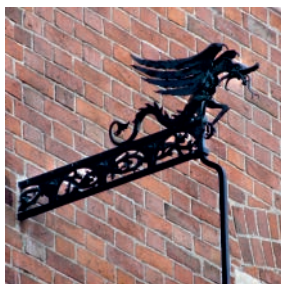
Fot. 1



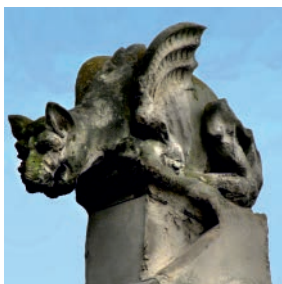
Fot. 2



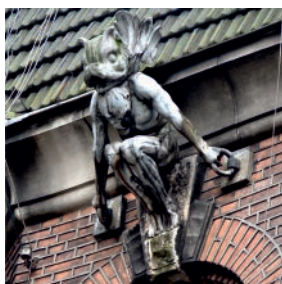
Fot. 3



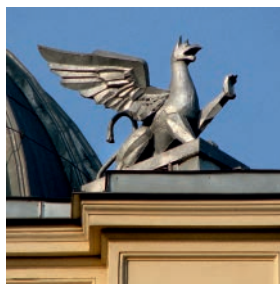
Fot. 4



Fot. 5



Fot. 6



Fot. 7

Tab. IIa. Krakowskie smoki. Smoki jako rzeźby wolnostojące

Fot. 1. Ul. Smoleńsk 18

Fot. 2. Ul. Królowej Jadwigi 39

Fot. 3. Rynek Główny 29

Fot. 4. Wawel

Fot. 5. Ul. Biskupia 1

Fot. 6. Ul. Lubomirskiego 29

Fot. 7. Akademia Sztuk Pięknych, Plac Matejki



Fot. 1



Fot. 2



Fot. 3

Tab. IIb. Krakowskie smoki. Smoki jako rzeźby wolnostojące

Fot. 1. Smok, rzeźba Bronisława Chromego; kolekcja prywatna

Fot. 2. Ul. Piłsudskiego 12

Fot. 3. Smok Wawelski, rzeźba Bronisława Chromego; Smocza Jama,
Bulwary Wiślane



Fot. 1



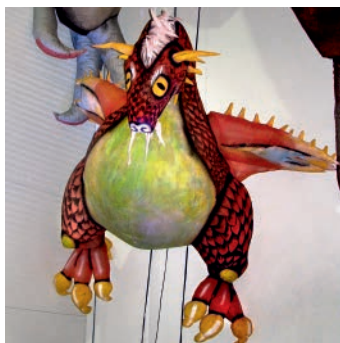
Fot. 2



Fot. 3



Fot. 4



Fot. 5



Fot. 6

Tab. IIIa. Krakowskie smoki. Smoki jako element wszechobecny w krajobrazie kulturowym miasta

Fot. 1. Parada Smoków, Jubileusz 750-lecia lokacji Krakowa, Rynek Główny

Fot. 2. Smok „Spawuś” Kampus Akademii Górniczo-Hutniczej

Fot. 3. Smok, postać z przedstawienia pt. Legenda o dawnym Krakowie; Podziemia Rynku – oddz. Muzeum Historycznego Miasta Krakowa

Fot. 4. Tablica z nazwą ulicy Smoczej

Fot. 5. i Fot. 6. Smoki z Parady Smoków, dekoracja hali Międzynarodowych Targów Książki

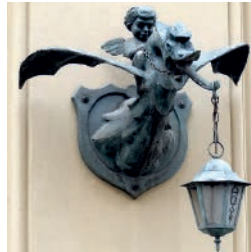
fot. Małgorzata Pietrzak; opr. graf. Marek Angiel



Fot. 1



Fot. 2



Fot. 3



Fot. 4



Fot. 5



Fot. 6



Fot. 7

Tab. IIIb. Krakowskie smoki. Smoki jako element wszechobecny w krajobrazie kulturowym miasta

Fot. 1. Mur obronny Wawelu

Fot. 2. Ul. św. Anny 3

Fot. 3. Ul. Gołębia 4

Fot. 4. Kościół pw. św. Barbary, Mały Rynek 8

Fot. 5. Ul. Lea 17

Fot. 6. Ul. św. Wawrzyńca 26

Fot. 7. Prof. dr hab. Zygmunt Górka wraz z autorką i transmedialnym smokiem (styczeń 2015 r.)

fot. Małgorzata Pietrzak; opr. graf. Marek Angiel



Fot. 1



Fot. 2



Fot. 3



Fot. 4



Fot. 5



Fot. 6

Tab. IVa. Krakowskie smoki. Smoki jako wyobrażenie walki dobra ze złem

Fot. 1. Kościół pw. św. Katarzyny, ul. Augustiańska 7

Fot. 2. Ul. Miechowska 5

Fot. 3. Kościół pw. św. Barbary, Mały Rynek 8

Fot. 4. Ul. Wąsowicza 7

Fot. 5. Ul. Karmelicka 45 a

Fot. 6. Ul. Żuławskiego 16



Fot. 1



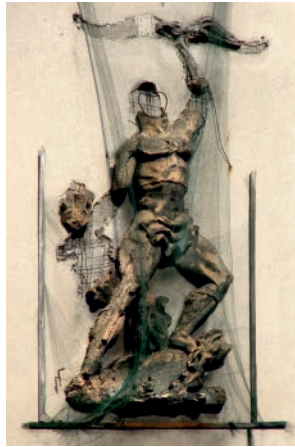
Fot. 2



Fot. 3



Fot. 4



Fot. 5



Fot. 6

Tab. IVb. Krakowskie smoki. Smoki jako wyobrażenie walki dobra ze złem

Fot. 1. Kościół archidiecezjalny pw. Wniebowzięcia NMP, Rynek Główny 5

Fot. 2. Dworek Jana Matejki w Krzesławicach

Fot. 3. Kościół pw. św. Marka, ul. św. Marka 10

Fot. 4. Ul. Sienna 16

Fot. 5. Ul. Lenartowicza 13

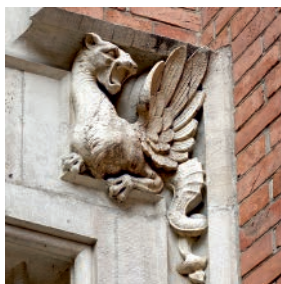
Fot. 6. Urząd Miasta Krakowa, Plac Wszystkich Świętych 3



Fot. 1



Fot. 2



Fot. 3



Fot. 4



Fot. 5



Fot. 6



Fot. 7

Tab. Va. Krakowskie smoki. Smoki jako ozdoba fasad i portali gmachów, domów oraz kamienic

Fot. 1. Ul. Lea 36 a

Fot. 2. Zamek Królewski, Wawel

Fot. 3. Collegium Witkowskiego

Fot. 4. Ul. św. Wawrzyńca 31 b

Fot. 5. Ul. Urzędnicza 37

Fot. 6. Ul. Starowiślna 86

Fot. 7. Ul. Starowiślna 84



Fot. 1



Fot. 2



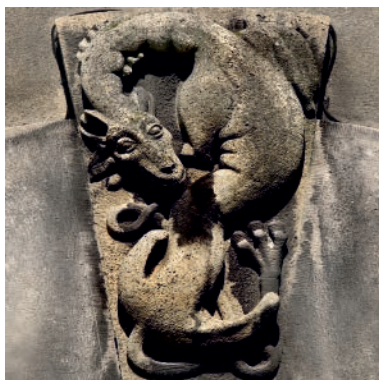
Fot. 3



Fot. 4



Fot. 5



Fot. 6

Tab. Vb. Krakowskie smoki. Smoki jako ozdoba fasad i portali gmachów,
domów oraz kamienic
Fot. 1. i Fot. 2. Ul. Batorego 19
Fot. 3. do Fot. 6. Ul. Lea 17

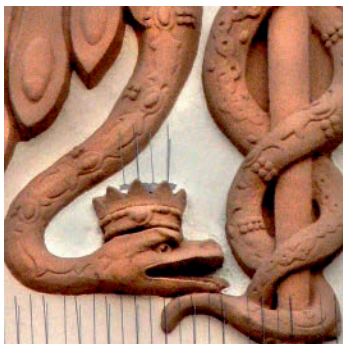
fot. Małgorzata Pietrzak; opr. graf. Marek Angiel



Fot. 1



Fot. 2



Fot. 3



Fot. 4



Fot. 5



Fot. 6

Tab. Vc. Krakowskie smoki. Smoki jako ozdoba fasad i portali gmachów, domów oraz kamienic

Fot. 1. Ul. Garncarska 26

Fot. 2. Ul. Kazimierza Wielkiego 59

Fot. 3. i Fot. 4. Rynek Główny 5

Fot. 5. Ul. Sławkowska 3

Fot. 6. Ul. Starowiślna 27

fot. Małgorzata Pietrzak; opr. graf. Marek Angiel



Fot. 1



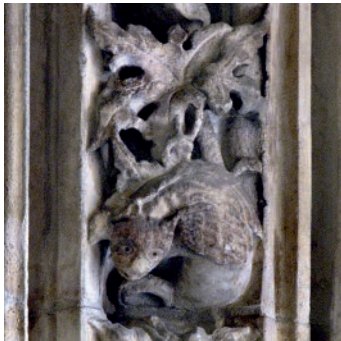
Fot. 2



Fot. 3



Fot. 4



Fot. 5



Fot. 6

Tab. Vd. Krakowskie smoki. Smoki jako ozdoba fasad i portali gmachów, domów oraz kamienic

Fot. 1. Ul. Karmelicka 35

Fot. 2. Kościół pw. Nawiedzenia NMP, ul. Karmelicka 19

Fot. 3. Rynek Główny 5

Fot. 4. Kościół pw. św. Barbary, Mały Rynek 8

Fot. 5. Kościół pw. Świętej Trójcy, ul. Stolarska 12

Fot. 6. Kościół pw. św. Barbary, Mały Rynek 8

fot. Małgorzata Pietrzak; opr. graf. Marek Angiel

zdobiących elewacje kamienic oraz w detalach i zdobieniach architektonicznych. Smoki zaistniały więc jako element wszechobecny w krajobrazie kulturowym miasta.

Podziękowania

„Smoczy” artykuł z Krakowem w tle dedykuję panu prof. Zygmuntowi Górcie. Dedykuję go Człowiekowi i Geografowi, który kocha swoje miasto – Kraków. Dedykuję go Pasjonatowi, Nauczycielowi i Wychowawcy wielu pokoleń geografów na Uniwersytecie Jagiellońskim, którym zaszczycał potrzebę poznawania świata i jego złożoności, uczył jego piękna. Dedykuję go Człowiekowi o wielkiej wiedzy, Człowiekowi mądrymu, który zawsze ujmuje innych swoim poczuciem humoru.

Składam serdeczne podziękowania dr Markowi Angielowi za dyskusję i konsultację tekstu w aspekcie dotyczącym ikonosfery miasta oraz opracowanie graficzne tablic zamieszczonych w tym artykule.

Literatura

- Bauman Z., 2000, *Globalizacja*, Biblioteka Myśli Współczesnej, PIW, Warszawa.
- Bauman Z., 2011, *Kultura w płynnej nowoczesności*, Narodowy Instytut Audiowizualny, Warszawa.
- Burszta W., 1998, *Antropologia kultury. Tematy, teorie, interpretacje*, Wydawnictwo Zysk i S-ka, Poznań.
- Chmielowski B., 1745, *Nowe Ateny*, http://biblioteka.vilo.bialystok.pl/lektury/Barok/Benedykt_Chmielowski_Nowe_Ateny.pdf (dostęp: 23.03.2015).
- Giddens A., 2002, *Nowoczesność i tożsamość. „Ja” i społeczeństwo w epoce późnej nowoczesności*, PWN, Warszawa.
- Gradziński R., 2005, *Smocza Jama na Wawelu*, http://www.mos.gov.pl/g2/big/2009_06/17acb6600e666cb510631a40d27650d6.pdf (dostęp: 23.03.2015).
- Janiszewska J., 2014, *Prof. Chromy. Wawelski smok, owieczki i pies*, Gazeta Krakowska. Czytaj więcej: <http://www.gazetakrakowska.pl/artykul/1084682,prof-chromy-wawelski-smok-owieczki-i-pies,id,t.html?cookie=1> (dostęp: 23.03.2015).

- Jones David E., 2000, *An Instinct for Dragons*, Routledge, Nowy York, http://books.google.pl/books?id=P1uBUZupE9gC&lpg=PP1&pg=PP1&redir_esc=y#v=onepage&q&f=false (dostęp: 23.03.2015).
- Marco Polo, 1953, *Opisanie świata*, Kraków, <http://biblioteka.kijowski.pl/sredniowiecze/polo%20marco%20-%20opisanie%20%E5%9Bwiata.pdf> (dostęp: 23.03.2015).
- Niedźwiedzki G., Sulej T., Dzik J., 2012, *A large predatory archosaur from the Late Triassic of Poland*, *Acta Palaeontologica Polonica* 57 (2), 2012, 267–276.
- Paulo A., Rutkowski J., 2000, *Zagadki wawelskiego wzgórza, Geoturystyka dla każdego*, http://www.krakow.friko.pl/html/zagadki_wzgorza.html (dostęp: 23.03.2015).
- Pliniusz Starszy, *Historii naturalnej ksiąg XXXVII*, przeł. J. Łukaszewicz, Poznań, W księgarni i drukarni J. Łukaszewicza 1845, t. VIII, URL: <http://polona.pl/item/202225/115/http://polona.pl/item/189311/2/> (dostęp: 23.03.2015).
- Porębski M., 1972, *Ikonosfera*, Biblioteka Myśli Współczesnej, PIW, Warszawa.
- Sikorski M., 2012, *Smok wawelski w kręgu mitu i historii*, Wydawnictwo Sativa Studio, Stradunia.
- Skawiński T., 2012, *Potential Effects of a Species' Name Evo Education and Outreach*, 5 (1).
- Smocza Jama Zamek Królewski na Wawelu, <http://wawel.krakow.pl/pl/op/11/Smocza-Jama> (dostęp: 23.03.2015).
- Szczepański M., Ślęzak-Tazbir W., Świątkiewicz-Mośny M., 2006, *Ikony miastofery*, Nauka, 3, http://www.pan.poznan.pl/nauki/N_306_10_Szczepanski.pdf (dostęp: 23.03.2015).
- Tuan Yi-Fu, 1987, *Przestrzeń i miejsce*, Biblioteka Myśli Współczesnej, PIW, Warszawa.
- Wallis A., 1990, *Socjologia przestrzeni*, Niezależna Oficyna Wydawnicza, Warszawa.
- Wielka Parada Smoków – Mity i Legendy Europy, https://www.bip.krakow.pl/?dok_id=22323&metka=1 (dostęp: 23.03.2015).
- Wincenty Kadłubek, *Historia Polska z kroconą, Łowicz 1803*, Wielkopolska Biblioteka Cyfrowa, URL: http://www.wbc.poznan.pl/Content/1500/Historia_polska_zkrocona.djvu (dostęp: 23.03.2015).
- Wolny M., 2012, *Tropem smoka – przewodnik po magicznym Krakowie*, Wydawnictwo Alter, Radosław Palonka, Kraków.
- Żłota Encyklopedia PWN, 2003, Wydawnictwo Naukowe PWN, DVD.

Strony internetowe

www 1, <http://cracowfilmfestival.pl/krakowski-festiwal-filmowy/> (dostęp: 23.03.2015).

www 2, <https://www.bip.krakow.pl/zalaczniki/dokumenty/n/125138/karta> (dostęp: 23.03.2015).

www 3, http://www.mot.krakow.pl/media/badanie-ruchu-turystycznego/badania_ruch_tur_2013.pdf (dostęp: 23.03.2015).

www 4, <http://www.ccp.ie/itemcasestudy/thegreatdragons> (dostęp: 23.03.2015).

www 5, <http://aukcje.wosp.org.pl/hit-twoj-smok-wawelski-zmienia-wlasciciela-okazja-i1232129> (dostęp: 23.03.2015).

www 6, <http://www.groteska.pl/wielka-parada-smokow> (dostęp: 23.03.2015).

www 7, <http://paradasmokow.pl>; groteska.pl (dostęp: 23.03.2015).

Dragon as an omnipresent symbol of the city of Kraków

Summary

This article talks about Kraków – the city whose origins closely intertwine with the legend about the dragon, who is one of the city's symbols. This story veers off course to explore the issues of geography of humanities. It takes the readers for a journey through the long history of Kraków, across many centuries, documenting the presence of dragons along the way. The article unveils them in the context of the city and – when we look from a wider perspective – depicts the condition of the city and pictures the sense and the magnitude of its urban history. Finally, it tells the story of a city where the process of searching for the absolute meaning keeps happening, in order for the inhabitants to find a sense of security and a sense of belonging – but also shaping their own worlds. Dragons belong to the iconic domain of Kraków: a symbol recognized and close to the hearts of inhabitants and tourists alike. Those who arrive here to talk, explore and admire the city. As attachment for these articles I have included tables with tens of renditions of dragons. Tables Ia, Ib contain photographs of dragons mounted as decorations of gutters tables; II a, II b show sculptures of dragons, tables III a, III b – an omnipresent dragon element in the cultural landscape of the city, tables IV a, IV b dragons pictured in the fight between good and evil, V a, V b, V c, V d – dragons as decorations of facades and porticos of edifices, churches, houses and residential city buildings.

Keywords: dragon, iconosphere, urban space

Malgorzata Pietrzak, m.pietrzak@geo.uj.edu.pl

Instytut Geografii i Gospodarki Przestrzennej

Uniwersytet Jagielloński

ul. Gronostajowa 7, 30-387 Kraków

LUCYNA PRZYBYLSKA

Kierunki sakralizacji przestrzeni polskich miast

Zarys treści: W artykule przedstawiono proces sakralizacji przestrzeni publicznych polskich miast. W toku pracy omówione zostają determinanty, rodzaje i formy sakralizacji. W końcowej części opracowania zaprezentowano główne trendy w sakralizacji oraz czynniki decydujące o cechach tego procesu.

Słowa kluczowe: sakralizacja, przestrzeń miasta, miasta Polski

Wprowadzenie

Przedmiotem niniejszego opracowania uczyniono jeden ze współczesnych procesów zmian w przestrzeni polskich miast, jaki rozpoczął się po transformacji ustrojowej w 1989 roku, czyli sakralizację przestrzeni publicznych. Pod pojęciem tym autorka rozumie wzrost przejawów religii w przestrzeniach, które są przeznaczone dla ogółu i dostępne dla wszystkich, np. drogi, ulice, place, rynki, parki, wzgórza, szkoły, stadiony. W owych przestrzeniach znajdują się na stałe lub pojawiają się (tym)czasowo fenomeny, które są związane z kultem publicznym, np. kościół, kaplica, kapliczka, krzyż, czy rytuałami religijnymi, np. procesje, pielgrzymki i modlitwy. Należą do nich też zjawiska pozostające w mniej formalnej relacji z kultem, inspirowane tradycją religijną, np. nazwy, napisy, krzyże pamięci, pomniki, oraz wydarzenia promujące wartości religijne, np. niektóre festiwale czy biegi. Zakres opracowania dotyczy wyłącznie form sakralizacji spotykanych w miastach oraz związanych z jednym wyznaniem – Kościołem rzymskokatolickim. Starano się ukazać

przykłady miast różnych pod względem położenia i wielkości, aby dowieść, że proces sakralizacji ma zasięg ogólnopolski.

W kolejnej części opracowania ukazano proces sakralizacji w kontekście innych współczesnych przemian dokonujących się w przestrzeni polskich miast postkomunistycznych. Następnie przedstawiono determinanty sakralizacji przestrzeni. Dalej opisano rodzaje i formy oraz kierunki zmian przejawów religii w przestrzeni miejskiej zaobserwowane w ostatnich dekadach w czasie badań terenowych oraz podczas analizy literatury przedmiotu i doniesień lokalnych mediów. Część przykładów i dokumentacji fotograficznej pochodzi z materiałów zebranych podczas realizacji (2012–2014) projektu naukowego „Sakralizacja przestrzeni publicznych w Polsce”¹. Autorka nie przeczy, że w Polsce równolegle zaszedł (lub zachodzi) także odwrotny proces, czyli desakralizacja przestrzeni publicznej (lub szerzej pojmowanej sfery publicznej). Porównanie obu procesów jest jednak obszernym zagadnieniem, zasługującym na odrębne opracowanie.

Współczesne procesy zmian w przestrzeniach miejskich

Do nowych procesów zmian występujących w małych miastach pomorskich M. Czepczyński (2012) zalicza sakralizację, historyzację, estetyzację i animację, a „sakralizacja należy do najbardziej wyrazistych i dynamicznych procesów społeczno-przestrzennych”. Autor nie definiuje sakralizacji, ale wylicza jej desygnaty. Zauważa, że na poziomie urbanistycznym zazwyczaj objawia się ona figurą Chrystusa, Maryi, Jana Pawła II lub krzyżem, a także centralnie położonymi terenami i budynkami kościelnymi. Zwraca też uwagę na czasowe formy sakralizacji przestrzeni publicznych, np. widoczne podczas procesji Bożego Ciała. Niniejsze opracowanie wykazuje, że proces sakralizacji dotyczy skali całego kraju i ma wielu wymiarów.

¹ Projekt został sfinansowany ze środków Narodowego Centrum Nauki przyznanych na podstawie decyzji numer DEC-2011/03/B/HS1/00394.

Z kolei przejawem procesu historyzacji jest stawianie pomników ku czci dawnych wydarzeń i/lub bohaterów oraz pielęgnowanie przeszłości. M. Czepczyński (2012) zauważa, że historyzacja jest często ściśle połączona z sakralizacją. Wiele sakralnych form w przestrzeni przybiera historyzujące czy archaizujące kształty, co wynika z ogólnie konserwatywnych postaw mieszkańców i decydentów. Poza tym odwoływanie się do pewnej „lepszey” przeszłości w niepewnych czasach postmodernizmu wydaje się powszechną praktyką.

Estetyzacja może być rozumiana jako niewątpliwa przeciwwaga do wyżej omówionego procesu historyzacji i jest utożsamiana z pewną formą nowoczesności i przejawem modernizacji (Czepczyński 2012). Proces ten jest reprezentowany przez rzadko spotykane przed 1989 rokiem wysokościewce i designerskie plomby miejskie oraz elementy małej architektury, potocznie odbierane jako nowoczesne i/lub urocze (np. *pomnikowe ławeczki*, fontanny). Na proces estetyzacji polskich miast składa się również uporządkowanie roślinności, czyli zabiegi zmierzające do prześwietleń, sezonowej wymiany klombów, a w okresie grudzień – styczeń ustawienie dużej iluminowanej bożonarodzeniowej choinki.

Powszechnie przeprowadzana w ostatnich dekadach (częściowo z funduszy unijnych) rewitalizacja najstarszych i najbardziej prestiżowych części miast przywraca im nie tylko historyczny charakter, ale również uatrakcyjnia je jako miejsce spotkań mieszkańców i wypoczynku turystów. Nowo wybrukowane uliczki ze stylowymi lampami i ławeczkami oraz zadbana roślinność zachęcają do spacerów zarówno mieszkańców miasta, jak i przybywających tu gości. Zabiegi te są częścią zidentyfikowanego przez M. Czepczyńskiego (2012) procesu animacji, który „polega na ożywianiu centralnych przestrzeni miast przez wprowadzenie funkcji i formy sprzyjającej aktywności miejsc, w tym także codziennej”.

Wymienione wyżej procesy składają się na obserwowane współcześnie zmiany w miejskim krajobrazie kulturowym Polski. Krajobraz kulturowy jest wynikiem czynników historycznych i występujących aktualnie (Myga-Piątek 2012). Należy zauważyć, że animacja, sakralizacja, estetyzacja i do pewnego stopnia historyzacja towarzyszą całemu rozwojowi cywilizacyjnemu, jednakże w ostatnich trzech dekadach w Polsce nastąpiła intensyfikacja tych procesów na skalę nieporównywalnie większą niż we wcześniejszych latach

(szczególnie jeśli porównamy je do tzw. okresu PRL-u). Owe procesy współtworzą aktualny krajobraz kulturowy, będący zawsze wynikiem nieustannych negocjacji pomiędzy zapominaniem i wspomnianiem różnych grup społecznych; reprezentują niejako sytuacje lokalnych społeczności, zmagających się z rzeczywistością, o której chciałyby zapomnieć, i tą, o której powinny pamiętać, bowiem „kultura trwa zgodnie ze sposobami, jak jest odtwarzana i przekazywana” (Bonnemaisson 2005). Jak dalej zostanie wykazane, elementy *sacrum* w przestrzeni miejskiej, uważane niekiedy za charakterystyczne dla minionych wieków, nadal są obecne w przestrzeniach publicznych polskich miast. Co więcej, w formach sakralizujących tę przestrzeń widać dialog z tradycją religijną oraz nowymi potrzebami i możliwościami *homo religiosus*.

Zarysowane wyżej przemiany w przestrzeni polskich miast są zauważalne także w innych krajach Europy Wschodniej. Na przykład w słowackim Preszowie R. Matlovič (2000) zidentyfikował proces estetyzacji („estetyzacja zabudowy”) i sakralizacji („sakralizacja przestrzeni miejskiej”) jako część procesów transformujących funkcjonalną i morfologiczną strukturę przestrzenną miast postkomunistycznych, uwarunkowanych ogólnymi procesami transformacyjnymi, do których autor zaliczył liberalizację ekonomiczną i polityczną, demokratyzację, prywatyzację, restytucję własności prywatnej oraz odnowę samorządu lokalnego.

Determinanty procesu sakralizacji

Każdy proces społeczny ma różne czynniki i uwarunkowania. Autorka przyjmuje, że na proces sakralizacji wpływają z jednej strony przekonania i potrzeby, a z drugiej możliwości ich wyrażania przez *homo religiosus*. Różne formy obiektów i zachowań religijnych wypełniające od 30 lat przestrzeń Polski są wypadkową tych dwóch podstawowych determinant. Z jednej strony jest to więc społeczeństwo polskie charakteryzujące się względnie wysoką religijnością (czynnik wewnętrzny), a z drugiej wzrastające od lat 80. XX wieku możliwości ekonomiczne i polityczne (czynnik zewnętrzny, czyli uwarunkowania) rozwoju publicznych form kultu.

W wyniku eksterminacji ludności żydowskiej, migracji ludności oraz zmian granic w pierwszych latach po II wojnie światowej Polska stała się krajem homogenicznym pod względem religijnym, w którym dominującym wyznaniem stał się katolicyzm. Warto podkreślić współczesną wyjątkową sytuację religijną w Polsce na tle innych państw Europy Wschodniej. E. Klima (2011) zwraca uwagę na pierwsze miejsce Polaków pod względem praktyk religijnych, a E. Bilśka-Wodecka (2012) na ich najwyższą formalną przynależność do związków wyznaniowych. Według danych zawartych w *Roczniku Statystycznym Rzeczypospolitej Polskiej* (2012) w 2011 roku katolicy stanowili 95,5% ludności Polski. W tym samym roku, według Instytutu Statystyki Kościoła Katolickiego, 40% katolików uczęszczało co niedzielę na mszę św. (*Kościół w Polsce* 2013).

Zajmując się formami manifestacji danej religii w przestrzeni, nie można pominąć jej założeń doktrynalnych, one bowiem określają treść procesu sakralizacji. Religijność ochrzczonych w Kościele rzymskokatolickim uwarunkowana jest nauczaniem tegoż Kościoła, opartego na Biblii i Tradycji. Przejawy religijności widoczne w architekturze, nazewnictwie i rytuałach są w Polsce odbiciem przede wszystkim następujących wymiarów doktrynalnych religijności katolickiej: chrystologicznego, maryjnego i hagiograficznego.

Do czynników zewnętrznych determinujących proces sakralizacji przestrzeni należy zaliczyć politykę wyznaniową państwa. Wpływała ona na obecność obiektów i zachowania religijne w przestrzeniach publicznych zarówno bezpośrednio, np. poprzez wydawanie zakazów lub zgód na budowę obiektów kultu czy odbywania uroczystości religijnych poza murami świątyń, jak i pośrednio poprzez długofalowy wpływ sytuacji politycznej na życie religijne. Rola religii i sama religijność społeczeństwa polskiego wyjaśniane bywają poprzez analizę zjawisk związanych z historią polityczną Polski. Najczęściej przywołuje się odzyskanie niepodległości po długim okresie niewoli, daleko idące skutki II wojny światowej, zjawiska zachodzące w Polsce w okresie panowania systemu komunistycznego, a z najnowszych dziejów – proces budowania społeczeństwa obywatelskiego po transformacji ustrojowej w 1989 roku. Uwarunkowania polityczne miały w Polsce bardzo duży wpływ na rozwój oraz funkcjonowanie kościołów i związków wyznaniowych, szczególnie w II połowie XX wieku, na co wskazuje wielu badaczy (np. Piwowski

1996; Herbert 2001; Casanova 2005), w tym geografów (np. Bilska-Wodecka 2012; Domański i in. 2005; Rykała 2012).

Uwarunkowania ekonomiczne uznano za kolejną determinantę procesu sakralizacji, zaraz po czynniku religijnym i politycznym. Polepszenie się standardu życia Polaków, udokumentowane m.in. w *Rocznikach Statystycznych* (1991, 2000, 2012) i cyklicznym projekcie badawczym „Diagnoza społeczna” (Czapiński, Panek 2011), wpłynęło według autorki na przyrost obiektów kultu; nie tylko na ich ilość, ale i jakość. Strony internetowe poszczególnych parafii, lokalne media oraz spotkania w różnych częściach kraju zwyczaj umieszczania donatorów na tabliczkach dokumentują ofiarności rodaków, w tym także pomoc Polonii we wznoszeniu kościołów i pomników religijnych.

Rodzaje i formy sakralizacji

Sakralizacja przestrzeni następuje poprzez koegzystencję świeckiego otoczenia z bogatymi znaczeniowo elementami symbolicznymi, jakimi posługuje się religia. Autorka wyróżnia trzy rodzaje sakralizacji przestrzeni: architektoniczną, (tym)czasową i nomenklaturową (Przybylska, 2014). Pierwszy dotyczy materialnych elementów kultury i głównie takich form, jak kościoły, kaplice, krzyże czy figury świętych. Sakralizacja (tym)czasowa reprezentuje niematerialne zjawiska, jak gesty, słowa czy dźwięki obecne w wydarzeniu religijnym, np. w procesji Bożego Ciała. Natomiast sakralizacja nomenklaturowa jest zjawiskiem pośrednim, ponieważ z jednej strony dotyczy niematerialnych słów, a z drugiej ma zazwyczaj swój materialny odpowiednik w przestrzeni, np. w postaci tablicy informacyjnej o nazwie ulicy, której patronem jest święty, czy podpisów z sentencjami religijnymi spotykanych niekiedy na pomnikach. Warto zauważyć, że zdarza się, iż w jednym miejscu „nachodzą na siebie” dwa lub nawet trzy wyodrębnione rodzaje sakralizacji, co ilustruje przykład Rypina, w którym odsłonięcie i poświęcenie (wydarzenie) pomnika św. Jana Chrzyciela (obiekt) zbiegło się w czasie z ustanowieniem (wydarzenie) tej postaci patronem tego miasta powiatowego (nazwa).

Architektoniczna: kościoły, kaplice, krzyże i pomniki

Kościół ze względu na rozmiar i pełnione funkcje są ważnymi i łatwo rozpoznawalnymi formami sacrum w przestrzeni. Względnie lepsza niż pozostałych obiektów i zjawisk religijnych dostępność danych na ich temat sprawiła, że rozwój i rola kościołów w przestrzeni miejskiej doczekały się sporej literatury, także wśród geografów (np. Madurowicz 2002; Górka 2004; Domański i in. 2005; Jackowski 2005; Klima 2011; Sołjan 2012). W tym opracowaniu autorka pragnie zwrócić uwagę na jeden aspekt: wzrostu udziału parafii miejskich w skali kraju. Choć współcześnie nadal w skali kraju więcej parafii i przez to kościołów lub kaplic parafialnych jest na obszarach wiejskich, ostatnie dekady charakteryzowały się większą sakralizacją architektoniczną przestrzeni miast niż wsi, co należy wiązać z procesem urbanizacji kraju. Kościoły zawsze powstają tam, gdzie migrują i mieszkają jego wierni. W Polsce wskaźnik urbanizacji zwiększył się od 1970 roku z 52% do 61,4% w 2005 roku (*Rocznik Statystyczny Rzeczypospolitej Polskiej* 2011). W 1972 roku 73% parafii w kraju stanowiły parafie wiejskie, 18% miejsko-wiejskie, a 9% miejskich (*Kościół Katolicki w Polsce 1918–1990. Rocznik Statystyczny*, 1991). W końcu roku 2005 statystyki kościelne wykazały spadek parafii wiejskich (do 64,5%) i miejsko-wiejskich (do 15%), a wzrost parafii miejskich (do 20,5%) (*Wykaz parafii w Polsce* 2006).

Po 1989 roku zaczęły się pojawiać w miastach kaplice w szpitalach, na lotniskach i w innych miejscach publicznych. W 2013 roku na 13 czynnych pasażerskich portów lotniczych w Polsce tylko Bydgoszcz i Zielona Góra, *de facto* małe porty, nie miały kaplicy lotniskowej, czyli pomieszczenia ze znakiem krzyża, ołtarzem i innymi przedmiotami kultu, w tym związanymi z innymi wyznaniem, bowiem część z nich figuruje jako „kaplica ekumeniczna”. W 2005 roku powstała pierwsza w Polsce kaplica na terenie centrum handlowego (Silesia City Center). Kaplice zaprojektowano także na nowych stadionach piłkarskich w Warszawie, Poznaniu i Wrocławiu, zbudowanych w ramach wydarzenia sportowego EURO 2012.

Do wyrazistych przykładów sakralizacji krajobrazu należą powszechne w kraju krzyże milenijne ustawiane na wzgórzach nie tylko miast, ale i wsi oraz na szczytach górskich jako pamiątka Jubileuszu 2000 lat chrześcijaństwa. Przykładowo w Bielsku-Białej na wzgórzu Trzy Lipki w 2001 roku stanął

40-metrowy krzyż mający uczcić wejście narodu polskiego w trzecie tysiąclecie chrześcijaństwa. Na Miejskiej Górze w Limanowej 37-metrowy krzyż ustawiono już pod koniec lat 90. W Przemyślu i Gdańsku pamiątką Jubileuszu Roku 2000 są monumentalne krzyże ustawione na wzgórzach będących miejscami widokowymi, promowanymi jako jedne z atrakcji turystycznych miast. W Przemyślu u podnóża wspomnianego krzyża-pomnika, zwanego Krzyżem Zawierzenia Przemyśla Bożemu Miłosierdziu, stoi ponadto figura Chrystusa błogosławiącego miasto (Bujak 2011).

Wiele krzyży w Polsce przynależy do kategorii pomników, za które uznaje się przede wszystkim obiekty intencjonalnie wzniesione w celu upamiętnienia jakiejś osoby, procesu i zdarzenia lub też celowo „ochrzczone” w trakcie publicznego ceremoniału jako pomniki. Nazwanie czegoś pomnikiem włącza dany obiekt do systemu pomników pełniących ważne funkcje społeczne. Pomnik jest „materializacją ważnych grupowych symboli” (Nijakowski 2006). Przykładem często spotykanego w kraju wykorzystywania krzyża jako elementu pomników martyrologii narodu polskiego jest np. Pomnik Poległych Stoczniovców w Gdańsku i Pomnik Ofiar Czerwca 1956 w Poznaniu.

O żywym w społecznościach lokalnych przywiązaniu do krzyża i o potrzebie zachowania w krajobrazie tego najważniejszego symbolu chrześcijaństwa świadczą także wymieniane w ostatnich dwudziestu latach na nowe tradycyjne drewniane krzyże przydrożne, powszechnie stawiane niewielkie metalowe lub drewniane krzyże w miejscach śmiertelnego wypadku samochodowego oraz krzyże w nowo powstających miejscach publicznych. Przykładem tych ostatnich jest duży metalowy krzyż w Rzeszowie na rondzie, notabene nazwanym „Rondem św. Krzyża”, czy krzyż na rondzie przy wjeździe do Łeby, w pobliżu nowego budynku informacji turystycznej (fot. 1).

Warto zwrócić uwagę na rolę symbolu i kontekst lokalizacji. Tu nowo postawiony krzyż wbity w „górną piasku” przekazuje dwie ważne informacje: dziezictwo chrześcijańskie miasta i jego główną atrakcję turystyczną – sąsiedni Słowiński Park Narodowy z unikatowymi wydmami. Jak dawniej dworce kolejowe były wizytówką miasta, tak obecnie, w epoce tryumfu komunikacji samochodowej, wydają się nią być ronda. Aranżacja i nazewnictwo rond eksponuje i buduje tożsamość lokalną, pozostając interesującym nowym zjawiskiem transformujących się przestrzeni miejskich.

Obok świątyń, kaplic i krzyży do spektakularnych przykładów sakralizacji architektonicznej należą pomniki religijne. W ciągu trzech ostatnich dekad – jak podaje E. Klima (2011) – w naszym kraju powstało ponad 640 pomników Jana Pawła II. Te najliczniej stawiane pomniki często zlokalizowane są przy kościołach, ale też w prestiżowych miejscach, jak rynki i place miejskie, np. w Złotorzy, Wadowicach, Obornikach Wielkopolskich, Nowym Sączu, Stargardzie Szczecińskim, Policach, Przemyślu czy Morągu. W dużych miastach, jak Gdańsk czy Kraków, spotyka się nawet kilka takich obiektów. Warto tu przytoczyć opinię historyka sztuki, K. Ożoga, który przyczynę masowego wznoszenia papieskich pomników upatruje w nadrabianiu zaległości w upamiętnianiu różnego typu osób i wydarzeń (np. pomniki katyńskie), które przed 1989 rokiem nie mogły mieć miejsca (Mróz 2011). Z drugiej strony uzasadnienia dla tej „pomnikomanii” nie tylko w Polsce, ale i na świecie doszukuje się w oryginalności i popularności Jana Pawła II, który „był wszędzie i był dla każdego”, odbywając najwięcej wizyt duszpasterskich w porównaniu ze swoimi poprzednikami na Stolicy Piotrowej i przełamującego niejednokrotnie różne standardy (Mróz 2011).

Ponadto w ostatnich latach na placach miejskich stawiane są także figury świętych, którzy są patronami danych miast. Przykładem jest wspomniany wcześniej pomnik Jana Chrzciciela w Rypinie, a także pomnik św. Wojciecha w Gnieźnie i Mławie, św. Kingi w Wieliczce czy św. Brunona w Bartoszycach. Przyglądając się formom sakralizacji architektonicznej, nie można nie wspomnieć o figurze Chrystusa Króla Wszechświata ustawionej w 2010 r. w Świebodzinie, która ze względu na rozmiary (33 m, 470 ton) znana jest nie tylko w kraju.

(Tym)czasowa: modlitwy, procesje, marsze, biegi

Formami sakralizacji (tym)czasowej spotykanymi w miastach są po pierwsze rytuały stricte religijne, np. peregrynacje obrazów, pielgrzymki, procesje w uroczystość Bożego Ciała czy drogi Krzyżowe (obecne także w przestrzeniach w okresie PRL-u, choć w mniejszym zakresie ze względu na utrudnienia ze strony władz komunistycznych), oraz wydarzenia kulturalno-religijne lub sportowo-religijne zyskujące na popularności od przełomu wieku XX

i XXI wieku, a, nawiązujące w różnoraki sposób do religii, np. obchody dni świętego patrona miasta czy marsze i biegi promujące wartości chrześcijańskie.

Drogi krzyżowe przechodzą ulicami miast w liturgicznym okresie Wielkiego Postu. Lokalne wzniesienia (np. Kamienna Góra w Gdyni, Góra Gradowa w Gdańsku, Łysa Góra w Sopocie, Góra Trzech Krzyży w Kazimierzu Dolnym) bywają wybierane na miejsce zakończenia nabożeństw drogi krzyżowej na wzór biblijnej Gołgoty. Niekiedy podczas nabożeństwa odtwarzane są sceny z jerozolimskiej drogi krzyżowej Chrystusa, tzw. misterium Męki Pańskiej. Dawniej były one charakterystyczne tylko dla nielicznych sanktuariów pasyjnych, obecnie ubarwiają procesje w innych miastach, np. w Kazimierzu Dolnym (od 2010 roku) i Gdańsku (od 2005 roku).

W XXI wieku dużym zasięgiem przestrzennym charakteryzowały się manifestacje środowisk katolickich za życiem i rodziną oraz marsze w święto Trzech Króli. Współcześnie w kraju odbywają się Marsze dla Życia i Rodziny związane z warszawską Fundacją Narodowego Dnia Życia oraz marsze dla życia innych organizatorów. Pionierem w skali kraju w ruchu marszowym i liderem pod względem frekwencji jest Szczecin. Tutejsze Marsze dla Życia rozwinęły się z grup liczących 30–100 osób w latach 2002–2006 do ponad 10 tys. w 2011 roku i (w zależności od szacunków) od 13 do 20 tys. w jubileuszowym X Marszu w 2012 roku (Szczeciński Marsz dla Życia 2013). O popularności marszów pro-life świadczy frekwencja uczestników także w innych miastach. Przykładowo w 2012 roku w Warszawie było to 10 tys. uczestników, w Wodzisławiu Śląskim 1200 osób, w Bydgoszczy 4 tys., a w Opolu około 2 tys. osób.

Dynamicznym rozwojem przestrzennym charakteryzuje się Orszak Trzech Króli. Jest to w Polsce nowy zwyczaj czasowej animacji i sakralizacji przestrzeni, w święto Trzech Króli (6 stycznia), podczas którego odbywa się marsz głównymi ulicami miast przy śpiewie kolęd, odtwarzane są sceny związane z narodzeniem Jezusa oraz prowadzone konkursy na najładniejszą szopkę bożonarodzeniową. Pierwszy taki orszak przeszedł ulicami Warszawy w 2009 roku. W ciągu zaledwie kilku lat wydarzenie zyskało ogólnopolski zasięg. W 2011 roku, obok stolicy, podobna inicjatywa odbyła się również w Poznaniu, Wrocławiu, Krakowie, Szczecinie i Gdańsku. W 2012 roku wielobarwne, rozśpiewane orszaki przeszły już ulicami 23 miast i 1 wsi. Oszacowano, że wzięło w nich udział ponad 100 tys. osób, a rok później 250 tys. (Orszak Trzech Króli,

2013). Dnia 6 stycznia 2013 roku odbyły się uroczystości w 82 miastach i 11 wsiach. Zatem ta forma sakralizacji rozwinęła się bardziej w miastach niż na obszarach wiejskich. Poszerzeniu zakresu przestrzennego opisywanego zjawiska w Polsce sprzyjało ustanowienie 6 stycznia dniem wolnym od pracy, po raz pierwszy celebrowane jako dzień wolny w 2011 roku.

Innym przykładem efemerycznych form sakralizacji są peregrynacje obrazów po parafiach. Śpiew, stosowne gesty, modlitwy i głos dzwonów kościelnych towarzyszą obrzędowi wprowadzenia i wyprowadzenia świętego obrazu do kościoła. Przykładem wydarzenia bez precedensu ze względu na ekumeniczność i zasięg przestrzenny była peregrynacja obrazu Matki Boskiej Częstochowskiej pod hasłem „Od oceanu do oceanu”, jednocząca chrześcijan różnych wyznań w modlitwie o szacunek dla świętości ludzkiego życia (*Od oceanu do oceanu*, 2013). Ikona przebyła z Rosji do Portugalii około 65 tys. km i odwiedziła 24 kraje. W Polsce od 12 do 26 sierpnia 2012 roku święty obraz pokonał dystans 2200 km, nawiedzając tylko 3 wsie i aż 22 miasta: w woj. podlaskim (Augustów, Sokółka, Supraśl, Białystok), woj. pomorskim (Gdańsk, Kościerzyna i Wejherowo), w woj. zachodniopomorskim (Szczecin i Myślibórz), w kujawsko-pomorskim (Toruń, Bydgoszcz i Nakło), w łódzkim (Łódź i Pabianice), w woj. śląskim (Częstochowa, Piekary Śląskie, Bielsko-Biała, Cieszyn), w woj. małopolskim (Kraków, Wadowice i Kalwaria Zebrzydowska).

Do zorganizowanych i częściowo udokumentowanych na stronach internetowych, ogólnopolskich „punktowych” wydarzeń religijnych sakralizujących miasta należą takie nowe inicjatywy, jak „Litania Miast”, „Dzień Papieski” oraz „Koronka na ulicach świata”. Ta ostatnia organizowana jest od 2008 roku. W 2012 roku, kiedy organizatorami tej akcji była Polska i Haiti, organizatorzy zapraszali wszystkich chętnych, aby 28 września o godzinie 15.00, czyli w momencie konania Jezusa, w tzw. Godzinie Miłosierdzia, stanąć na skrzyżowaniu przed swoim domem, biurem, fabryką, szkołą, kościołem i połączyć się z Jezusem konającym na krzyżu, a następnie odmówić Koronkę do Miłosierdzia Bożego i „prosić Boga o miłosierdzie dla nas i całego świata” (*Iskra Bożego Miłosierdzia* 2013). W 2011 roku w wydarzeniu tym uczestniczyło 91 miast i wsi, w tym z miast wojewódzkich Białystok, Gdańsk, Kielce, Łódź (na 119 skrzyżowaniach), Szczecin (na 57 skrzyżowaniach), Warszawa

i Wrocław. W 2012 roku uczestniczyło już 165 miejscowości. Do wymienionych wyżej miast wojewódzkich dołączyły grupy z Bydgoszczy, Katowic, Krakowa, Lublina, Poznania i Rzeszowa. Wspomniana inicjatywa jest słabo rozreklamowana, trwa tylko 10 minut i nie angażuje władz samorządowych, w przeciwieństwie do obchodów Dnia Papieskiego, o którym słyszało 80–91% Polaków (*Fundacja Dzieło Nowego Tysiąclecia* 2013).

Na zakończenie charakterystyki (tym)czasowych form obecności religii w przestrzeniach polskich miast wybrano formę aktywnego uczczenia i utrwalenia pamięci Jana Pawła II, jaką dla wielu sportowców, samorządów i różnych organizacji są biegi. Element sacrum w tych wydarzeniach jest mniej widoczny niż we wcześniej opisanych procesjach i marszach, m.in. dlatego, że biegacze nie śpiewają religijnych pieśni i są ubrani w strój sportowy. Jednak pewne elementy towarzyszące tym inicjatywom pozwalają zaliczyć je do (tym)czasowych form manifestacji religijności, np. plakaty z wizerunkiem Jana Pawła II zachęcające do wzięcia udziału w Biegach Papieskich. Czasami odbywają się wspólne modlitwy na rozpoczęcie lub zakończenie biegu. Niektóre biegi uliczne są znaczącym gminnym wydarzeniem sportowo-religijnym, np. w Karlinie.

Nomenklaturowa: patroni ulic, miast, szkół, napisy religijne

Językoznawcy zwrócili uwagę, że w ostatnich dekadach przybyło w kraju religijnych nazw ulic, placów i rond pochodzących od kleru i świętych Kościoła (Borysiak 2005; Jaracz 2005). Są one odzwierciedleniem i zapisem religijności społeczności je ustanawiających oraz potwierdzają możliwość jej artykułowania po 1989 roku. Przykładem może tu być wspomniane nowe rondo w Łebie (fot. 1.), na którym krzyżują się dwie ulice: św. Mikołaja i Jakuba. Z kolei z analizy planów miast Gorzowa Wielkopolskiego, Warszawy, Krakowa, Torunia i Rzeszowa wynika, że ulice odwołujące się do religii stanowiły na początku lat 80. XX wieku od 0,6% do 2,8% nazw ulic, a obecnie jest to od 1,8% do 5,3% (Przybylska 2014). Warto zwrócić uwagę na popularność patronatu Jana Pawła II, obecnego w nazwie ulicy, placu, alei czy nawet ronda, które posiadają wszystkie miasta wojewódzkie. Aż 6

z nich podwójnie uhonorowało papieża, np. w Katowicach znajduje się ul. Jana Pawła II i plac Jana Pawła II.

Równolegle ze wzrostem religijnych nazw ulic, po 1989 roku dynamicznie rozwija się też zwyczaj nadawania świętych patronów miastom. Współcześnie do motywów wyboru patrona należą różnego rodzaju związki patrona z miastem, które powierza się jego opiece. Przykładowo w 1999 roku św. Andrzej Bobola został ustanowiony patronem Czechowic-Dziedzic, ponieważ miasto to jako pierwsze w czerwcu 1938 roku witało relikwie świętego w dniach ich powrotu do Polski. Święty Maksymilian od 1998 roku patronuje Zduńskiej Woli, w której się urodził, oraz od 2004 roku. Pabianicom, gdzie spędził dzieciństwo. Świętą Benedyktę od Krzyża (Edytę Stein) w 2008 roku ogłoszono patronką Lublińca, gdyż stamtąd pochodziła jej matka i tam spędzała wakacje.

Obok patronatu ulic i miast przykładem rozwoju nazewnictwa religijnego w przestrzeniach publicznych w kraju są również szkoły. Najwięcej szkół, których patronem jest osoba związana z religią, posiada ogólnopolska „Rodzina Szkół im. Jana Pawła II”. Pierwsze takie placówki powstały w 1990 roku. W roku milenijnym było ich 250, a w roku śmierci papieża i następnym ich liczba zwiększyła się do prawie 1000 szkół, kształtując się obecnie na poziomie prawie 1200 szkół (*Rodzina Szkół noszących imię Jana Pawła II*, 2011). Idea szkół papieskich została przeniesiona na podobne, choć zrzeszające znacznie mniej placówek oświatowych, np. związek szkół jadvizańskich, czyli pozostających pod patronatem św. Jadwigi Królowej, oraz tischnerowskich, których patronem jest ks. prof. Józef Tischner.

Ponadto w krajobrazie miejskim coraz częściej pojawiają się napisy religijne, swoiste reklamy *sacrum*, jak zainstalowane na elewacjach kościołów widoczne z daleka napisy, np. „Kto traci Boga – traci wszystko” na mokotowskim kościele przy ul. Sobieskiego, podpis „Sanktuarium maryjne” na budynku obok kościoła w Wąbrzeźnie czy baner na bramie miejskiej Opatowa z napisem: „Święty Marcinie, patronie nasz, wstawiaj się za nami”. Niektóre z tych napisów nie występują trwale, sakralizują przestrzeń czasowo, stąd można je zaklasyfikować zarówno jako rodzaj sakralizacji nomenklaturowej, jak i (tym)czasowej, w zależności od tego, czy kryterium będzie czas ekspozycji (baner a tablica marmurowa), czy charakter nośnika znaczenia religijnego (słowo pisane jako wyjątkowa kategoria od bardziej ulotnych śpiewów i gestów).

Do trwałej obecności słów o znaczeniu religijnym zaliczyć można napisy na tablicach pamiątkowych, które występują samodzielnie lub są częścią większych założeń pomnikowych, jak w przypadku pomnika Jana Pawła II na placu Jana Pawła II na jednym z osiedli w Gorzowie Wielkopolskim (fot. 2). U podnóża wzgórza, na którym stoi figura papieża, wysoki krzyż i towarzyszące im flagi papieskie, maryjne i państwowe, umieszczono kamień m.in. z wyrytą datą beatyfikacji Jana Pawła II (1.05.2011) i wypowiedzianymi przez niego słowami: „Otwórzcie drzwi Chrystusowi”.

Dopełnieniem omówionych form tablic i napisów spotykanych w przestrzeniach miejskich niech będzie zasygnalizowanie formy „prywatnej reklamy sacrum” w postaci napisów (np. 100% Jezus) i obrazów umieszczanych na samochodach osobowych (znak ryby), zazwyczaj w okolicach zderzaków, aby były widoczne dla nadjeżdżającego z tyłu kierowcy. W ostatnich dwu dekadach zauważono rozwój tej formy ekspresji, która niewątpliwie czeka na głębsze opracowanie.

Trendy w procesie sakralizacji

Podane przykłady rodzajów i form przejawów religii w przestrzeni miejskiej wykazują, że Polska to kraj, w którym religia jest w XXI wieku widoczna w przestrzeniach publicznych. Należy podkreślić dominujące dwie kategorie fenomenów sakralizujących przestrzeń: związany z wymiarem chrystologicznym katolicyzmu rozpowszechniony w przestrzeni znak krzyża oraz obiekty, nazwy i zjawiska związane z kultem świętych, w tym szczególnie z postacią papieża Jana Pawła II (papieskie dni, pielgrzymki, konkursy, szlaki, biegi, szpitale, szkoły, ulice, pomniki, parki itp.). Tę ostatnią tendencję M. Czepczyński (2008) określił jako „John-Paul-the-Second-ization”, czyli odrębny rodzaj zmian krajobrazu kulturowego pod wpływem rosnącego od lat 90. XX wieku kultu papieża Polaka.

Proces sakralizacji jest kształtowany przez sumę różnorodnych i indywidualnych inicjatyw poszczególnych jednostek, samorządów, parafii, fundacji itd. Jednakże wśród niektórych przedsięwzięć pojawiły się i zostały zrealizowane projekty wielkoskalowe, obejmujące swoim zasięgiem od kilkunastu (np.



Fot. 1. Krzyż przy rondzie w Łebie
(fot. L. Przybylska)



Fot. 2. Tablica pamiątkowa pod
pomnikiem Jana Pawła II w Gorzowie
Wielkopolskim (fot. L. Przybylska)

„Litania Miast”) czy kilkudziesięciu (np. „Orszak Trzech Króli”) do ponad 1000 zainteresowanych podmiotów (sieć szkół papieskich). Zauważono, że wiele nowych wydarzeń religijnych nabiera cech sieci, akcji ponadlokalnej, ogólnopolskiej, a nawet międzynarodowej, m.in. dzięki dostępowi do nowoczesnych form przekazu informacji.

Przykładem szerszych zmian kulturowych i obserwowalnych na świecie nowych interakcji sfery sacrum i profanum są zjawiska towarzyszące współczesnym miejscom świętym i rytuałom w przestrzeniach miast, jak festiwalizacja i flagizacja wydarzeń inspirowanych tradycją religijną. Charakter publicznego świętowania uroczystości religijnej Objawienia Pańskiego (popularnie zwanego świętem Trzech Króli) w dniu 6 stycznia w postaci Orszaków Trzech Króli w opinii autorki zasługuje na uplasowanie go między sakralizacją a opisywaną m.in. przez E. Hittersa (2007) i W. Cudnego (2011) festiwalizacją przestrzeni. Charakteru festiwalu nabierają też różnego rodzaju marsze za życiem. Wybitnie festiwalowy charakter miał np. I Marsz dla Życia w Krakowie we wrześniu 2012 roku, który był elementem dwudniowego Festiwalu Życia na terenie Muzeum Lotnictwa Polskiego. Festiwal wyróżniał się bogatym programem artystycznym i wymiarem międzynarodowym, bowiem zaproszono koszykarzy NBA, a obydwie wieczory wieńczył koncert amerykańskiego muzyka Rona Kenoly’ego, którego wystąpienie poprzedziło spotkanie z angielskim duszpasterzem Davidem Hathawayem.

Jednym z elementów wykorzystywanych podczas współczesnych festiwali i marszów, które uległo interesującym przemianom prowadzącym do zwiększenia widzialności w przestrzeni, są flagi. Dawniej w kraju najczęściej flagi narodowe były wywieszane przy ulicach i w innych miejscach publicznych w dniach uroczystości państwowych. Po transformacji ustrojowej „nieśmiało” zaczęły się pojawiać już na stałe w innych miejscach: przy wchodzących na rynek polski niektórych firmach zagranicznych (np. stacje benzynowe, restauracje McDonald’s). Od kilku lat autorka obserwuje wręcz flagizację przestrzeni publicznych. Różnobarwne i różnoformatowe flagi są już dobrze zadomowioną w krajobrazie formą komercyjnej reklamy, jak i nieodzowną częścią zyskujących na popularności od lat 90. XX wieku różnego rodzaju licznych festiwali, a także biegów i marszy. Flagi coraz częściej towarzyszą krzyżom i pomnikom religijnym (fot. 2).

W procesie sakralizacji zidentyfikowano tradycyjny, instytucjonalny przejaw sakralizacji, widoczny bądź w nowych obiektach, np. wspomniane krzyże milenijne, bądź w renowacji lub upamiętnianiu historycznych miejsc świętych, związanych z aktywnością poprzednich pokoleń (proces historyzacji połączony z sakralizacją). Te ostatnie tworzą np. eksponowane obrysy murów dawnych świątyń (np. kaplicy na Górze Chełmskiej w Koszalinie, kościoła w gdyńskich Kolibkach) czy tablice pamiątkowe, np. na rynku w Tucholi przy figurze maryjnej z wymownym napisem wyjaśniającym okoliczności wystawienia obiektu religijnego: „Pomnik z ul. Długiej-Koślinka zburzony we wrześniu 1939 roku mieszkańcy ziemi tucholskiej odbudowali ku chwale Boga i Ojczyzny w miejscu rozebranego na początku okupacji kościoła św. Bartłomieja. 3 maja 1995”. Równolegle zaś zauważono prywatyzację sacrum, o czym świadczą ukazane w poprzedniej części przykłady krzyży powypadkowych oraz napisy i znaki religijnych na samochodach, czyli nowe formy sakralizacji, związane z rozwojem indywidualizmu społeczności ponowoczesnych i ich potrzebą spontanicznej formy ekspresji.

Jak wspomniano wcześniej, zaobserwowanej sakralizacji przestrzeni sprzyjał ogólny wzrost standardu życia Polaków i, dodać należy, ułatwiony dostęp do różnorodnej oferty dóbr pod względem cen i technologii po otwarciu się granic w na przełomie lat 80. i 90. XX wieku oraz dalszej liberalizacji w tej kwestii w kolejnych dekadach. Wzrost ilościowy czy wielkościowy obiektów i zjawisk religijnych nie zawsze w ocenie specjalistów szedł w parze z dobrą jakością. Przykładowo badacze architektury sakralnej narzekają na jej unifikację i symplifikację, która np. dotyczy zastępowania drewnianych krzyży i kapliczek przydrożnych tymi zbudowanymi z trwalszych, a równocześnie nierzadko tańszych, materiałów, jak cegła, beton i stal (Adamowski, Wójcicka 2011; Swaryczewska 2008). Ponadto należy podkreślić, że obok tradycyjnych rozmiarów krzyży, kaplic i kapliczek przydrożnych spotyka się monumentalne krzyże-pomniki i figury-pomniki. Obok niewielkich tabliczek z nazwą ulicy czy dedykacją na pomniku, pojawiają się, nieznanie przed 1989 rokiem, wielkie formy przestrzenne, swoiste reklamy sacrum (banery, tablice).

Wnioski

Zmiany ustrojowe mające miejsce w kraju w 1989 roku zapoczątkowały daleko idące przekształcenia nie tylko polityczne, gospodarcze czy społeczne, ale także w sferze nastawienia do religii, która przestała być prywatną sprawą obywatela, niezasługującą na uzewnętrznienie w przestrzeniach publicznych, nawet na tabliczce z nazwą ulicy. W niniejszym opracowaniu starano się wskazać przykłady sakralizacji w miastach różnych pod względem położenia i wielkości, aby udowodnić, że proces sakralizacji dotyczy całego kraju. Zamieszczone przykłady rodzajów i form przejawów religii w przestrzeni miejskiej wykazują, że Polska to kraj, w którym religia jest widoczna w przestrzeniach publicznych. Wśród nich dominują dwie kategorie: obiekty i zjawiska związane z kultem świętych, w tym szczególnie z postacią papieża Jana Pawła II, oraz związany z wymiarem chrystologicznym katolicyzmu – rozpowszechniony w przestrzeni znak krzyża. Co więcej, różnorodność form zjawisk i obiektów religijnych pozwala na wyodrębnienie kilku trendów we współczesnym procesie sakralizacji w Polsce. Należą do nich: monumentalizm, usieciowienie, flagizacja, festiwalizacja, prywatyzacja i unifikacja.

Współczesną sakralizację przestrzeni można interpretować jako rekompensatę za cztery dekady oficjalnej desakralizacji przestrzeni publicznych. Społeczeństwo o dużych potrzebach religijnych nareszcie może je wyartykułować, nadrabiając „stracony czas”. W procesie sakralizacji można również upatrywać odpowiedź na pustkę ideową i trudności z okresu transformacji po upadku socjalizmu w 1989 roku. Dowodem są zmiany i tworzenie nowych nazw ulic, rytuałów, pomników czy wybór świętych na patronów miast. W tym ostatnim, reaktywowanym zwyczaju najwyraźniej uwidacznia się potrzeba autorytetu moralnego w nowej rzeczywistości, już nie tyle postsocjalistycznej, co ponowoczesnej. Zaobserwowane w różnych częściach kraju wielorakie działania skutkujące wypełnieniem przestrzeni publicznych obiektami i zjawiskami religijnymi pełnią funkcję tożsamościową. Niektóre nowe obiekty i wydarzenia religijne można uznać za prywatne, grupowe lub instytucjonalne odpowiedzi na dostrzegane procesy sekularyzujące. Autorka niniejszej pracy podziela stanowisko J. Casanovy

(2005), że na świecie równolegle obserwowany jest upadek religii i jej prywatyzacja. Zjawiska te pozostają opcjami historycznymi, przez niektóre społeczeństwa bardziej preferowanymi, ale na pewno nie są dominującym trendem na całym świecie.

Literatura

- Adamowski J., Wójcicka M. (red.), 2011, *Krzyże i kapliczki przydrożne jako znaki społecznej, kulturowej i religijnej pamięci*, Wydawnictwo UMCS, Lublin.
- Bilska-Wodecka E., 2012, *Człowiek religijny i związki wyznaniowe w przestrzeni miasta w XX i na początku XXI wieku*, IGiP UJ, Kraków.
- Bonnemaïsson J., 2005, *Culture and spaces, Conceiving a New Cultural Geography*, I. B. Tauris, London – New York.
- Borysiak E., 2005, *Najnowsze tendencje w polskim współczesnym nazewnictwie miejskim*, [w:] R. Łobodzińska (red.), *Z najnowszych tendencji w polskim nazewnictwie*, Oficyna Wydawnicza Leksem, Łask, 43–49.
- Bujak A., 2011, *Krzyż polski. Krajobraz i sacrum*, t. 3, Biały Kruk, Kraków.
- Casanova J., 2005, *Religie publiczne w nowoczesnym świecie*, Nomos, Kraków.
- Cudny W., 2011, *Film festivals in Łódź as a main component of urban cultural tourism*, Bulletin of Geography. Socio-economic Series, 15, 131–141.
- Czapiński J., Panek T. (red.), 2011, *Diagnoza społeczna 2011. Warunki i jakość życia Polaków*, Rada Monitoringu Społecznego, Warszawa, www.diagnoza.com (dostęp: 24.11.2012).
- Czepczyński M., 2012, *Przestrzeń publiczna jako forma reprezentacji społeczności lokalnych. Między hibernacją a animacją centrów małych miast woj. pomorskiego*, Studia KPZK PAN, t. 144, Warszawa, 7–19.
- Czepczyński M., 2008, *Cultural landscape of post-socialist cities. Representation of powers and needs*, Adlershot, Ashgate.
- Domański B., Gwosdz K., Luchter L., 2005, *Przestrzenne zróżnicowanie rozwoju sieci parafii w regionie przemysłowym*, [w:] B. Domański, S. Skiba (red.), *Geografia i Sacrum*, t. 2, IGiP UJ, Kraków, 207–218.
- Fundacja Dzieło Nowego Tysiąclecia, 2013, <http://dzieło.pl/strona/3/historia> (dostęp: 14.03.2013).

- Górka Z., 2004, *Funkcja sakralna staromiejskich dzielnic Małopolski*, [w:] B. Domański, S. Skiba (red.), *Geografia i Sacrum*, t. 2, Instytut Geografii i Gospodarki Przestrzennej Uniwersytetu Jagiellońskiego, Kraków, 249–255.
- Herbert D., 2001, *Religion and the „GeatTrnsformation” in Poland and East Gernany*, [w:] D. Herbert (red.), *Religion and social transformations*, Ashgate, Aldershot – Burlington – Singapore – Sydney, 13–63.
- Hitters E., 2007, *Porto and Rotterdam as European capitals of culture: towards festiva- lization of urban cultural policy*, [w:] G. Richards (red.), *Cultural tourism: global and local perspectives*, Haworth Press, 281–301.
- Iskra *Bożego Miłosierdzia*, 2013, <http://www.iskra.info.pl/page1.html> (dostęp: 13.03.2013).
- Jackowski A., 2005, *Jasnogórskie pielgrzymowanie bez granic*, Kuria metropolitalna, Częstochowa.
- Jaracz M., 2004, *Sposoby nominacji bydgoskich kościołów i kaplic*, [w:] M. Pająkowska-Kensik, M. Czachorowska (red.), *Nazwy mówią*, Wydawnictwo Akademii Bydgoskiej, Bydgoszcz, 137–146.
- Klima E., 2011, *Przestrzeń religijna miasta*, Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź.
- Kościół Katolicki w Polsce 1918–1990. Rocznik Statystyczny*, 1991, Główny Urząd Statystyczny, Zakład Socjologii Religii SAC, Warszawa.
- Kościół w Polsce*, 2013, <http://www.iskk.pl/kosciolnaswiecie.html> (dostęp: 17.07.2014).
- Madurowicz M., 2002, *Sfera sacrum w przestrzeni miejskiej Warszawy*, Wydawnictwo Akademickie Dialog.
- Matlovič R., 2000, *Sakralizacja – cząstkowy proces transformacji przestrzeni miejskiej miasta postkomunistycznego na przykładzie Preszowa*, Konwersatorium wiedzy o mieście, 13, 121–128.
- Mróz S., 2011, *Pomniki papieża, czyli koszmarny sen rzeźbiarza na kacu*, <http://wiadomosci.wp.pl/kat,1345,page,3,title,Pomniki-papieza-czyli-koszmarny-sen-rzezbiaz-a-na-kacu,wid,11602259,wiadomosc.html> (dostęp: 12.10.2011).
- Myga-Piątek U., 2012, *Krajobrazy kulturowe. Aspekty ewolucyjne i typologiczne*, Uniwersytet Śląski, Katowice.
- Nijakowski L.M., 2006, *Domeny symboliczne. Konflikty narodowe i etniczne w wymiarze symbolicznym*, Wydawnictwo Naukowe Scholar, Warszawa.
- Od oceanu do oceanu*, 2013, <http://www.odoceanudoceanu.pl/peregrynacjawpolsce>, (dostęp: 17.04.2013).

- Orszak Trzech Króli*, 2013, <http://orszak.org/> (dostęp: 2.03.2013).
- Piwowarski W., 1996, *Socjologia religii*, Katolicki Uniwersytet Lubelski, Lublin.
- Przybylska L., 2014, *Sakralizacja przestrzeni publicznych w Polsce*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk.
- Rocznik Statystyczny Rzeczypospolitej Polskiej*, 2000–2012, GUS, Warszawa.
- Rocznik Statystyczny*, 1991, GUS, Warszawa.
- Rodzina Szkół noszących imię Jana Pawła II*, 2011, www.rodzina.org.pl (dostęp: 27.02.2013).
- Rykała A., 2011, *Mniejszości religijne w Polsce. Geneza, struktury przestrzenne, tło etniczne*, Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź.
- Sołjan I., 2012, *Sanktuaria i ich rola w organizacji przestrzeni miast na przykładzie największych europejskich ośrodków katolickich*, IGiGP UJ, Kraków.
- Swaryczewska M., 2008, *Sacrum i profanum w krajobrazie kulturowym. Dziedzictwo przestrzeni sakralnej na Warmii*, Wydawnictwo Uniwersytetu Warmińsko-Mazurskiego, Olsztyn.
- Szczeciński Marsz dla Życia*, 2013; <http://www.marsz.szczecin.pl> (dostęp: 19.03.2013).
- Wykaz parafii Polsce 2006*, 2006, Instytut Statystyki Kościoła katolickiego SAC, Warszawa, t. 1–2.

Trends in sacralisation of Polish urban space

Summary

The contemporary sacralisation of space can be interpreted as restitution for four decades of official desacralization of public spaces. Polish society that possesses substantial religious needs can at last articulate them, thus making up for “lost time.” In the process of sacralisation, one can also note responses to the ideological emptiness and difficulties of the period of transformation after the collapse of socialism in 1989. In the author’s opinion, the process of sacralisation could be defined as an increase in the visibility of religion in public spaces. In other words, it is visual manifestation of religion. The process of sacralisation has varying kinds, forms and trends. This study is limited to one denomination (the Roman Catholic Church) and urban areas. It employs the method of analysis and criticism of written texts, of the investigation of documents and individual cases, and of observation. Examples of religious and religion-related objects and phenomena in public space prove that contemporary Poland is a country in which religion is visible. Two categories dominate in urban space in 21st century: the sign of the cross and objects and phenomena related to the cult of saints, especially pope John Paul II. Furthermore, the variety of the forms

of sacralisation led the author to identify the following trends in contemporary process of sacralisation of Polish urban space: monumentalism, networkisation, flagisation, festivalisation, privatisation and unification.

Keywords: sacralisation, urban space, Polish cities

Lucyna Przybylska

Instytut Geografii

Uniwersytet Gdański

ul. Jana Bażyńskiego 4

80-952 Gdańsk

lucyna.przybylska@ug.edu.pl

PIOTR TRZEPACZ, MAŁGORZATA LUC

Użytkowanie ziemi w sąsiedztwie portów lotniczych Polski

Zarys treści: Głównym celem artykułu jest wskazanie najważniejszych cech użytkowania ziemi na obszarach, które bezpośrednio sąsiadują z portami lotniczymi, a także ocena potencjału tych terenów z perspektywy możliwości przestrzennego rozwoju portów. W artykule omówiono 14 map użytkowania ziemi wykonanych metodą interpretacji zdjęć satelitarnych i lotniczych.

Słowa kluczowe: użytkowanie ziemi, porty lotnicze, fotointerpretacja

Wprowadzenie

W związku z rosnącą dynamiką mobilności lotniczej coraz większą uwagę poświęca się infrastrukturze transportu lotniczego. Jeszcze do niedawna dyskusję publiczną w Polsce na temat infrastruktury zajmował głównie problem deficytu sieci autostrad oraz dróg szybkiego ruchu, a także regres kolei. Dopiero rekordowe wyniki, jakie zanotowano w zakresie liczby obsługiwanych pasażerów, sprawiły, że zainteresowanie lotniskami istotnie wzrosło, a przekroczenie przepustowości wymusiło poważne inwestycje, takie jak nowe terminale odpraw czy płyty postojowe (Trzepacz, Jemioło 2012). Samorządy zaczęły dostrzegać w portach lotniczych nie tylko ich funkcję transportową, ale również marketingową oraz źródło bodźców rozwojowych. Wzrost znaczenia infrastruktury transportu lotniczego nie mógł pozostawać obojętny dla roli, jaką w przestrzeni odgrywa ich sąsiedztwo. Tereny okołolotniskowe przede wszystkim są obszarem ekspansji przestrzennej samych

lotnisk. Tym samym wyjściowy kierunek i intensywność zagospodarowania takiego sąsiedztwa ma kluczowe znaczenie.

Poza faktem, że porty lotnicze potrzebują wolnych przestrzeni w celu zabezpieczenia ich planowanej rozbudowy, odpowiednie gospodarowanie tymi terenami powinno pozwolić na efektywne wykorzystanie generowanych przez transport lotniczy korzyści gospodarczych. Zatrudnienie oraz dochody, które wiążą się z obecnością portu lotniczego, to efekty występujące w stanie przestrzennego rozproszenia – część z nich może koncentrować się w sąsiedztwie portu, ale zasadniczo występują one w różnych lokalizacjach w obrębie danego miasta lub regionu. Dotyczy to zarówno portów lotniczych budowanych na sztucznych wyspach, jak i tych otoczonych zwartą tkanką miejską. Część portów ma też możliwość organizowania przestrzeni ekonomicznej w swym sąsiedztwie. B. Graham i C. Guyer (2000) zauważają, że nie musi się to wiązać ze wzrostem liczby miejsc pracy. Czasami prowadzi to do zmiany ich lokalizacji w przestrzeni miasta czy całego regionu.

Wśród rozwiązań planistycznych coraz częściej można znaleźć specjalne strefy gospodarcze, na których stworzenie rezerwuje się sąsiedztwo portów. Dużą popularność zyskała tu koncepcja aerotropolis (Kasarda, Lindsay 2011), czyli projekt jednostek urbanistycznych budowanych w celu maksymalnego wykorzystania korzyści płynących z przyciągania przez porty lotnicze podmiotów gospodarczych. Chociaż nie wszędzie istnieje możliwość i potrzeba budowy całych miast obsługujących wielkie porty lotnicze, to jednak bez względu na wielkość generowanego ruchu lotniczego konieczne jest spełnienie pewnych standardów odnośnie do ich sąsiedztwa.

Ekonomiczne interesy miasta oraz samego portu, wynikające z cech jego otoczenia, to korzyść drugiego rzędu, ponieważ tę najbardziej naturalną stanowi bezpieczeństwo operacji startów i lądowań. Bez zapewnienia tego warunku port nie będzie przyciągał nowych przewoźników i tym samym nie będzie generował bodźców rozwojowych.

Sąsiedztwo portów lotniczych to obszar, w obrębie którego dochodzi do intensywnych interakcji między różnymi aspektami funkcjonowania tego typu infrastruktury a przestrzenią w wymiarze społeczno-ekonomicznym i środowiskiem przyrodniczym. Źródłem konfliktów przestrzennych w strefie okołolotniskowej jest głównie niekompatybilność użytkowania ziemi,

która w większym stopniu wynika z braku właściwych rozwiązań w systemie planowania przestrzennego, niż z faktu wzrostu natężenia operacji lotniczych (Sadr i in. 2013). W oparciu o powyższe przesłanki za główny cel artykułu przyjęto wskazanie najważniejszych cech użytkowania ziemi na obszarach, które bezpośrednio sąsiadują z portami lotniczymi oraz ocenę potencjału tych obszarów z perspektywy możliwości przestrzennego rozwoju portów.

Lokalizacja portów lotniczych Polski w stosunku do obsługiwanych miast

Według stanu z 15 sierpnia 2015 roku w Polsce funkcjonuje 14 portów lotniczych. Definiowane są one przez prawo jako lotniska, które spełniają wymogi użyteczności publicznej i wykorzystywane są do lotów handlowych (Ustawa z dnia 3 lipca 2002 roku, prawo lotnicze). Jest to blisko 1/5 obiektów tworzących infrastrukturę punktową transportu lotniczego Polski; obok pozostałych lotnisk i lądowisk. Zaawansowane prace budowlane prowadzone są nad ukończeniem terminalu 15 portu lotniczego Szczytno w Szymanach, który obecnie ma największe szanse na uruchomienie w nieodległej przyszłości. W przypadku przynajmniej kilku innych lotnisk pojawiają się deklaracje samorządów, które mówią o planach rozbudowy istniejących obiektów i uzyskaniu przez nie rangi portu lotniczego, np. w Nowym Targu czy Białymstoku. Warto zauważyć, że dalsza rozbudowa systemu portów lotniczych w Polsce spotyka się z krytyką ze względu na wciąż niski poziom mobilności lotniczej (Trzepacz 2013).

Porty lotnicze Polski zlokalizowane są w różnej odległości od głównych miast, które obsługują (tab. 1). Oznacza to ich niejednolite związki przestrzenne z zabudową miejską, podmiejską lub wiejską. Istotne znaczenie dla ich siły i charakteru ma wielkość obsługiwanego ośrodka i związana z tym presja, jaka jest wywierana na jego otoczenie, które często bywa jednocześnie otoczeniem portu lotniczego. O bardziej centralnej lub, odwrotnie, wręcz peryferyjnej lokalizacji portów lotniczych decydowały ich funkcje. Dla potrzeb lotnictwa cywilnego budowano je bliżej miast, natomiast te dla potrzeb lotnictwa wojskowego zakładano w znacznym oddaleniu. Wśród 14 portów lotniczych Polski

Tab. 1. Wybrane cechy lokalizacji i wiek portów lotniczych Polski

Miasto (toponim)	Położenie administracyjne	Liczba pasażerów w tys.	Rok budowy / otwarcia	Odległość do centrum miasta w km
Bydgoszcz (Szvederowo)	w większości w granicach miasta Bydgoszcz, częściowo gmina wiejska Białe Błota	268	1917	4,1 do Bydgoszczy
Gdańsk (Rębiechowo)	w granicach miasta Gdańsk	3 238	1974	15,7 do Gdańska
Katowice (Pyrzowice)	na terenie gmin wiejskich Ożarowice i Mierzęcice	2 668	1940	28,9 do Katowic
Kraków (Balice)	na terenie gminy wiejskiej Zabierzów	3 806	1964	11,5 do Krakowa
Lublin (Świdnik)	w większości w granicach gminy wiejskiej Wólka, częściowo w granicach miasta Świdnik	185	2012*	3,2 do Świdnika; 12,1 do Lublin
Łódź (Lublinek)	w granicach miasta Łódź	253	1925	6,8 do Łodzi
Poznań (Ławica)	w granicach miastach Poznań	1 423	1913	6,5 do Poznania
Radom (Sadków)	w granicach miasta Radom	**	2014	3,9 do Radomia
Rzeszów (Jasionka)	na terenie gminy wiejskiej Trzebownisko	600	1941	14,6 do Rzeszowa
Szczecin (Goleniów)	wiejska część gminy miejsko-wiejskiej Goleniów	286	1956	6,4 do Goleniowa, 34,1 do Szczecina
Warszawa (Modlin)	w granicach miasta Nowy Dwór Mazowiecki	1 703	2012*	5,2 do Nowego Dworu Mazowieckiego; 37,1 do Warszawy
Warszawa (Okęcie)	w granicach miasta Warszawa	10 545	1934	9,8 do Warszawy
Wrocław (Strachowice)	w granicach miasta Wrocław	2 034	1938	12,5 do Wrocławia
Zielona Góra (Babimost)	wiejska część gminy miejsko-wiejskiej Babimost	11	1945	5,4 do Babimostu; 28,4 do Zielonej Góry

* zbudowane w miejsce funkcjonującego wcześniej lotniska wojskowego

** pierwsze regularne połączenie zostanie uruchomione 1 września 2015 roku

Źródło: opracowanie własne.

większość położonych jest w odległości od 5 do 10 km od centrum obsługiwanego miasta. Najbardziej peryferyjną lokalizację ma warszawski Modlin, katowickie Pyrzowice oraz szczeciński Goleniów. We wszystkich tych przypadkach dojazd do lotniska oznacza pokonanie ok. 30 km.

Za optymalną odległość portu lotniczego od miasta uznaje się taką, która stanowi wypadkową potrzeb transportu lotniczego oraz ogólnomiejskiego (Leśko, Pasek 1997). Port lotniczy powinien być zlokalizowany tak, aby czas podróży do niego był ograniczony do minimum, a jednocześnie, aby obiekt znajdował się w odległości najmniej uciążliwej dla najbliższej położonych siedzib ludzkich. Optymalna odległość portu lotniczego względem obsługiwanego miasta może być różna – w zależności od funkcji portu określonej przez dostępne połączenia. W przypadku połączeń transkontynentalnych może być większa (od 20 do 35 km) niż w przypadku portu oferującego jedynie połączenia lokalne i kontynentalne (od 7 do 20 km). Zróżnicowanie to wynika ze społecznej efektywności transportu, innej w omawianych tu przypadkach (Leśko, Pasek 1997). Przy połączeniach transkontynentalnych port może być teoretycznie dużo dalej położony od miasta, ponieważ pokonanie większej odległości w celu odbycia dalekodystansowej podróży lotniczej wydaje się bardziej celowe. szczególnie ważne w warunkach europejskich, gdzie lotnicza podróż zagraniczna może trwać krócej niż czas konieczny dla dojazdu z miejsca rozpoczęcia podróży na lotnisko. Biorąc pod uwagę powyższe założenia teoretyczne, można wysunąć stwierdzenie, iż w przypadku przynajmniej kilku polskich portów lotniczych ich położenie jest niewłaściwe; część z nich funkcjonuje zbyt blisko obszarów o dużej gęstości zaludnienia, a część zbyt daleko, zwłaszcza biorąc pod uwagę charakter oferowanych połączeń lotniczych.

Prawo wobec sąsiedztwa portów lotniczych

Prawidłowe funkcjonowanie infrastruktury transportu lotniczego wymaga pewnych założeń co do sposobu gospodarowania ich otoczeniem. Stanowi to jeden z aspektów oddziaływania portów lotniczych na użytkowanie ziemi (de Barros 2013). Odległość dzieląca port od obsługiwanego miasta jest tylko jednym z czynników, które decydują o jego cechach. To prawo w dużej mierze określa, w jaki sposób kształtują się relacje między infrastrukturą punktową transportu lotniczego a różnymi elementami jej otoczenia.

Prawo lotnicze zawiera zapisy kształtujące sposób zagospodarowania najbliższego sąsiedztwa lotnisk. Do najważniejszych wymogów należy:

- wskazanie i oznakowanie takich obiektów (zarówno naturalnych, jak i zbudowanych przez człowieka) w sąsiedztwie lotnisk, które mogą wpływać na ograniczanie bezpieczeństwa operacji lotniczych; przede wszystkim jednak takiego rodzaju obiekty nie powinny istnieć w sąsiedztwie infrastruktury punktowej transportu lotniczego, co powinno być uwzględniane na etapie ich planowania,
- ograniczanie możliwości żerowania ptactwa na obszarach sąsiadujących z portem lotniczym poprzez zakaz budowy lub rozbudowy obiektów mogących stanowić źródło żerowania ptaków, a nawet hodowania ptactwa, które może stanowić zagrożenie dla ruchu lotniczego; w obu przypadkach ograniczenia te dotyczą obszaru w odległości 5 km od granicy lotniska.

Pewne ograniczenia dotyczą również zarządzania nieruchomościami znajdującymi się w sąsiedztwie infrastruktury transportu lotniczego. Dotyczą one przede wszystkim rejonów podejścia do lądowania, gdzie na nieruchomościach wprowadzono zakaz uprawiania drzew i krzewów, które mogą ograniczać bezpieczeństwo startów i lądowań. Należy również pamiętać, iż w przypadku portów lotniczych i praw, które wpływają na ich oddziaływanie na pobliską przestrzeń, dodatkowe znaczenie mają regulacje dotyczące zlokalizowanych tu urządzeń radiokomunikacyjnych, radiolokacyjnych, radionawigacyjnych i innych.

Różne formy zagospodarowania wpływają na wielkość kosztów, które miałyby być poniesione w sytuacji, gdyby zaistniała potrzeba ich przekwalifikowania na użytek portu lotniczego. Koszty te mają różny wymiar i nie ograniczają się do aspektu finansowego. Rozbudowa portu lotniczego, napotykać na swej drodze osiedla mieszkalne, może wiązać się z koniecznością wywłaszczenia i przesiedlenia mieszkańców. Poza kosztami ekonomicznymi oznacza to również bardzo wysokie koszty społeczne. W różnym stopniu stanowią one barierę dla rozbudowy, a nawet funkcjonowania portu lotniczego.

Główne cechy użytkowania ziemi w sąsiedztwie portów lotniczych Polski

Porty lotnicze Polski ze względu na odmienne modele lokalizacyjne (cechy położenia) charakteryzują się dużym zróżnicowaniem użytkowania ziemi

w ich najbliższym otoczeniu. Port lotniczy Bydgoszczy położony jest na granicy miasta (ryc. 1). W tym przypadku można zakładać, że to port stanowił poważną barierę dla rozwoju przestrzennego miasta w kierunku południowo-zachodnim, a nie odwrotnie. Jednocześnie fakt, że tkanka miejska Bydgoszczy nie rozlała się wzdłuż zachodniego i południowego obszaru sąsiadującego z portem, daje duże szanse na jego rozwój przestrzenny.

Port lotniczy Gdańska należy do najmłodszych w Polsce. Oddany do użytku w latach 70. stanowi przykład obiektu położonego na obszarze strefy podmiejskiej (ryc. 2). Atutem jego lokalizacji jest dobra dostępność z perspektywy całego Trójmiasta; dzięki bliskości obwodnicy. Uruchomienie Pomorskiej Kolei Metropolitalnej będzie oznaczało nie tylko znaczne skrócenie czasu potrzebnego na dojazd do portu. Zwiększy również znaczenie terenów komunikacyjnych w strukturze użytkowania ziemi. Ponadto wprowadzenie takiego rozwiązania może dodatkowo aktywizować przestrzeń otoczenia lotniska jako terenów inwestycyjnych. Port lotniczy Gdańska może przyciągać inwestycje wielkopowierzchniowe na obszar swojego sąsiedztwa. Zlokalizowany w bliskiej odległości od niego węzeł drogowy już dziś otaczają tereny przemysłowe oraz handlowo-usługowe. Wraz z dalszym rozwojem portu można spodziewać się także większego znaczenia tych kategorii użytkowania ziemi w jego bliskim sąsiedztwie.

Port lotniczy obsługujący konurbację katowicką zlokalizowany jest w kierunku północnym od głównych elementów układu osadniczego. Jego peryferyjne położenie często poddawane było krytyce. Szansy na poprawę sytuacji w zakresie dostępności portu upatruje się przede wszystkim w uruchomieniu połączenia kolejowego prowadzącego z Pyrzowic do najważniejszych miast konurbacji. Z perspektywy możliwości gospodarowania otoczeniem portu jego zewnętrzne w stosunku do konurbacji położenie daje duże możliwości. Otoczenie portu zdominowane jest przez użytki rolne oraz tereny zielone (ryc. 3). Oddalenie od zabudowy wielokondygnacyjnej oznacza również wyższy poziom bezpieczeństwa startów i lądowań. Tym samym w przypadku portu obsługującego Górny Śląsk można mówić o dużych możliwościach przestrzennego rozwoju. Sytuacja lokalizacyjna Pyrzowic generuje możliwości budowy centrów logistycznych w zasięgu portu oraz przyciąganie na obszar jego otoczenia działalności gospodarczej, dla której taka lokalizacja

jest atrakcyjna. Stąd też port ten można uznać za predysponowany do kształtowania na jego bazie jednostki typu airport city.

W przypadku krakowskich Balic korytarz autostrady A4 może być postrzegany jako bariera przestrzenna ograniczająca możliwości rozwoju w kierunku północnym i północno-wschodnim (ryc. 4). Jednocześnie taka sytuacja lokalizacyjna jest czynnikiem określającym bardzo dobrą dostępność portu w skali regionalnej i krajowej (Trzepacz 2010). Integralną częścią obszaru zajmowanego przez port lotniczy jest w tym przypadku również teren zajmowany przez jednostkę wojskową (8. Baza Lotnictwa Transportowego). Rozbudowa terminalu pasażerskiego, budowa hotelu oraz rozwój węzła transportowego to wybrane inwestycje terenochłonne związane z lotniskiem, które pociągają za sobą zmiany w użytkowaniu ziemi. Dla miejscowości otaczających port balicki (np. wieś Morawica) dynamiczny rozwój lotniska oznacza wzrost uciążliwości wynikających przede wszystkim z większego natężenia hałasu lotniczego. Rejonizacja tego problemu może ulec zmianie w związku z planami budowy nowej drogi startowej. Jednocześnie dalszy wzrost napływu ludności do podkrakowskich miejscowości z pewnością nie doprowadzi do osłabienia konfliktów przestrzennych. Jest to przykład znacznie szerszego problemu, jaki stanowi niekontrolowany proces *urban sprawl*, czyli rozlewania się miasta. Śsiedztwo Krakowa stanowi przykład suburbanizacji redundantnej (nieplanowej i niepohamowanej) (Lisowski 2010), a port lotniczy staje na drodze tego procesu.

Przykład podkrakowskiego lotniska można uznać za uniwersalny przynajmniej w skali Polski. Obnaża on bowiem wszelkie słabości systemu planistycznego w Polsce, który pozwala na zagęszczanie zabudowy mieszkaniowej w otoczeniu lotniska. Port lotniczy dla takiego miasta jak Kraków musi się rozwijać również przestrzennie. Przy braku możliwości jego relokacji jedynym rozwiązaniem problemu pozostaje ustalenie rygorystycznych zasad funkcjonowania jego śsiedztwa.

Przykład Krakowa pokazuje również, że użytki rolne także nie są śsiedztwem obojętnym dla funkcjonowania portu lotniczego. Są one szczególnie atrakcyjnym miejscem dla żerowania ptactwa, które z kolei stanowi zagrożenie dla bezpieczeństwa operacji lotniczych. Port lotniczy Kraków-Balice stosuje naturalne metody zwalczania zagrożenia ze strony ptactwa. Przestrzeń

powietrzna nad portem lotniczym jest patrolowana przez specjalnie w tym celu wytresowany gatunek sokoła (rarogi stepowe). W tym miejscu pojawia się jednak pytanie o konsekwencje takiego rozwiązania dla działalności człowieka. Rarogi stepowe stanowią bowiem zagrożenie nie tylko dla drobnych ptaków zamieszkujących obszar lotniska, ale również dla ptactwa hodowlanego, które jest dla nich łatwą zdobyczą. W 2008 roku właściciel jednego z gospodarstw zabił raroga, broniąc swego inwentarza. Ponieważ rarogi stepowe znajdują się w Polsce pod ścisłą ochroną, oznaczało to dla niego poważne konsekwencje prawne (*Policja bada okoliczności śmierci raroga stepowego 2008*).

Port lotniczy Lublina to obiekt infrastruktury transportu lotniczego, który oferuje regularne połączenia lotnicze od grudnia 2012 roku. Sam port, zlokalizowany w Świdniku, nie jest obiektem nowym (jako lotnisko wojskowe funkcjonował od lat 40. do końca XX wieku). Perturbacje z jego uruchomieniem stanowią przykład trudności, jakie pojawiają się w sytuacji, gdy na drodze do rozwoju transportu lotniczego stają cechy środowiska przyrodniczego. W tym przypadku rozbudowa lotniska długo nie była możliwa ze względu na zamieszkiwanie w bezpośrednim sąsiedztwie drogi startowej jednej z największych w Europie kolonii susła perełkowanego. Planowane prace mające przygotować lotnisko do nowych funkcji i intensywnego użytkowania zagrażały jej istnieniu. Ostatecznie jednak zmiany w planie rozbudowy obiektu pozwoliły zachować kolonię, a suseł stał się symbolem portu, co wpisuje się w ideę zielonego marketingu. Port obsługujący Lubelszczyznę charakteryzuje się nieznacznymi ograniczeniami rozwoju przestrzennego – w kierunku południowym, co wiąże się ze zlokalizowanymi na tym obszarze zakładami przemysłowymi (ryc. 5).

Port lotniczy Łodzi, mimo położenia w obrębie granic administracyjnych dużego miasta, nie jest otoczony obszarem o intensywnym użytkowaniu w rozumieniu obecności zwartych terenów zabudowanych (ryc. 6). Przewaga terenów zielonych to cecha użytkowania ziemi, która oznacza bariery dla funkcjonowania i rozwoju portu.

Całkowicie odmiennie prezentują się cechy otoczenia portu lotniczego Poznania. W tym przypadku lokalizacja na granicy miasta oznacza bliskie sąsiedztwo strefy podmiejskiej z intensywnym rozwojem zabudowy

jednorodzinnej. Bliskość obszarów o funkcji mieszkaniowej sprawia, że wraz z rozwojem ruchu lotniczego konflikty między portem a jego otoczeniem nabierają na sile (ryc. 7).

Port lotniczy Radomia dopiero jesienią ma szansę na rozpoczęcie działalności w zakresie regularnych rozkładowych połączeń lotniczych. Jest to kolejny przykład portu, na którym opiera się przestrzenny rozwój miasta (bariera w kierunku wschodnim). Jego otoczenie w kierunku zachodnim stanowią obszary zwartej zabudowy Radomia, podczas gdy w kierunku wschodnim dominują tereny o charakterze wiejskim (ryc. 8).

Jedno z najlepszych rozwiązań lokalizacyjnych ma port lotniczy Rzeszów-Jasionka (ryc. 9). Jego otoczenie jest wprawdzie narażone na presję ze strony głównego elementu miejscowego układu osadniczego (miasta Rzeszowa), ale nie stanowi to zagrożenia dla jego funkcjonowania i możliwości rozwoju przestrzennego. W sąsiedztwie portu można wskazać istnienie bufora oddzielającego go od najbliższych obszarów zwartej zabudowy. Tę korzystną sytuację wynikającą ze struktury użytkowania ziemi wykorzystuje się na lokalizowanie wielkopowierzchniowej działalności gospodarczej. Plany zakładają przeznaczenie terenów sąsiadujących z portem (zwłaszcza w kierunku północnym od jego granic) na potrzeby budowy klastra przemysłowego. W południowo-wschodniej części portu lotniczego zlokalizowane są obiekty Politechniki Rzeszowskiej, z tamtejszym Wydziałem Lotnictwa. Są to obiekty wykorzystywane do celów dydaktyczno-szkoleniowych. Obszar województwa podkarpackiego charakteryzuje się dużą tradycją rozwoju przemysłu lotniczego. Jej współczesnym wyrazem jest „Dolina Lotnicza”, stowarzyszenie zrzeszające producentów tej branży. Powyższe uwarunkowania mogą wpłynąć na pojawienie się w sąsiedztwie portu lotniczego np. lotniczych zakładów produkcyjnych.

Rzeszowski port, tak jak większość pozostałych tego typu obiektów w Polsce, borykał się do niedawna z problemem niskiej przepustowości (Szpara 2010). Budowa nowego terminalu diametralnie zmieniła sytuację. W ten sposób sam port prowadzi do zmian użytkowania ziemi – wraz z nowym terminalem pojawiają się np. większe tereny parkingowe.

Istotnym czynnikiem, który decydował o miejscach zakładania lotnisk, była ich funkcja wojskowa. Oddalone w znacznej odległości od terenów

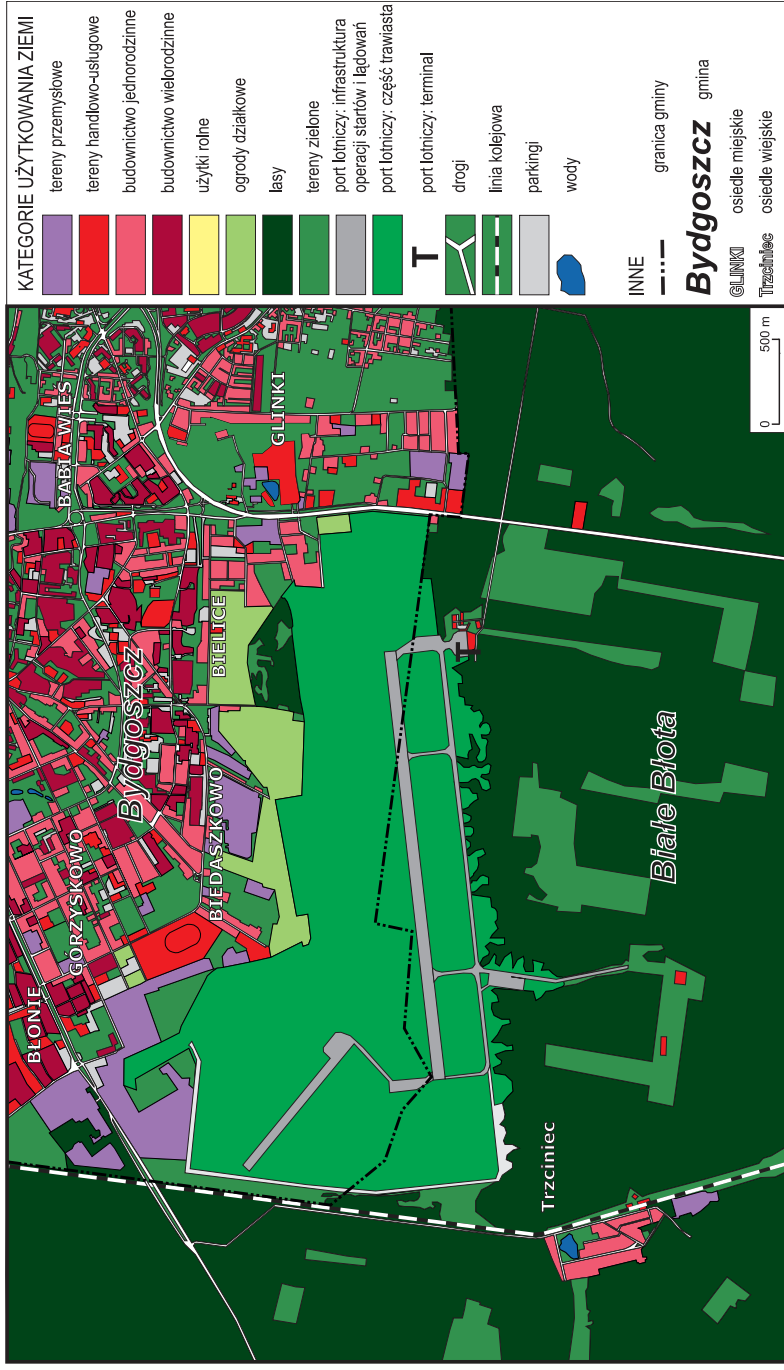
zabudowanych lotniska wojskowe powstawały licznie po II wojnie światowej – zwłaszcza na obszarze północno-zachodniej części Polski. Przykładem takiego modelu lokalizacyjnego jest port lotniczy dla Szczecina położony nieopodal Goleniowa. Port ten otaczają tereny leśne, a jego sąsiedztwo charakteryzuje się niską intensywnością zagospodarowania (ryc. 10). Peryferyjna lokalizacja stanowi duże utrudnienie. Z perspektywy Szczecina dojazd do Berlina nie stanowi trudności. Biorąc dodatkowo pod uwagę znacznie większą elastyczność w wyborze terminu odbycia podróży z Berlina niż z Goleniowa, port szczeciński nie jawi się jako propozycja atrakcyjna. Lotniska wojskowe przekształcane na cele lotnictwa cywilnego posiadają często potencjał rozwoju komunikacji kolejowej łączącej je z centralną częścią układu osadniczego (Kołoś i in. 2013). Tak też jest w przypadku szczecińskiego portu, do którego od czerwca 2013 roku można dotrzeć, korzystając z tej formy transportu.

Od 2012 roku Warszawa jest jednym z europejskich miast, które posiadają system wielolotniskowy; jak dotąd pozostaje jedynym ośrodkiem tego typu w Polsce. W Europie Środkowej i Wschodniej tylko w przypadku Kijowa i Moskwy miasta obsługiwane są przez więcej niż jedno lotnisko z lotami rozkładowymi. Warszawę obsługują dwa porty lotnicze – Okęcie i Modlin. Pierwszy ma charakter portu centralnego, w którym dominuje ruch lotniczy obsługiwany przez przewoźników tradycyjnych, w tym narodowego. Tymczasem Modlin (administracyjnie zlokalizowany w Nowym Dworze Mazowieckim) stanowi przykład portu drugorzędowego (ang. *secondary airport*). Tego typu funkcjonalne rozróżnienie znane jest w przypadku większości europejskich metropolii (np. Londyn, Paryż, Bruksela, Sztokholm, Oslo), nie tylko stołecznych (np. Frankfurt nad Menem, Mediolan, Goeteborg). Uruchomienie portu drugorzędowego daje możliwość rozwoju całego węzła lotniczego w zakresie połączeń oferowanych przez przewoźników niskokosztowych. Są to podmioty poszukujące wszelkich możliwych ograniczeń kosztów. Jednym z podstawowych sposobów jest korzystanie z tańszych (innych niż centralne) portów lotniczych. Taką rolę w systemie warszawskim ma pełnić właśnie Modlin. Tańsze lotniska (w rozumieniu niższych opłat lotniskowych) najczęściej położone są w peryferyjnej lokalizacji względem rdzenia metropolii. Nierzadko (tak jak w przypadku Modlina) są to lotniska wojskowe,

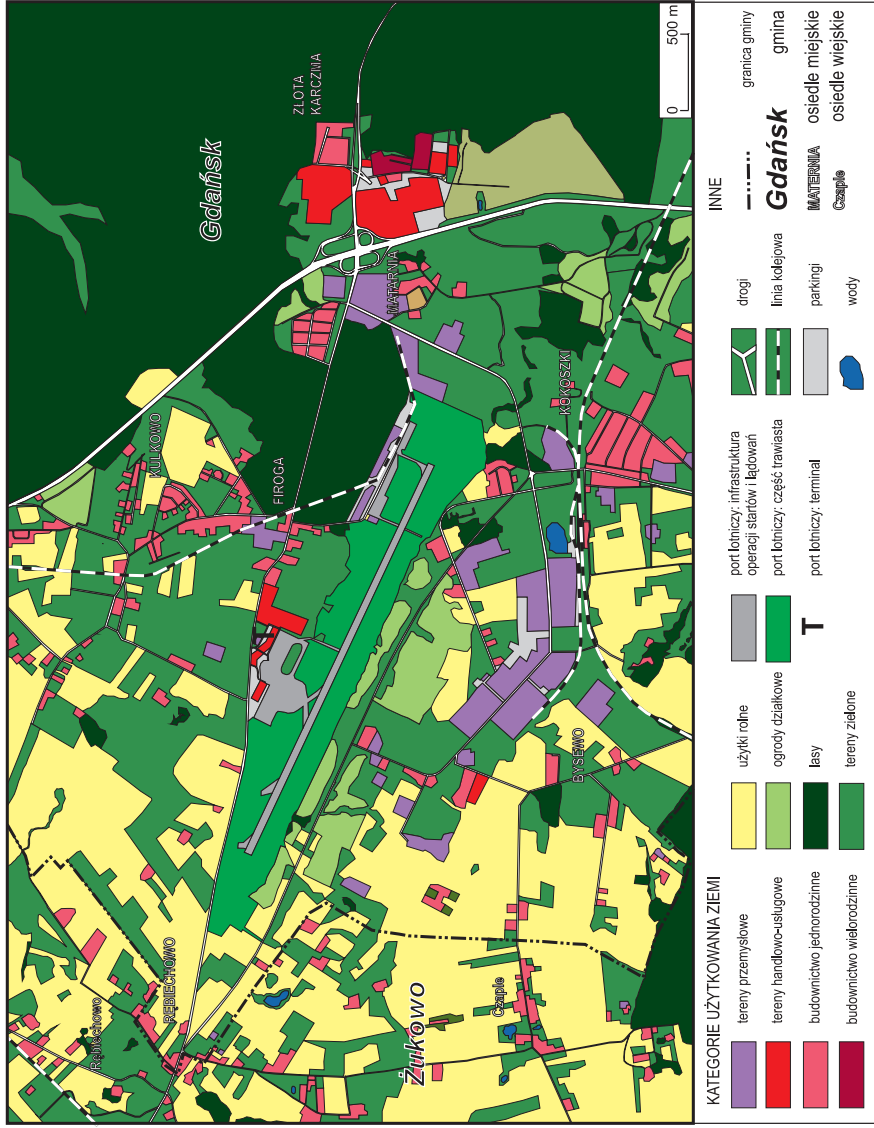
które można było relatywnie łatwo przystosować do potrzeb realizowania nowych funkcji. Jako obiekty oddalone od obszaru zwartej zabudowy (często w ogóle położone poza terenami zabudowanymi) charakteryzują się niską intensywnością zagospodarowania otoczenia. Port Modlina jedynie w kierunku południowo-wschodnim sąsiaduje z terenem zabudowanym (ryc. 11). Tak jak w przypadku szczecińskiego portu sąsiedztwo to stanowią obiekty związane z funkcją wojskową.

W przypadku największego portu lotniczego Polski (Warszawy-Okęcie) użytkowanie ziemi nie sprzyja dalszym perspektywom rozwoju (ryc. 12). Sytuację centralnego portu lotniczego można uznać za dość typową, czyli położenie, które skutkuje gęstą zwartą zabudową sąsiedztwa. W takich warunkach objawia się złożone relacje między możliwościami funkcjonowania i rozwoju portu lotniczego a cechami jego otoczenia. Z jednej strony bliskość śródmieścia mogłaby być oceniana pozytywnie jako czynnik określający dostępność lotniska. Z drugiej jednak wyższa zabudowa oznacza obniżenie bezpieczeństwa, które dla przewoźników jest sprawą niezwykle istotną przy podejmowaniu decyzji o działaniach przy użyciu danego portu. Dalsza rozbudowa terminali głównego portu lotniczego Warszawy oznacza większą przepustowość obiektu i tym samym dalsze szanse na wzrost liczby pasażerów. Jednak szeroko zakrojone plany uczynienia z Warszawy ważnego hubu powiązane z dalekosiężnymi celami polskiego przewoźnika narodowego będą oznaczały rosnące negatywne oddziaływanie portu na sąsiedztwo i jednocześnie wynikające z tego sąsiedztwa ograniczenia dla samego portu. O problemach funkcjonowania warszawskiego portu ze względu na jego otoczenie alarmowano zaraz po jego uruchomieniu w latach 30. XX wieku. Okęcie miało być jedynie tymczasową lokalizacją dla lotniska. Plany budowy portu w innej lokalizacji zniweczyła wojna. Przez kilkadziesiąt lat postępował proces zagęszczania zabudowy w sąsiedztwie portu we wszystkich kierunkach, podczas gdy koncepcja budowy drugiego portu lotniczego stolicy, czy wręcz całkowitego przeniesienia portu do innej lokalizacji, nie wyszła poza sferę planów i działań przygotowawczych.

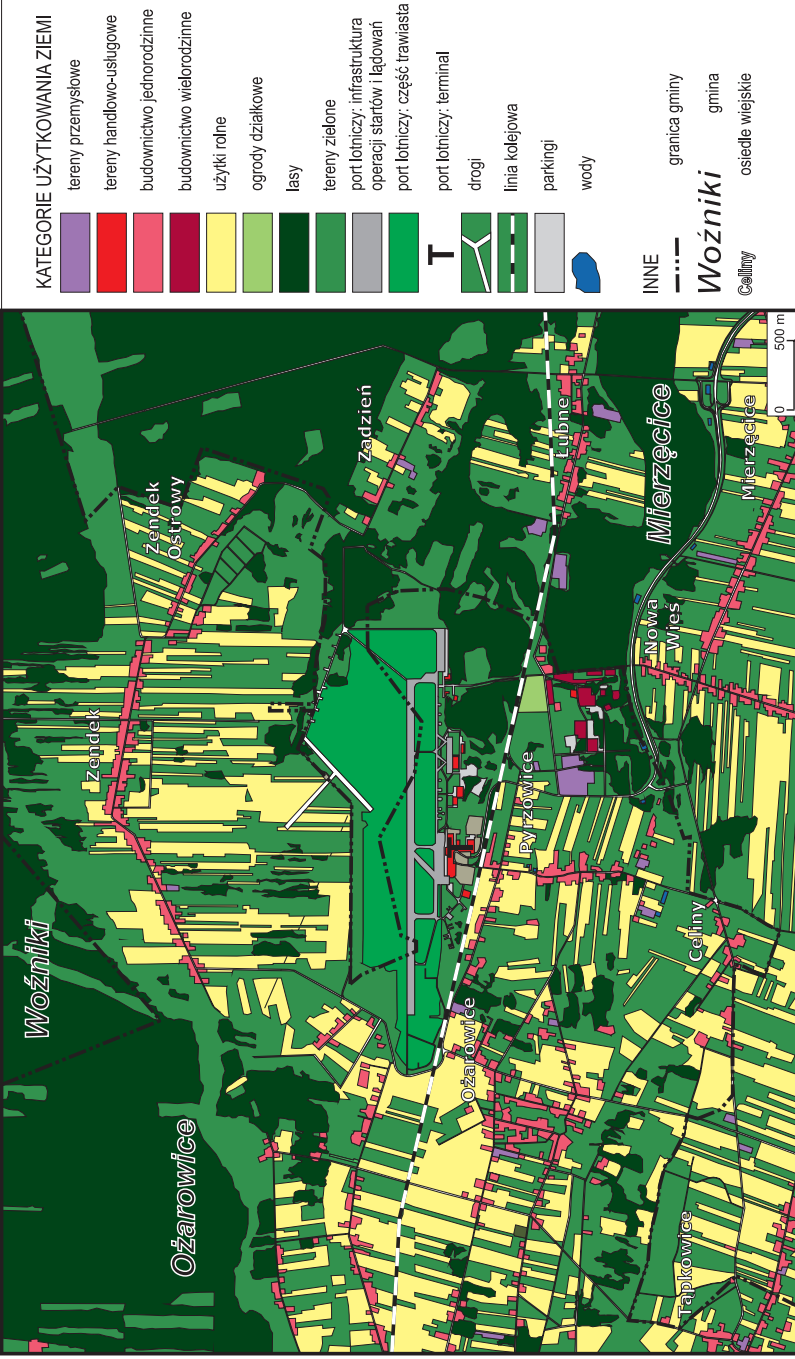
Port lotniczy Wrocławia można uznać za typowy przykład obiektu funkcjonującego w strefie podmiejskiej, ale w układzie, który nie generuje tylu konfliktów, jak to ma miejsce w Krakowie czy w Poznaniu (ryc. 13). Przypomina



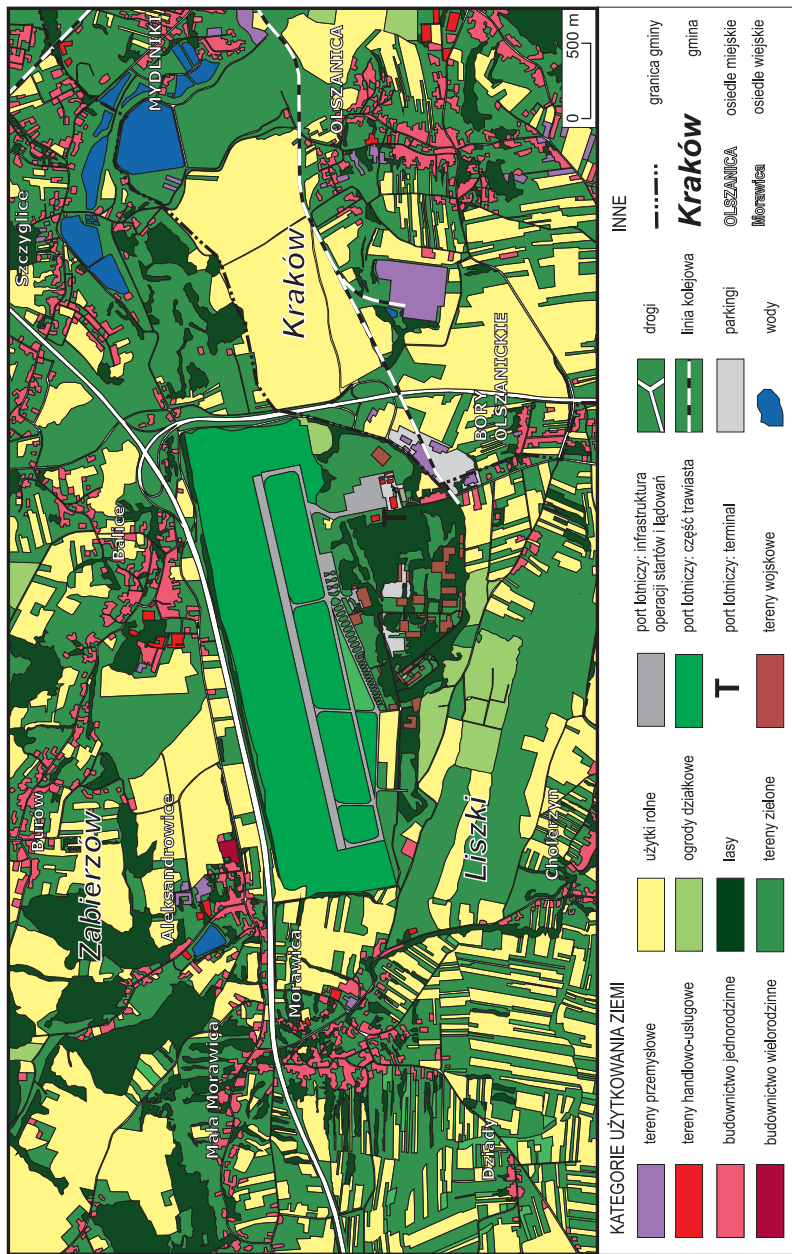
Ryc. 1. Użytkowanie ziemi w sąsiedztwie portu lotniczego Bydgoszcz Szwederowo
 Źródło: opracowanie własne na podstawie map topograficznych, materiałów fotogrametrycznych oraz badań terenowych.



Ryc. 2. Użytkowanie ziemi w sąsiedztwie portu lotniczego Gdańsk Rębiechowo

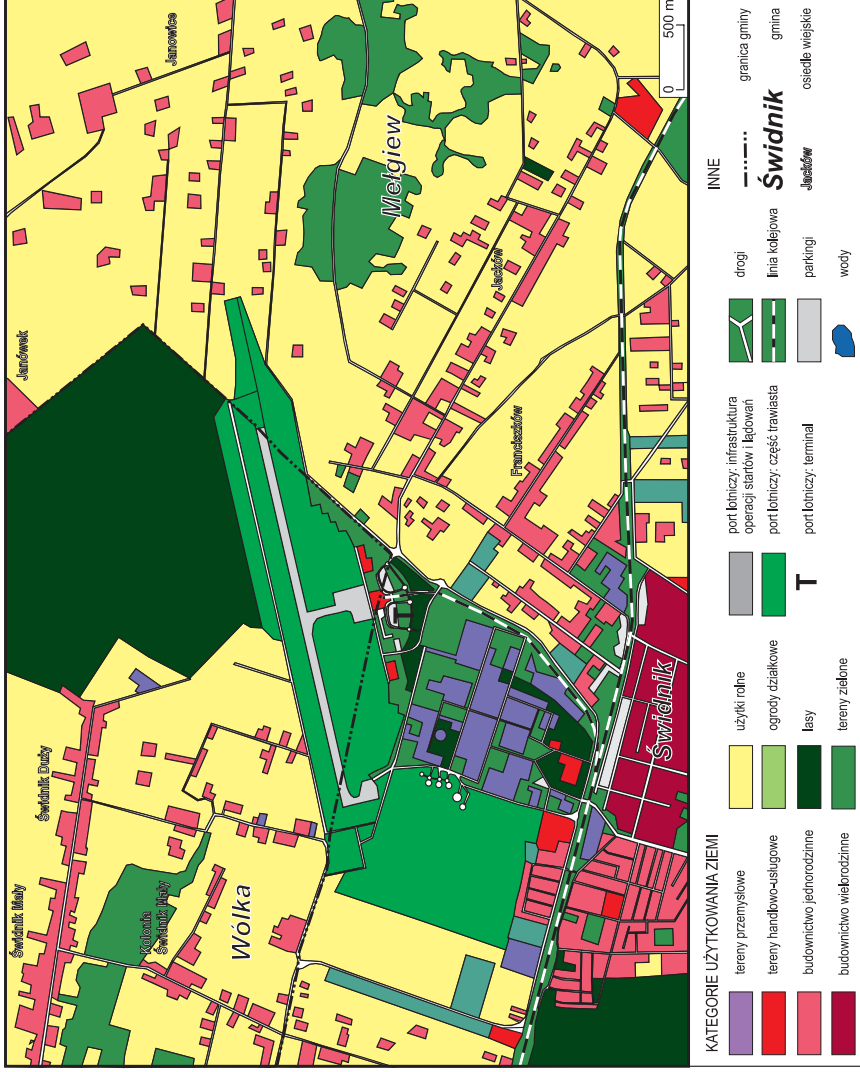


Ryc. 3. Użytkowanie ziemi w sąsiedztwie portu lotniczego Katowice Pyrzyce
 Źródło: opracowanie własne na podstawie map topograficznych, materiałów fotogrametrycznych oraz badań terenowych.



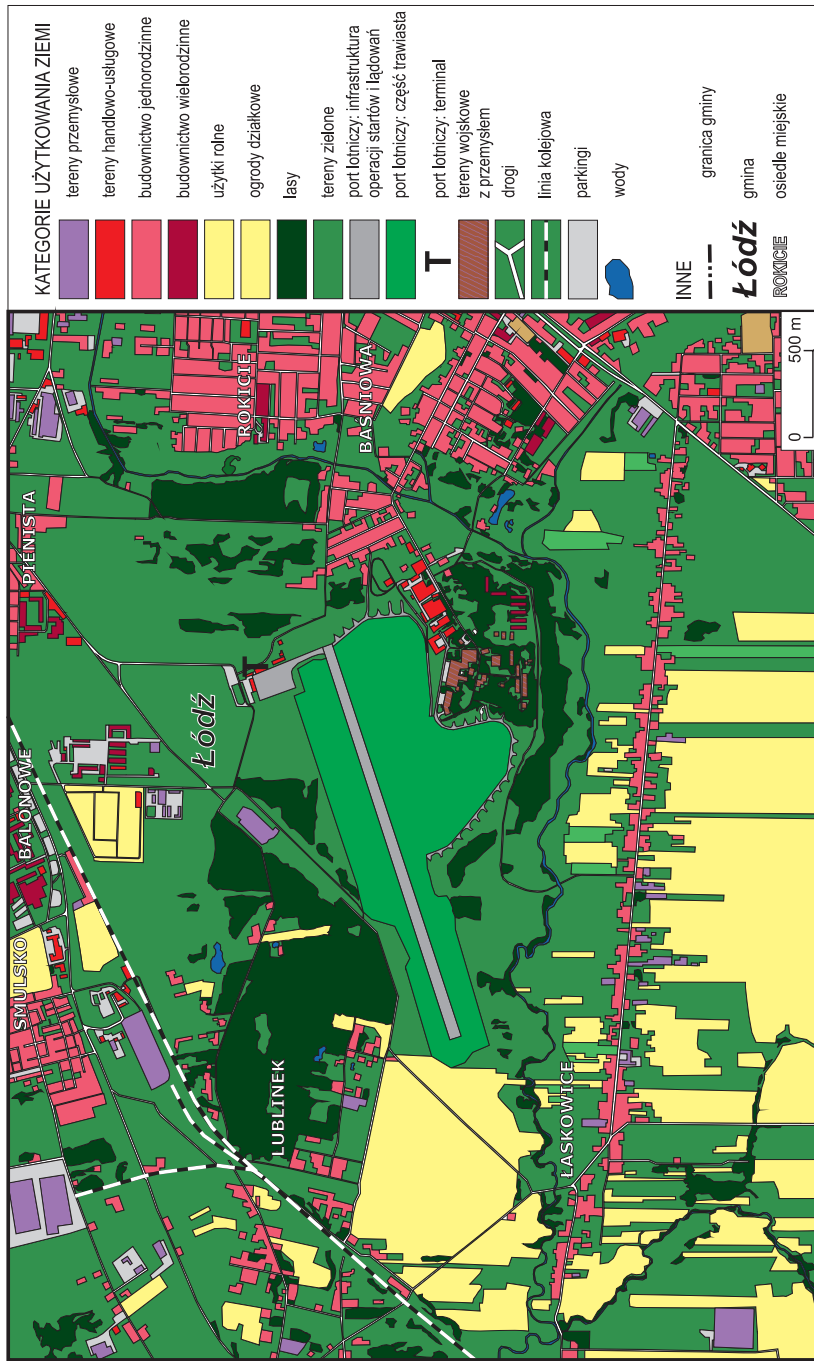
Ryc. 4. Użytkowanie ziemi w sąsiedztwie portu lotniczego Kraków Balice

Źródło: opracowanie własne na podstawie map topograficznych, materiałów fotogrametrycznych oraz badań terenowych.



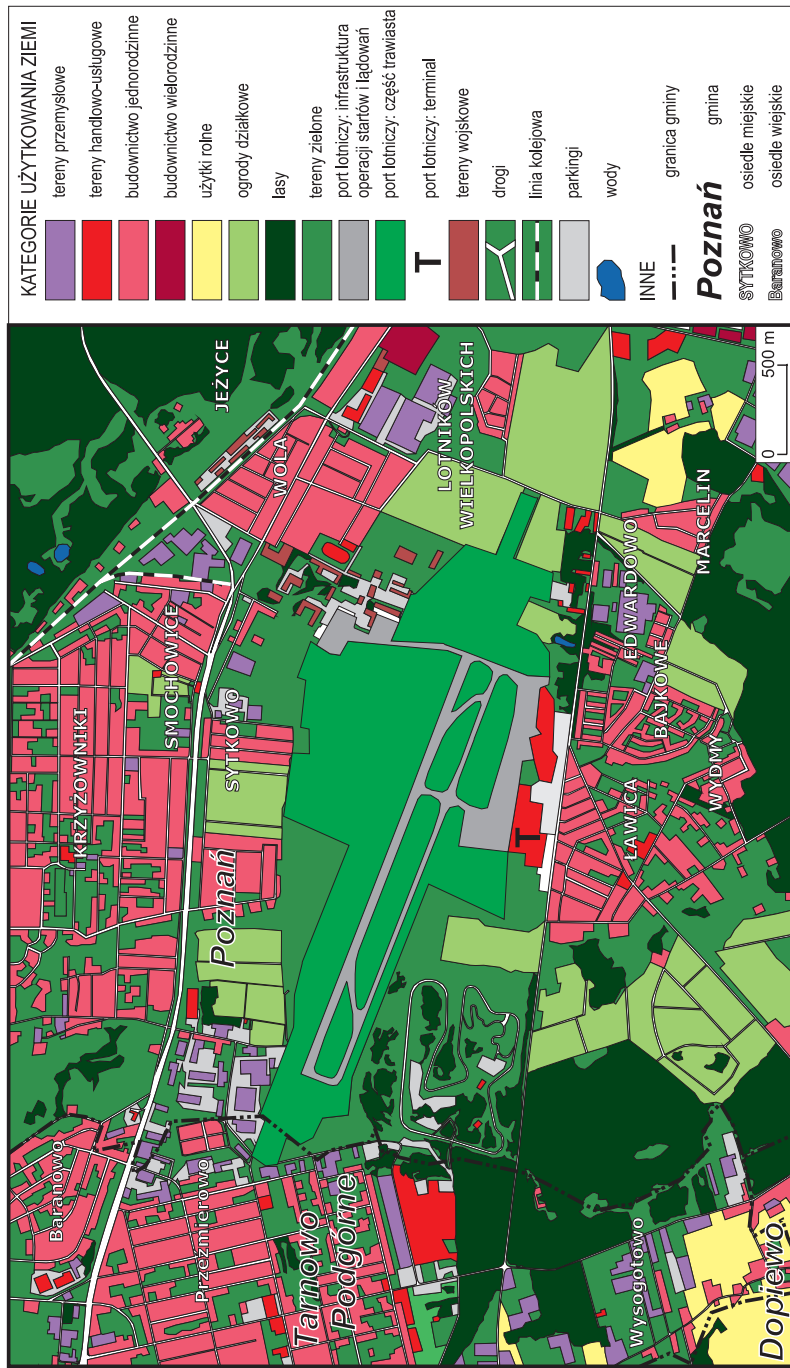
Ryc. 5. Użytkowanie
ziemi w sąsiedztwie
portu lotniczego Lublin
Świdnik

Źródło: opracowanie
własne na podstawie map
topograficznych, materiałów
fotogrametrycznych oraz
badań terenowych.



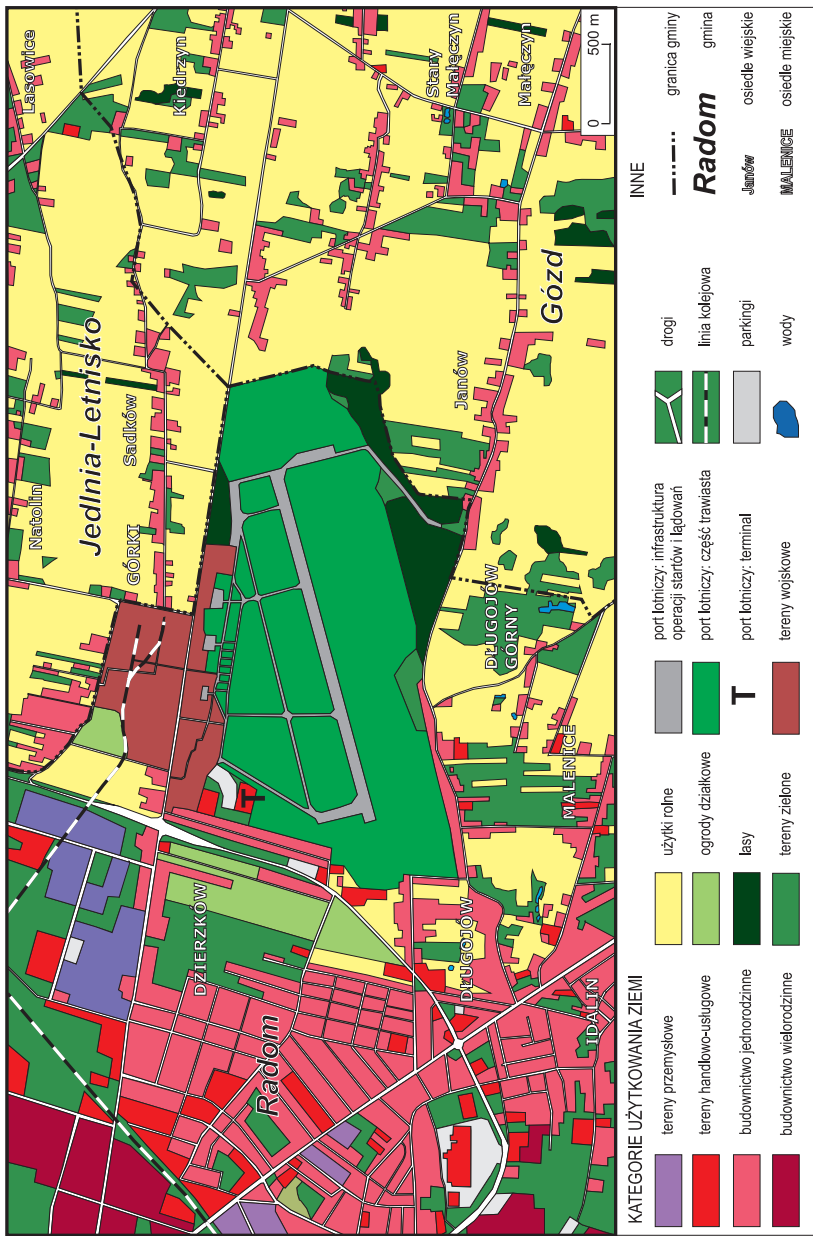
Ryc. 6. Użytkowanie ziemi w sąsiedztwie portu lotniczego Łódź Lublinek

Źródło: opracowanie własne na podstawie map topograficznych, materiałów fotogrametrycznych oraz badań terenowych.



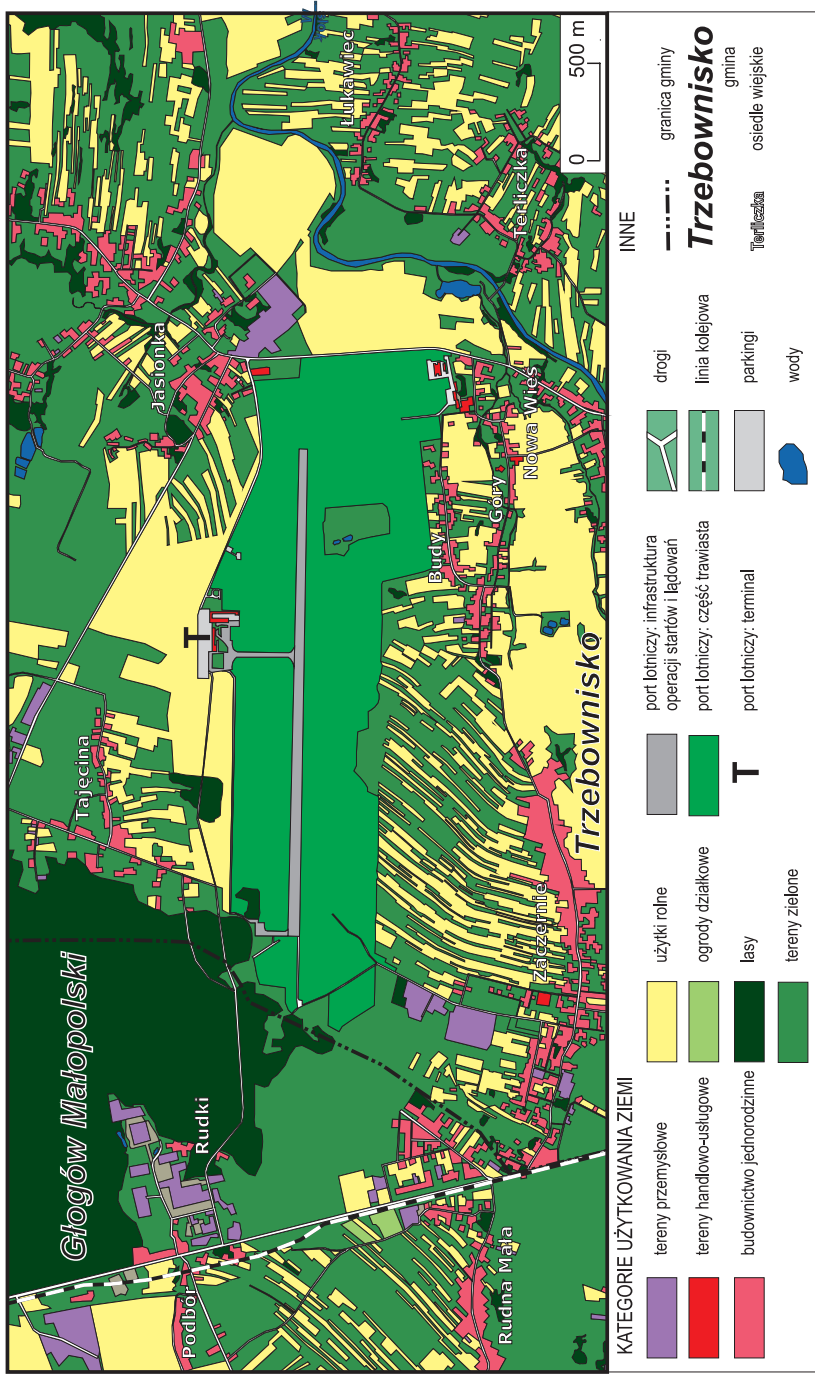
Ryc. 7. Użytkowanie ziemi w sąsiedztwie portu lotniczego Poznań Ławica

Źródło: opracowanie własne na podstawie map topograficznych, materiałów fotogrametrycznych oraz badań terenowych.

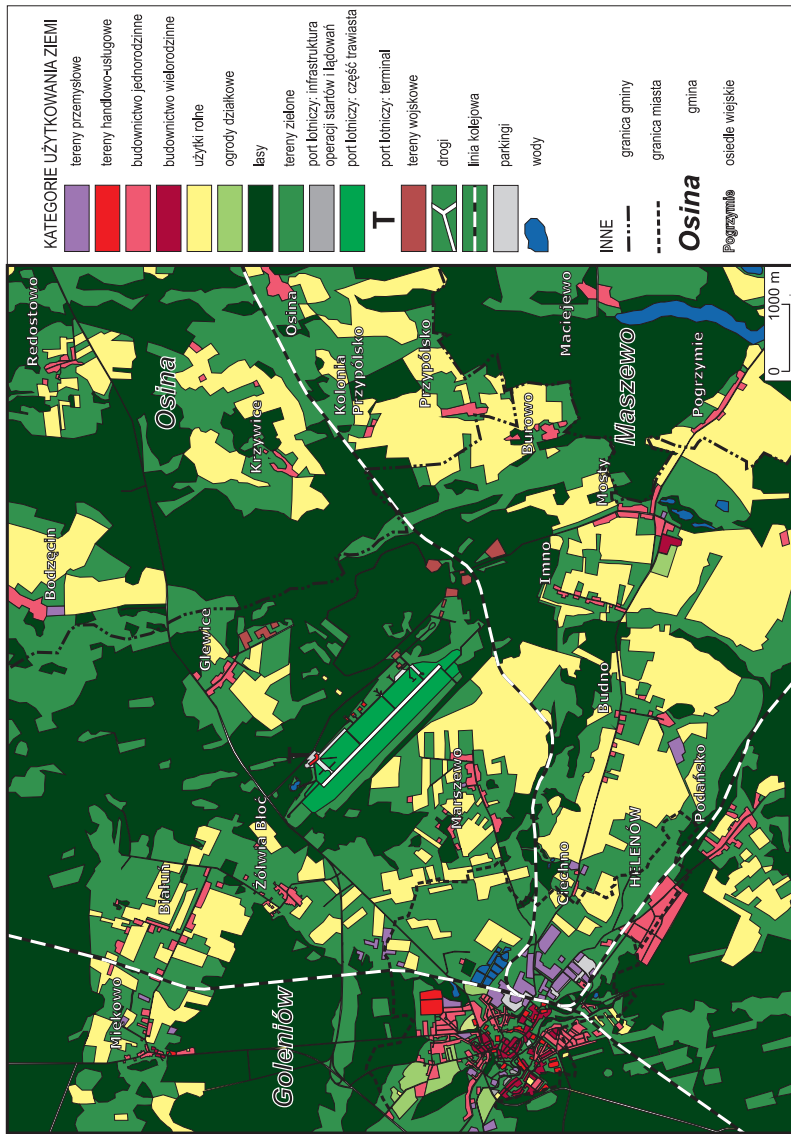


Ryc. 8. Użytkowanie ziemi w sąsiedztwie portu lotniczego Radom Sądków

Źródło: opracowanie własne na podstawie map topograficznych, materiałów fotogrametrycznych oraz badań terenowych.

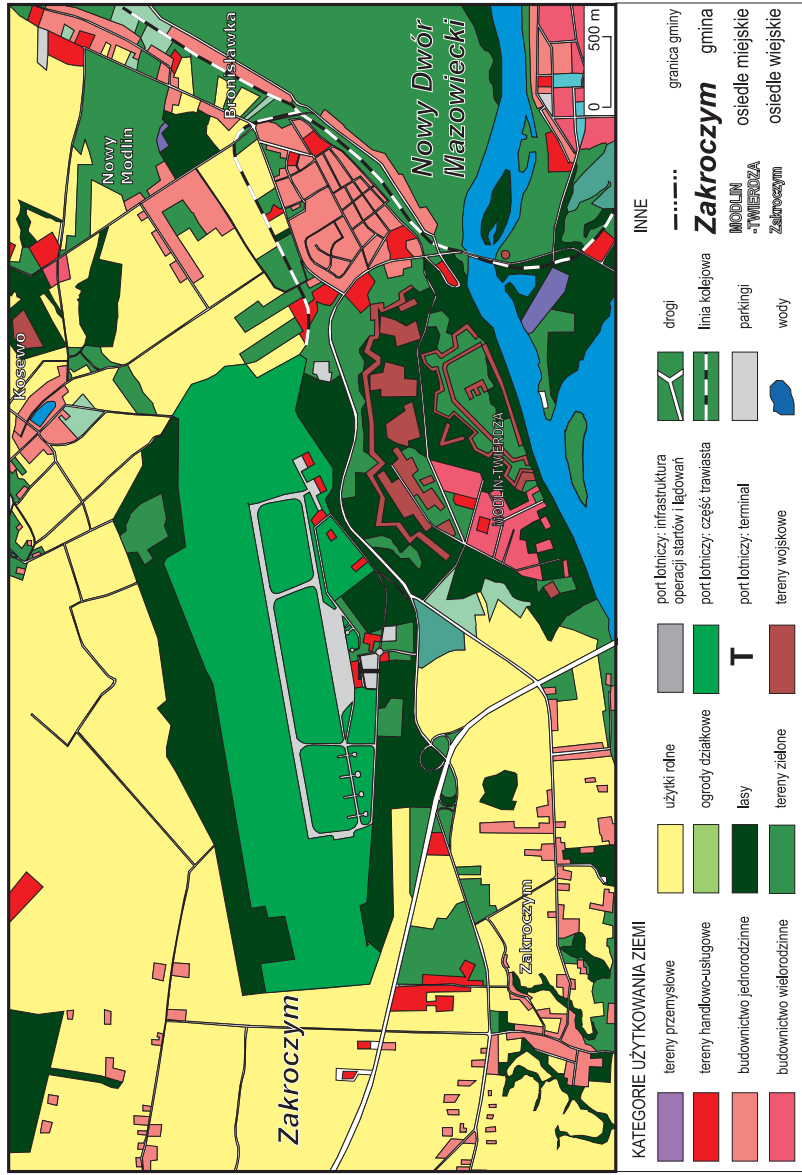


Ryc. 9. Użytkowanie ziemi w sąsiedztwie portu lotniczego Rzeszów Jasionka
 Źródło: opracowanie własne na podstawie map topograficznych, materiałów fotograficznych oraz badań terenowych.



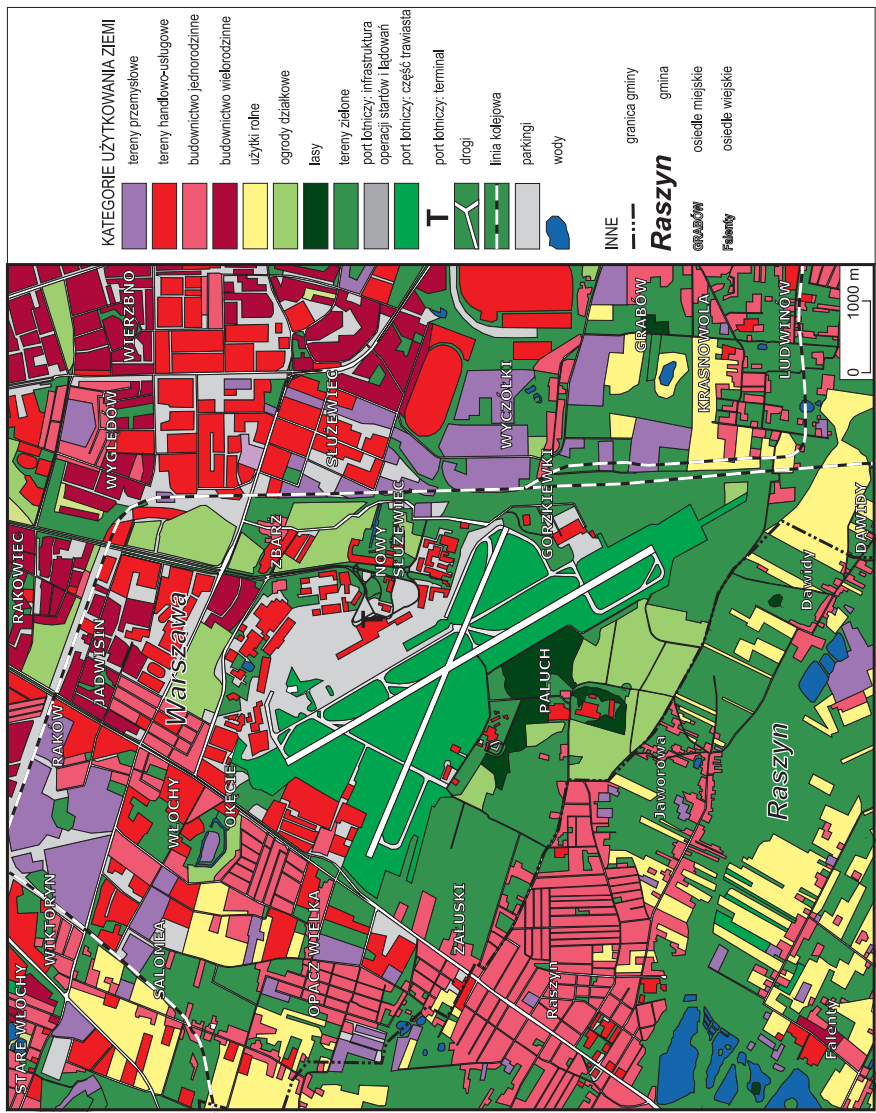
Ryc. 10. Użytkowanie ziemi w sąsiedztwie portu lotniczego Szczecin Goleniów

Źródło: opracowanie własne na podstawie map topograficznych, materiałów fotograficznych oraz badań terenowych.



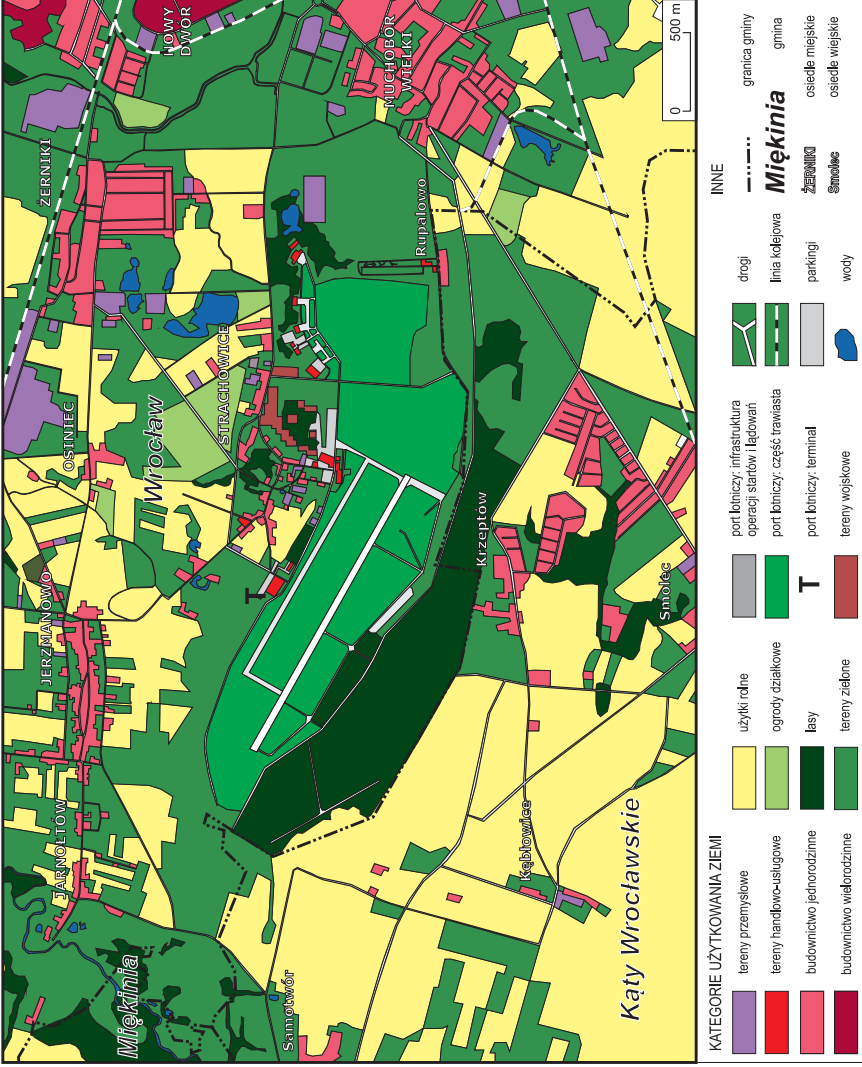
Ryc. 11. Użytkowanie ziemi w sąsiedztwie portu lotniczego Warszawa Modlin

Źródło: opracowanie własne na podstawie map topograficznych, materiałów fotograficznych oraz badań terenowych.



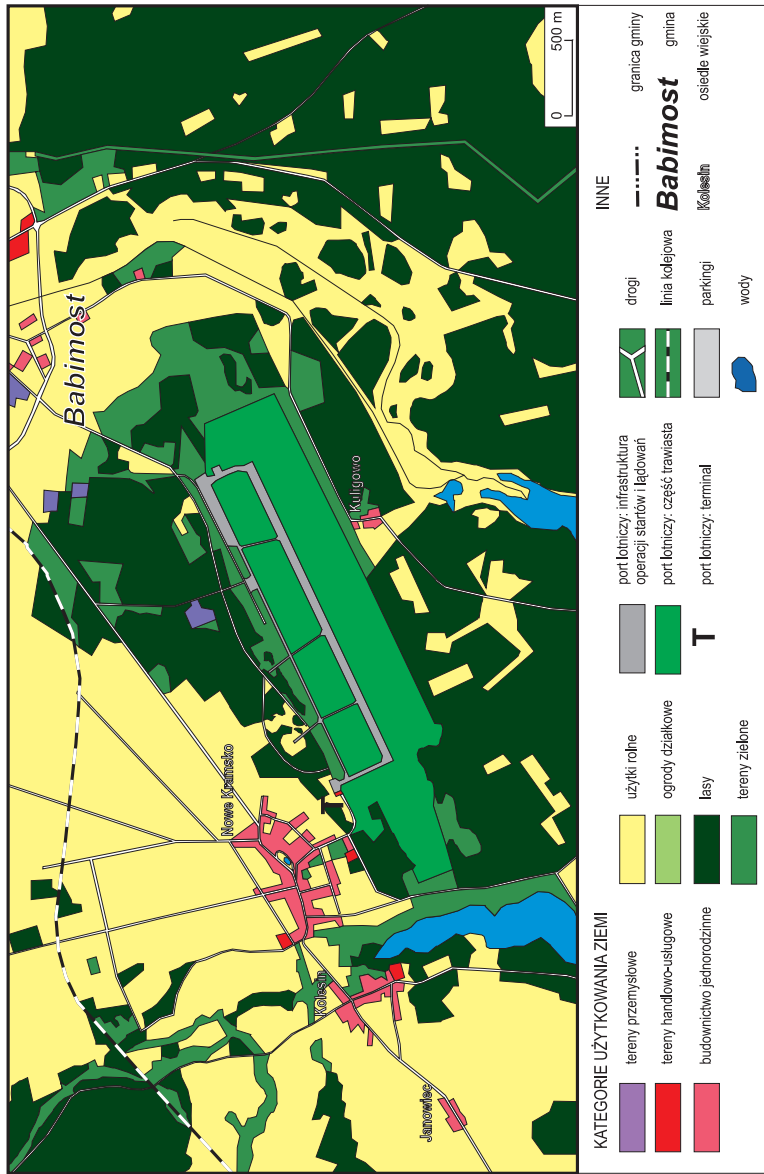
Ryc. 12. Użytkowanie ziemi w sąsiedztwie portu lotniczego Warszawa Okęcie

Źródło: opracowanie własne na podstawie map topograficznych, materiałów fotograficznych oraz badań terenowych.



Ryc. 13. Użytkowanie ziemi w sąsiedztwie portu lotniczego Wrocław Strachowice

Źródło: opracowanie własne na podstawie map topograficznych, materiałów fotograficznych oraz badań terenowych.



Ryc. 14. Użytkowanie ziemi w sąsiedztwie portu lotniczego Zielona Góra Babimost

Źródło: opracowanie własne na podstawie map topograficznych, materiałów fotogrametrycznych oraz badań terenowych.

pod względem użytkowania ziemi sytuację znaną z cech lokalizacyjnych m.in. portu łódzkiego.

Ostatnim z analizowanych portów lotniczych jest lotnisko położone w kierunku południowo-zachodnim od Babimostu obsługujące Zieloną Górę (ryc. 14). Nie licząc Radomia, który dopiero będzie miał szansę walczyć o pasażerów, to właśnie ten port odnotowuje, jak dotąd, najmniejszą liczbę obsłużonych pasażerów. Z założenia powinien obsługiwać dwa największe miasta województwa lubuskiego, czyli Zieloną Górę oraz Gorzów Wielkopolski. Peryferyjne położenie wobec obsługiwanych miast skutkuje użytkowaniem ziemi w jego sąsiedztwie zdominowanym przez użytki rolne i lasy.

Waloryzacja form zagospodarowania otoczenia portu lotniczego

Obserwuje się wzajemne złożone relacje między oddziaływaniem portu lotniczego na użytkowanie terenu w jego sąsiedztwie i, odwrotne – oddziaływanie kierunków zagospodarowania terenu na to, w jaki sposób funkcjonuje port lotniczy i jakie są jego dalsze możliwości rozwoju. Pojawia się pytanie, czy istnieje taki kierunek zagospodarowania terenu, który można uznać za całkowicie odpowiadający roli sąsiedztwa z obiektami portu lotniczego? Można pod tym względem wyróżnić dwie główne grupy form użytkowania ziemi:

- formy, które w większym stopniu wpływają na funkcjonowanie portu lotniczego, na które w mniejszym stopniu wpływa sam port,
- formy, które w mniejszym stopniu wpływają na funkcjonowanie portu lotniczego, a których funkcjonowanie w dużym stopniu jest determinowane przez obecność tego portu lotniczego w sąsiedztwie.

Wszystkie kierunki zagospodarowania terenu wykazują zarówno pozytywne, jak i negatywne efekty sąsiedztwa portu lotniczego, jeżeli chodzi o wpływ zagospodarowania na port lotniczy (tab. 2) oraz portu na to zagospodarowanie (tab. 3).

Złożone relacje między portem lotniczym a formami zagospodarowania terenu w jego sąsiedztwie zależą od wielkości portu lotniczego. Należy

Tab. 2. Ocena kierunków zagospodarowania terenu z punktu widzenia portu lotniczego

Forma zagospodarowania terenu	Wady	Zalety
Lasy	Pożar lasu może stanowić duże zagrożenie dla samego portu Zwierzyna leśna może stanowić zagrożenie dla funkcjonowania portu lotniczego	Utrudniona dostępność do portu lotniczego
Wody	Większe narażenie portu lotniczego na występowanie mgieł Zależność funkcjonowania portu lotniczego od zmienności poziomu wód	Dostęp do wody w przypadku pożaru
Zabudowa mieszkaniowa	W przypadku wypadków lotniczych możliwe ofiary	Dobra dostępność komunikacyjna
Zabudowa przemysłowa	Ograniczone możliwości rozwoju przestrzennego	Możliwość bezpośredniej kooperacji
Zabudowa usługowa	Ograniczone możliwości rozwoju przestrzennego	Możliwość bezpośredniej kooperacji
Nieużytki	-	Możliwość rozbudowy portu lotniczego i zwiększenia jego chłonności
Użytki rolne	Żerowanie ptactwa powodujące zagrożenie dla bezpieczeństwa operacji startów i lądowań	Brak wysokiej lub zwartej zabudowy

Źródło: opracowanie własne.

bowiem oczekiwać, iż duże porty lotnicze (w kontekście wielkości obsługiwanego ruchu pasażerskiego i towarowego) wykazują większe zapotrzebowanie na odpowiednio rozbudowaną infrastrukturę okołolotniskową. Wielkość ruchu pasażerskiego będzie decydowała m.in. o powierzchniach parkingowych, które ze względu na zajmowaną powierzchnię będą jedną z najbardziej zauważalnych zmian w przestrzeni otaczającej taki port lotniczy. Cechy otoczenia portu lotniczego mogą być dodatkowo ukierunkowane w związku z funkcją portu. Port lotniczy specjalizujący się w obsłudze ruchu towarowego będzie przyciągał więcej przedsiębiorstw logistycznych.

Otoczenie portu lotniczego pozbawione trwałej zabudowy nie musi oznaczać łatwej adaptacji takiego terenu na potrzeby portu lotniczego. Jedną z często występujących w sąsiedztwie portów lotniczych Polski form użytkowania

Tab. 3. Ocena sąsiedztwa portu lotniczego z punktu widzenia poszczególnych form zagospodarowania

Forma zagospodarowania terenu	Wady	Zalety
Lasy	Wzrost poziomu zanieczyszczeń	Tłumienie hałasu lotniczego, naturalny bufor
Wody	Emisja zanieczyszczeń powodująca obniżenie poziomu czystości wód	
Zabudowa mieszkaniowa	Hałas powodujący negatywne oddziaływanie na zdrowie mieszkańców Możliwe obniżenie wartości nieruchomości	Dostępność czasowa centrum miasta z punktu widzenia mieszkańców
Zabudowa przemysłowa	Konieczność dostosowania do hałasu i drgań – ograniczenie rodzajów działalności produkcyjnej, albo wysokie koszty przystosowania	Dostępność komunikacyjna Skrócony czas transportu produktów
Zabudowa usługowa	Konieczność dostosowania do hałasu i drgań	Dostępność komunikacyjna Skrócony czas transportu produktów
Nieużytki	-	Możliwość ekspansji
Użytki rolne	Emisja zanieczyszczeń powodująca obniżenie wartości plodów rolnych	-

Źródło: opracowanie własne.

ziemi są ogrody działkowe. Pod względem powierzchni stanowią one duży rezerwuar przestrzeni, który mógłby zostać przeznaczony, jeśli nie na rozbudowę samego portu lotniczego, to np. na rozwinięcie w jego sąsiedztwie działalności gospodarczej, w jakimś stopniu kooperującej z portem czy przynajmniej wykorzystującej jego sąsiedztwo. Jako duże zwarte powierzchnie terenu dobrze skomunikowanego i położonego blisko centrum aglomeracji, ogrody działkowe należy uznać za mało efektywną formę zagospodarowania terenu, zwłaszcza przy ich lokalizacji w sąsiedztwie obszarów wręcz strategicznych z punktu widzenia rozwoju gospodarczego miasta. Należy jednocześnie zauważyć, iż przez sąsiedowanie z portem lotniczym duża część omawianych ogrodów działkowych znacznie straciła na atrakcyjności. Stanowiąc obszar intensywnego oddziaływania hałasu lotniczego, narażony jednocześnie na emisję zanieczyszczeń związanych z funkcjonowaniem portu lotniczego, ogrody te utraciły swoją ustawową funkcję, „kształtowania warunków

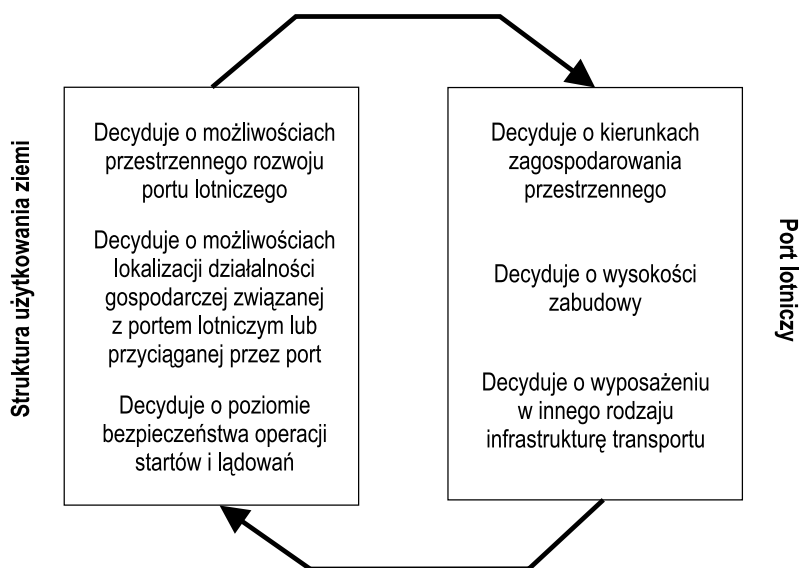
dla prowadzenia aktywnego i zdrowego trybu życia”¹. Można tu mówić o oddziaływaniu portu lotniczego na zmianę postrzegania określonej formy zagospodarowania terenu, które wynika z kłopotliwego sąsiedztwa.

Ani sąsiedztwo funkcji rolniczej, ani nieużytków czy lasów nie jest obojętne dla samego portu lotniczego. Wszelkie formy użytkowania terenu sprzyjające rozmnażaniu, bytowaniu i żerowaniu ptactwa w sąsiedztwie portu lotniczego poważnie ograniczają poziom bezpieczeństwa jego funkcjonowania (Gabrey, Dolbeer 1996; Linnell i in. 1996, Sodhi 2002). Przy budowie nowych portów lotniczych lub rozbudowie już istniejących należy zwrócić uwagę na typ roślinności otaczającej zwłaszcza tę część pasa startowego, w obrębie której najczęściej dochodzi do wypadków lotniczych (Ashford, Wright 1992). Na obszarze sąsiadującym z krańcami pasa startowego wyklucza się sadzenie drzew. Z punktu widzenia bezpieczeństwa operacji lotniczych najlepszym rozwiązaniem jest roślinność krzaczasta, która z jednej strony nie jest zbyt wysoka, a z drugiej ogranicza możliwości wędrówek zwierząt przez obszar otoczenia portu lotniczego. W tym miejscu zwraca się uwagę na konieczność właściwego doboru gatunków roślin przy planowaniu zagospodarowania w jego sąsiedztwie.

Relacje kierunków zagospodarowania terenu oraz funkcjonowania portu lotniczego mają charakter współzależności (ryc. 15). Oznacza to, iż na funkcjonowanie portu lotniczego wpływa zarówno użytkowanie terenu, jak i sam port lotniczy. Trudno więc wskazać taką formę zagospodarowania terenu, która byłaby obojętna dla portu lotniczego, jak i taką, dla której port lotniczy stanowiłby obiekt obojętny.

Największą przeszkodą dla efektywnego ze względów gospodarczych wykorzystania otoczenia portów lotniczych pozostaje trwała zabudowa. Bariery te dotyczą nie tylko budynków mieszkalnych, ale także obiektów zakładów przemysłowych, związane z ich wiekiem i cechami konstrukcji. Obiekty przemysłowe budowane współcześnie (przynajmniej część z nich) stanowią konstrukcje lekkie, których demontaż, a następnie przeniesienie jest możliwe. Takich możliwości nie ma w przypadku starych obiektów

¹ Ustawa z dnia 13 grudnia 2013 roku o rodzinnych ogrodach działkowych.



Ryc. 15. Współzależność struktury użytkowania terenu i portu lotniczego

Źródło: opracowanie własne.

przemysłowych. Nawet opuszczone (pozostałości po dawnych zakładach przemysłowych) stanowią poważny problem ze względu na koszty ich usunięcia czy adaptacji do nowych funkcji.

Podsumowanie

Mimo generowania pewnych zagrożeń (katastrofy lotnicze, zamachy terrorystyczne) i niedogodności wynikających z takiego sąsiedztwa (hałas, emisja zanieczyszczeń), obszary przylegające do portów lotniczych nabierają coraz większego znaczenia ekonomicznego, społecznego, a nawet politycznego. Sąsiedztwo portów lotniczych staje się przestrzenią cieszącą się coraz większym zainteresowaniem ze strony inwestorów czy potencjalnych mieszkańców, a przy tym samorządowców, dla których zarządzanie takim obszarem

ma charakter strategiczny. Wyraża się to między innymi w planowaniu przestrzennym (niestety czasami w braku odpowiednich ustaleń w tym zakresie). Znaczenie sąsiedztwa portów lotniczych będzie rosło wraz ze wzrostem znaczenia samych portów lotniczych. Obok dynamiki ruchu pasażerskiego, czynnikiem, który pośrednio lub bezpośrednio może się przyczynić do zmian w zagospodarowaniu otoczenia portów lotniczych, może stać się rozwój takich form transportu lotniczego, jak *touch-and-go* czy *VIP-aviation*. W obu przypadkach istnieje zapotrzebowanie na powierzchnię magazynową czy odpowiedni poziom usług hotelarskich lub kongresowych. W sąsiedztwie wielu portów lotniczych Europy pojawiły się kompleksy tego typu. W przypadku Polski dotychczasowy stan zagospodarowania sąsiedztwa portów lotniczych powinien szybko ulec zmianie w kierunku uzupełnienia go o działalność usługową i przemysłową powiązaną w sposób pośredni lub bezpośredni z przemysłem lub turystyką.

Literatura

- Ashford N., Wright P.H., 1992, *Airport Engineering*, John Wiley & Sons, Inc., Hoboken.
- Barros de A.G., 2013, *Sustainable Integration of Airports Into Urban Planning – a Review*, International Journal of Urban Sciences, 17, 2, 226–238.
- Gabrey S.W., Dolbeer R.A., 1996, *Rainfall effects on bird: aircraft collisions at two United States airports*, Wildlife Society Bulletin, 24, 2, 272–275.
- Graham B., Guyer C., 2000, *The Role of Regional Airports and Air Services in the United Kingdom*, Journal of Transport Geography, 8, 4, 249–262.
- Kasarda J., Lindsay G., 2011, *Aerotropolis: The Way We'll Live Next?*, Farrar, Straus and Giroux, New York.
- Kołoś A., Taczanowski J., Trzepacz P., 2012, *Connecting airports with cities. Perspectives of air-rail link development in Central Europe*, Prace Geograficzne, 130, 107–130.
- Leśko M., Pasek M., 1997, *Porty lotnicze: wybrane zagadnienia inżynierii ekologicznej*, Wydawnictwo Politechniki Śląskiej, Gliwice.
- Linnell M.A., Conover M.R., Ohashi T.J., 1996, *Analysis of bird strikes at a tropical airport*, The Journal of Wildlife Management, 60, 4, 935–945.

- Lisowski A., 2010, *Suburbanizacja w Obszarze Metropolitalnym Warszawy*, [w:] S. Ciok, P. Migoń (red.), *Przekształcenia struktur regionalnych. Aspekty społeczne, ekonomiczne i przyrodnicze*, Instytut Geografii i Rozwoju Regionalnego, Wrocław, 93–108.
- Policja bada okoliczności śmierci raroga stepowego*, 2008, Rzeczpospolita, 2.05.2008, <http://www.rp.pl/artykul/128881.html?print=tak> (dostęp: 20.08.2015).
- Sadr M.K., Nassiri P., Hosseini M., Monavari M., Gharagozlou A., 2014, *Assessment of Land Use Compatibility and Noise Pollution at Imam Khomeini International Airport*, *Journal of Air Transport Management*, 34, 49–56.
- Sodhi N.S., 2002, *Competition in the air: birds versus aircraft*, *The Auk*, 119, 3, 587–595.
- Szpara K., 2010, *Funkcjonowanie i perspektywy rozwoju portu lotniczego Rzeszów-Jasionka*, *Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego, Ekonomiczne Problemy Usług*, 52, 569–579.
- Trzepacz P., 2010, *Autostrady i porty lotnicze w kształtowaniu przestrzeni miejskiej i podmiejskiej*, *Studia Miejskie*, 2, 139–152.
- Trzepacz P., 2013, *Air transportation in transition. Post-socialist countries on the way to hypermobility?*, *Kyiv Geographic Almanac*, 8, 37–42.
- Trzepacz P., Jemioło J., 2012, *Pasażerski transport lotniczy Polski w dobie liberalizacji (2004–2012)*, *Prace Geograficzne*, 131, 7–34.
- Ustawa z dnia 13 grudnia 2013 roku o rodzinnych ogrodach działkowych*, Dz.U.2014.40.
- Ustawa z dnia 3 lipca 2002 roku. Prawo lotnicze*, Dz.U.02.130.1112.

Land use in the neighborhood of Polish airports

Summary

The aim of this study is to determine directions of land use of areas adjacent to airports of Poland. Interactions between the airport and its neighborhood are complex in character and dependent on the characteristics of the airport itself (e.g. its size or kind of dominating air operations) and surrounding areas (e.g. type of architecture, inclusion to a given sphere of urban region). The balance of benefits and losses differs for individual users of the airport adjacent area. From the perspective of sustainable development, management of those areas should concentrate on mitigation of negative aspects of proximity to airport for inhabitants and maximizing positive economic effects stemming from such neighborhood.

Airport adjacent areas are becoming zones of concentration for objects set up by entities benefitting from advantages brought by proximity to an airport. At the same

PIOTR TRZEPACZ, MAŁGORZATA LUC

time, due to its good accessibility which offsets the risk of noise and environment pollution, it is becoming a location for residential development. The effect which stems from aforementioned phenomena is the change in the structure of land use in airport adjacent areas.

Keywords: land use, airports, remote sensing

Piotr Trzepacz

Uniwersytet Jagielloński

Instytut Geografii i Gospodarki Przestrzennej

ul. Gronostajowa 7, 30-387 Kraków

piotr.trzepacz@uj.edu.pl

Małgorzata Luc

Uniwersytet Jagielloński

Instytut Geografii i Gospodarki Przestrzennej

ul. Gronostajowa 7, 30-387 Kraków

mluc@gis.geo.uj.edu.pl

ANITA WOLANIUK

Uniwersytet Jagielloński i jego rola w organizacji przestrzeni¹

Zarys treści: W artykule omówiona została rola Uniwersytetu Jagiellońskiego w przestrzeni Krakowa. Przedstawiono rozwój przestrzenny obiektów od pierwszej lokalizacji uczelni aż po współczesne inwestycje. Badaniem objęto również położenie centroidów obiektów Uniwersytetu Jagiellońskiego i zasięgu maksymalnego ich występowania.

Słowa kluczowe: Uniwersytet Jagielloński, funkcja akademicka, przestrzeń miejska

Wprowadzenie

W maju 2014 roku odbyły się uroczystości z okazji 650-lecia Uniwersytetu Jagiellońskiego (akt erekcyjny pochodzi z 12 maja 1364 r.oku). Okrągła rocznica skłania do refleksji nad miejscem zajmowanym przez krakowską *Alma Mater* w przestrzeni miasta. Osiem wieków temu król Kazimierz Wielki, wzmacniając pozycję *Regnum Poloniae*, podjął decyzję o założeniu w Krakowie *studium generale*, dzięki której średniowieczny gród krakowski uzyskał nową funkcję – funkcję akademicką. Pierwszą siedzibą krakowskiego uniwersytetu był Wawel, co podkreślało rangę uczelni w strukturze przestrzennej miasta. Wzorem dla założenia uczelni były uniwersytety w Bolonii i Padwie. Powołując *studium generale*. Kazimierz Wielki chciał zapewnić rozbudowującemu się państwu, w tym stołecznemu Krakowowi, dyplomatów i legistów.

¹ Artykuł powstał na podstawie: Wolaniuk A., 2010, *Uniwersytety i ich rola w organizacji przestrzeni*, Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź.

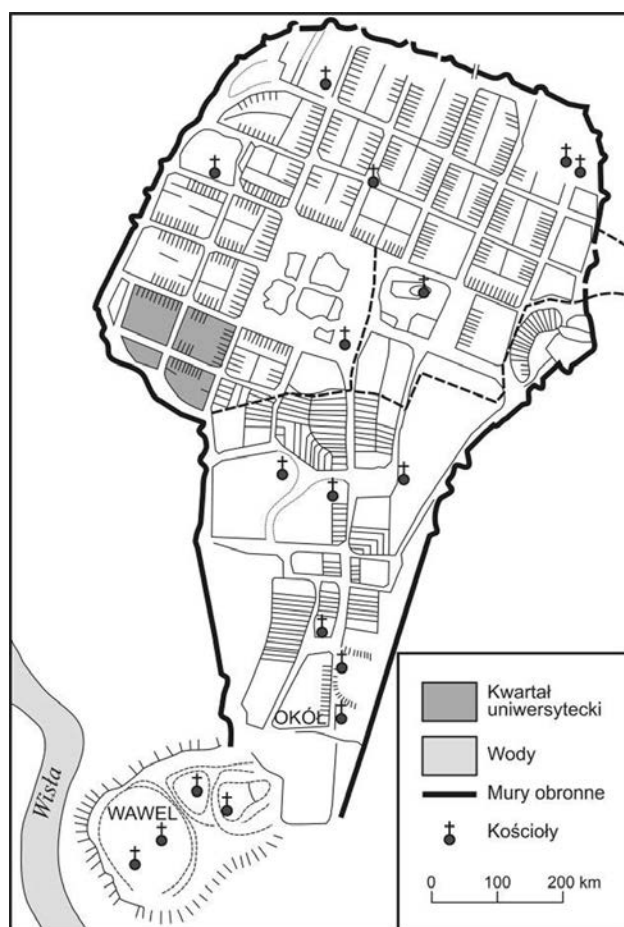
Fakt, że papież nie wydał zgody na powołanie w Krakowie wydziału teologicznego, nadało *studium generale* charakter świecki i państwowy, m.in. dzięki temu rozwijało się w nim doskonale prawo. W średniowieczu w krakowskiej uczelni działało pięć katedr prawa cywilnego i trzy katedry prawa kanonicznego, a nauki praktyczne realizowały dwie katedry medycyny i jedna sztuk wyzwolonych (Zaborowski, Poznański 1964). Powołane wówczas katedry do dziś, pod zmienionymi nazwami, należą do wiodących w Polsce. Kazimierzowskie *studium* posiadało autonomię i umiarkowany nadzór państwa, a przyczynami jego upadku był przede wszystkim brak modnego wówczas w Europie wydziału teologicznego oraz śmierć króla w 1370 roku. Próby reaktywacji uniwersytetu miały miejsce w latach 90. XIV wieku. Po uzyskaniu w 1397 roku od papieża Bonifacego IX zgody na utworzenie w Krakowie wydziału teologicznego wnuczka Kazimierza Wielkiego, królowa Jadwiga, i jej mąż Władysław Jagiełło doprowadzili do odnowienia uniwersytetu. W dniu 22 lipca 1400 roku król Władysław Jagiełło dokonał otwarcia *Collegium Almae Universitatis Studi Cracoviensis* (Stopka i in. 2000), którego dokument erekcyjny wzorowany był na paryskiej Sorbonie. W uniwersytecie powołano wydziały: teologii, prawa, medycyny i sztuk wyzwolonych, który pełnił funkcję wydziału wstępnego. Działo m.in. osiem katedr teologii, jedna katedra medycyny i 22 katedry sztuk wyzwolonych (Zaborowski, Poznański 1964). Tak jak w uniwersytecie sorbońskim, miejscem pracy były kolegia, w których mieszkali profesorowie, a studenci zajmowali bursy.

Miejsce zajmowane przez obiekty krakowskiej *Alma Mater* w strukturze przestrzennej Krakowa

Rozwój przestrzenny obiektów krakowskiej uczelni zostanie omówiony od XIV wieku, natomiast do szczegółowej analizy wybrano osiem przekrojów czasowych (XV wiek, lata: 1898/1899, 1927/1928, 1937/1938, 1945/1946, 1975/1976, oraz rok 1988 i 2008), dla których zebrano dane adresowe, co umożliwiło wyznaczenie centroidów obiektów uniwersyteckich należących do uczelni i maksymalnego zasięgu ich występowania.

Wiek XIV

Nowo założona uczelnia pierwszą swoją lokalizację miała na Wawelu (Stopka, Banach, Dybiec 2000), pełniącym funkcję siedziby władzy królewskiej, co świadczyło o jej wysokiej randze i prestiżu, jaki wносиła do królewskiego miasta. Natomiast już w 1400 roku królowa Jadwiga i król Władysław Jagiełło przekazali na potrzeby studium dom narożny przy ul. św. Anny, na którego części powstało później Collegium Maius (Estreicher 1971). Budynek ten był załącznikiem pierwszego kampusu uniwersyteckiego w Krakowie (ryc. 1).



Ryc. 1. Lokalizacja kwartału uniwersyteckiego w Krakowie w układzie osadniczym z X–XIII wieku

Źródło: opracowanie własne na podstawie Munch; za Górka (2004).

Wiek XV

W XV wieku krakowskie *studium generale* tworzyło 5 kolegiów, a wśród nich: Kolegium Jagiellońskie lub Królewskie, Kolegium Prawnicze (kanonistów), Kolegium Lekarskie, Kolegium Mniejsze (Minus), Kolegium Nowe (Novum) lub Helsztyńskich. Na potrzeby uczelni wykupiono kolejne domy przy zbiegu ulic św. Anny i Jagiellońskiej (Jackowski, Sołjan 2009), a także Grodzkiej, Gołębiej, Kanoniczej. Pełniły one funkcje mieszkaniowe i dydaktyczne.

Wiek XV związany jest z szybkim rozwojem Akademii Krakowskiej, która zajmowała kilkanaście obiektów (Stopka i in. 2000). I tak Kolegium Jagiellońskie, zwane także Królewskim (ufundowane w 1400 roku), a od połowy XV wieku Większym (Maius), miało swoją siedzibę przy ul. św. Anny. Kolegium Prawnicze – Kanonistów wybudowano w latach 1403–1406 przy ul. Grodzkiej. Obok niego swoją siedzibę miało Kolegium Lekarskie. Kolegium Mniejsze (Minus) zlokalizowane było przy ul. Gołębiej 11. Kolegium Nowe (Novum) lub Helsztyńskich działało od 1464 roku, ale nie utrzymało się i zostało przekształcone w bursę. Poza wymienionymi 5 kolegiami, które zainicjowały proces tworzenia kwartału uniwersyteckiego, do obiektów akademickich należały także bursy, Szpital Scholarów i ogród akademicki. Jak podają K. Stopka i in. (2000), studenci i magistry mieszkali w następujących bursach:

1. Bursie Jana Isnera, którą założono w 1409 roku u zbiegu ul. Gołębiej (dawna Garncarska) i Wiślniej 7, nazywana była Bursą Ubogich (*Contubernium Pauperum*), a później Królewsko-Jagiellońską (*Regio-Iagellonianum*),
2. Bursie studentów prawa kanonicznego działającej w latach 1441–1473, zwanej także Bursą Grochową, przy ul. Kanoniczej 5,
3. Bursie Bogatych (*Bursa Divitum*) przy ul. Gołębiej 11, na tyłach Kolegium Królewskiego, późniejszej siedziby Kolegium Mniejszego,
4. Bursie Jerozolimskich (*Contubernium Hierusalem*) funkcjonującej w latach 1454–1847, przy ul. Gołębiej, naprzeciw Kolegium Mniejszego (ob. *Collegium Novum*),
5. Bursie Filozofów (*Contubernium Philosophorum*) działającej od roku 1469, która położona była na terenie obecnego Collegium Novum,
6. Bursie Kanonistów, Długosza lub *Iurisperitorum*, od 1473 roku, przy ul. Grodzkiej 52,

7. Bursie Nowej, zwanej Niemiecką, w latach 1483–1523; spłonęła w czasie pożaru ul. św. Anny, mieściła się w tym samym kwartale, co Kolegia Mniejsze i Większe, od strony Gołębiej,

8. Bursie Węgierskiej, w latach 1464–1558, przy ul. Brackiej 3 (Wolaniuk 2010).

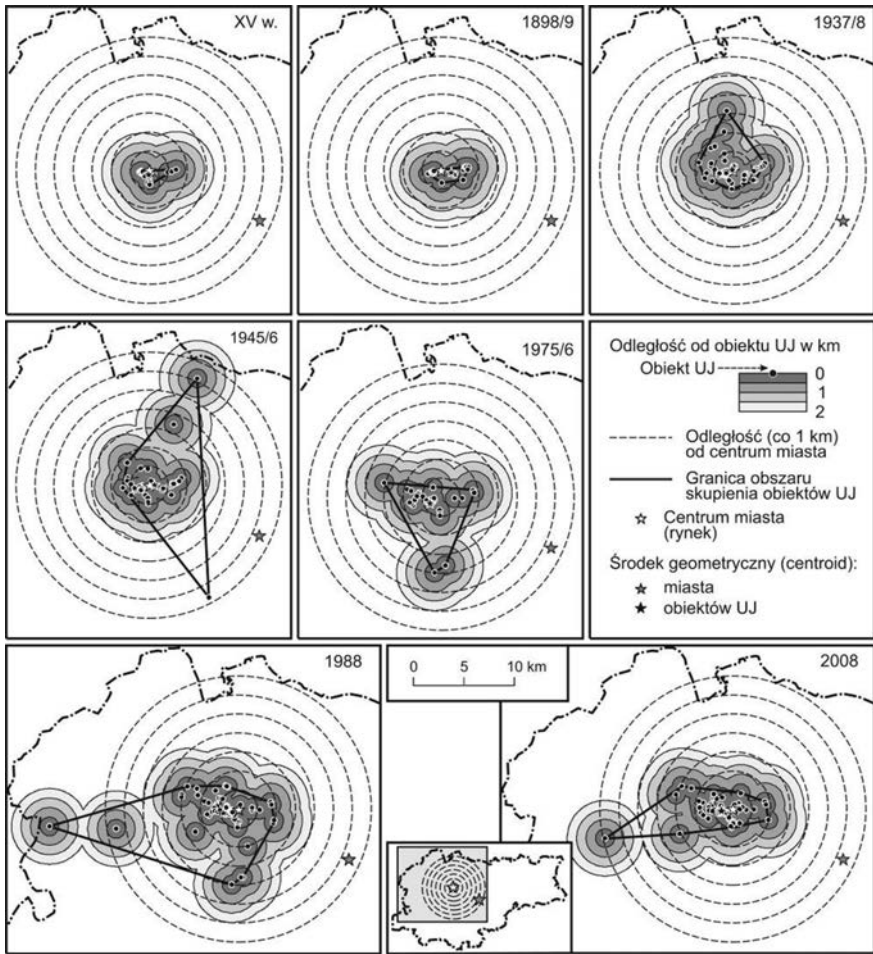
Dla potrzeb studiujących zorganizowano w 1417 roku na działkach między *Collegium Maius* a *Collegium Minus* ogród akademicki, a w 1460 roku po wschodniej stronie ul. Szpitalnej przy skrzyżowaniu z ul. św. Marka Szpital Scholarów.

W XV wieku do krakowskiej uczelni należało więc 15 obiektów (ryc. 2). Przyjmując, że centrum Krakowa stanowi Rynek Główny, 13 z nich (86% ogółu) miało swoje siedziby w odległości do 1 km od centrum miasta, a wszystkie budynki mieściły się w ekwidystancie 2 km od centrum (ryc. 2), czyli w obrębie Starego Miasta. Jedynie Szpital Scholarów położony był po przeciwnej stronie Rynku Głównego, w niedalekiej odległości od budynków akademickich. Fakt przekazania przez władze królewskie budynku przy ul. św. Anny w 1400 roku, powstanie w XV wieku kolegiów i burs oraz ogrodu akademickiego na trwałe wyznaczyły funkcję akademicką tego obszaru Krakowa. Łącząc obiekty należące do uniwersytetu, w XV wieku uzyskano maksymalny zasięg ich występowania, którego powierzchnia zajmowała ponad 49% ówczesnej powierzchni miasta (ryc. 3), co potwierdza ważną pozycję, jaką uczelnia zajmowała w strukturze przestrzennej miasta. Dla porównania, jest to 0,13% powierzchni miasta w 2008 roku. Centroid (środek geometryczny) położony był w sąsiedztwie centrum miasta.

Wiek XVI

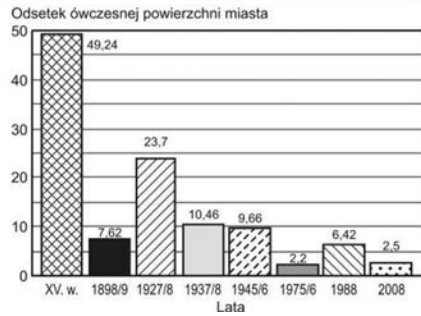
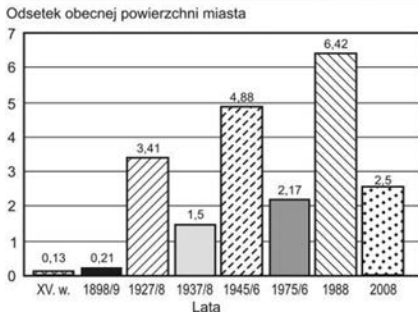
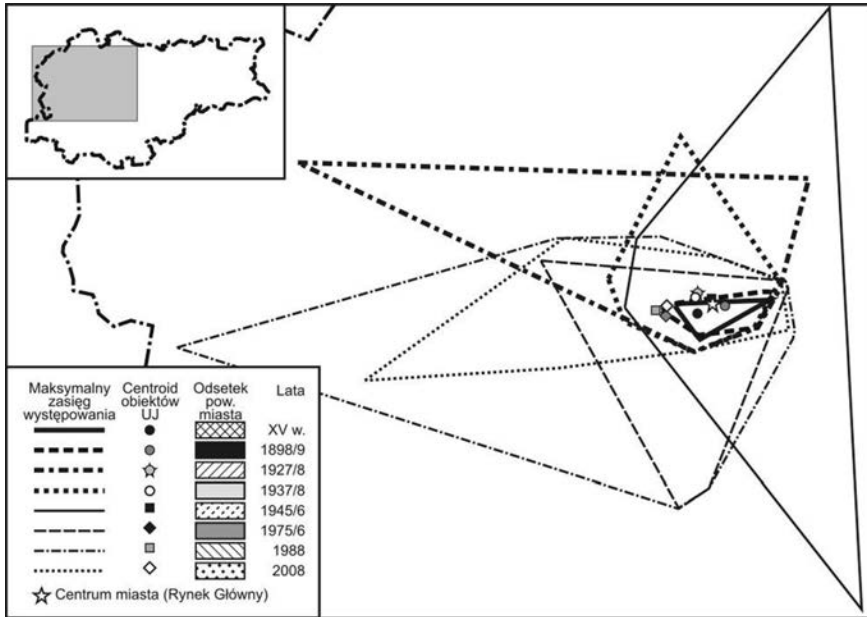
W XVI wieku dzięki fundacji biskupa płockiego Andrzeja Noskowskiego w sąsiedztwie Bursy Jerozolimskiej założono bursę przeznaczoną dla studentów z diecezji płockiej – *Bursę Noscoviana seu Contubernium Philosophorum*.

Zdaniem znakomitego badacza krakowskiej uczelni H. Barycza (1935) w XVI wieku w Krakowie na obszarze położonym na południe od kościoła św. Anny do bramy Wiślniej wykształciła się dzielnica uniwersytecka (ryc. 4). Zajmowała ona działki należące przede wszystkim do ludności żydowskiej, dlatego obszar ten nazwano dzielnicą żydowską (*Quartier Latin*). Ponieważ



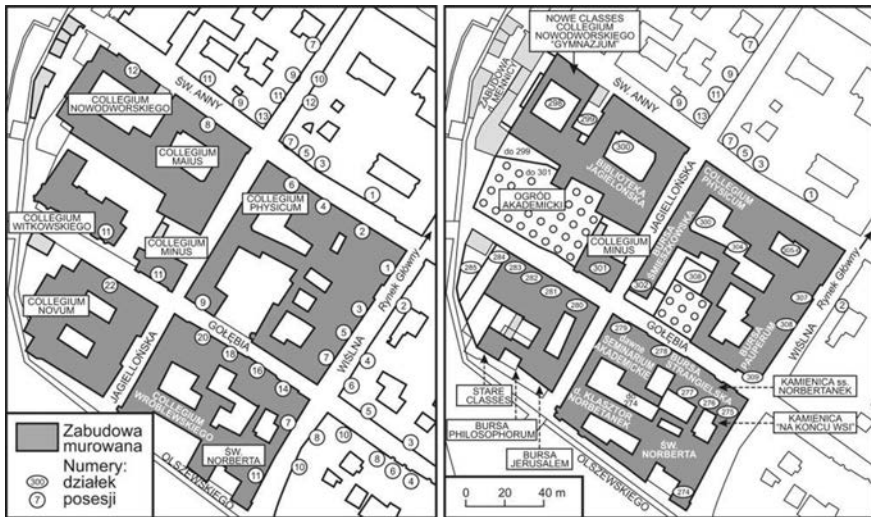
Ryc. 2. Lokalizacja obiektów Uniwersytetu Jagiellońskiego od XV do XXI wieku

Źródło: opracowanie własne na podstawie: Estreicher 1971; Grodowska-Kulińska 2000; Morawski 1900; Stopka 2000; *Kronika... 1887; Skład Uniwersytetu Jagiellońskiego... 1878/8, 1887; Uniwersytet Jagielloński w Krakowie. Skład... 1898/9, 1899; Uniwersytet Jagielloński w Krakowie. Skład... 1900/1901, 1900; Uniwersytet Jagielloński w Krakowie. Skład... 1927/1928, 1927; Uniwersytet Jagielloński w Krakowie. Skład... 1937/38, 1937; Skład Uniwersytetu... 1945/46; Skład osobowy... 1975/76; Skład osobowy... rok 1988; Baza obiektów Uniwersytetu Jagiellońskiego rok 2008.*



Ryc. 3. Maksymalne zasięgi występowania (rozmeszczenia) obiektów Uniwersytetu Jagiellońskiego od XV do XXI wieku i ich procentowy udział w ówczesnej i obecnej powierzchni Krakowa oraz wyznaczone centroidy

Źródło: opracowanie własne.



Ryc. 4. Zagospodarowanie kwartału uniwersyteckiego na początku XIX wieku – (A) w latach 1802–1808, (B) w 1898 roku

Źródło: Sławiński, Hiżycka 1994.

dominowała wówczas zabudowa drewniana, częste pożary trawiły tak domy mieszczan, jak i obiekty uniwersyteckie, dlatego często je odbudowywano bądź wznoszono nowe.

Wiek XVII

Baza lokalowa krakowskiej uczelni wzbogaciła się o jedno kolegium, trzy bursy, trzy drukarnie i Akademickie Seminarium Duchowne (Barycz 1935). Jak podaje D. Grodowska-Kulińska (2000), w 1643 roku założono przy ul. św. Anny 12 Kolegium Nowodworowskiego, a w latach 1641–1643 przy ul. Gołębiej, koło klasztoru Norbertanek, *Bursę Contubernium Starnigiellanum*. Także w 1641 roku powstała *Bursa Contubernium Sisinianum*, zajmowała narożną kamienicę przy ul. Gołębiej, obok Bursy Jerozolimskiej. Pięć lat później przy ul. św. Anny 6 założono *Bursę Contubernium Geolonianum – Śmieszkopianum*. W latach

1674–1676 na potrzeby krakowskiej uczelni działały dwie drukarnie: w kamienicy „Pod Wiewiórką” przy ul. Floriańskiej i przy ul. św. Anny Drukarnia „Cesarowska”, „Typografia Waleszyniana”. Trzecia – Drukarnia Seminaryjna, działała przy ul. Wiślniej. Natomiast Akademickie Seminarium Duchowne miało swoją siedzibę przy ul. Gołębiej 279.

W XVII wieku doszło do wypełniania obiektami uniwersyteckimi czterech kwartałów położonych w południowo-zachodnim narożniku Rynku Głównego wyznaczonego przez ul. św. Anny, Wiślną, Gołębią i Planty. *Quartier Latin* stała się czytelna w przestrzeni miasta lokacyjnego i zdominowana była przez funkcję akademicką.

Wiek XVIII

W XVIII w. doszło do znacznego rozprzestrzenienia się obiektów uniwersyteckich. Uczelnia wzbogaciła się o Kolegium H. Kołłątaja (1791–1839) przy ul. św. Anny 6, Kolegium św. Barbary (1780–1788), trzy kliniki: lekarską, chirurgiczną i położniczą przy ul. Kopernika. Do nowo założonych obiektów należało też Obserwatorium Astronomiczne (1787–1791) i Ogród Botaniczny (1783) (Grodowska-Kulińska 2000). W XVIII wieku obiekty akademickie „przekroczyły” Planty, założone wówczas kliniki (obecnie katedry) medyczne na trwałe wpisały się w przestrzeń miejską, do dziś zajmują obiekty na ul. Kopernika.

Wiek XIX

W wieku XIX doszło do znacznych przekształceń w obrębie kwartału uniwersyteckiego położonego między ul. św. Anny, Wiślną i Olszewskiego a Plantami (ryc. 4 A i B). W wyniku przeprowadzonej regulacji gruntów, łączenia działek budowlanych, wprowadzono nową ich numerację. Zgodnie z planem „senackim” z lat 1802–1808 (ryc. 4 A), przy ul. św. Anny pod numerem 12 znajdowały się Nowe Classes, Kolegium Nowodworowskiego i Gimnazjum, a pod 8 – Biblioteka Jagiellońska (ryc. 4 B). W 1898 roku pod numerem 8 pozostało tylko Kolegium Nowodworowskiego, a część działki zajęło Collegium Maius przy ul. Jagiellońskiej 15. Po północnej stronie ul. Gołębiej w latach 1802–1808 położony był Ogród Akademicki, a w 1889 – Kolegium Witkowskiego. Bez

zmian pozostało przy ul. Gołębiej 11 Collegium Minus. W kwartale zamkniętym Plantami, ul. Gołębią, Jagiellońską i Olszewskiego z sześciu działek budowlanych, na których w okresie 1802–1808 znajdowały się trzy bursy, w latach 1883–1887 wzniesiono Collegium Novum. Działka przy ul. Gołębiej 279, na której w latach 1802–1808 swoją siedzibę miało seminarium akademickie, używała 90 lat później numer 20 i powstało na niej Kolegium Wróblewskiego.

W latach 1898/1899 Uniwersytet Jagielloński zajmował 18 budynków (ryc. 2), z których 10 (55%) znajdowało się w odległości 1 km od centrum rynku, a osiem w odległości 2 km (ryc. 2). To znaczne rozproszenie obiektów było następstwem zniesienia w latach 30. XIX wieku fortyfikacji i rozwoju uniwersytetu w kierunku wschodnim i zachodnim od Rynku Głównego. Przy obecnej ul. M. Kopernika 25 (dawniej Wesoła 52) powstało obserwatorium astronomiczne i założono ogród botaniczny, a także utworzono kliniki przy ul. M. Kopernika 9 (dawniej Wesoła 45). Maksymalny zasięg występowania obiektów uniwersyteckich zajmował 7,62% powierzchni XIX-wiecznego miasta, a ich centroid znajdował się na wschód od rynku (ryc. 2 i 3)

Okres międzywojenny

W międzywojniu doszło do znacznej rozbudowy i rozproszenia obiektów Uniwersytetu Jagiellońskiego w kierunku północnym i północno-zachodnim od Rynku. 6 grudnia 1921 roku władze wojskowe okręgu krakowskiego przekazały Uniwersytetowi Jagiellońskiemu budynek Starego Arsenалу przy ul. Grodzkiej 64, w którym II piętro otrzymał Instytut Geografii (Jackowski, Sołjan 2009). W roku akademickim 1927/1928 uczelnia zarządzała 35 obiektami, których zasięg występowania zajmował 23,7% powierzchni ówczesnego Krakowa (ryc. 3). W 1937/1938 roku do Uniwersytetu Jagiellońskiego należało 52 obiektów położonych na 10,46% powierzchni miasta, ponieważ zrezygnowano z części najbardziej oddalonych obiektów o dużej powierzchni działek (Wolaniuk 2010). Niemniej w latach 1927/1928 i 1937/1938 ponad 90% obiektów akademickich zlokalizowanych było w odległości do 2 km od Rynku Głównego (ryc. 2). Tylko nieliczne budynki zlokalizowane były w odległości do 3 i 4 km od centrum miasta, a w roku akademickim 1927/1928 także powyżej 7 km (ryc. 2).

Działania II wojny światowej doprowadziły do uszczuplenia bazy materialnej Uniwersytetu Jagiellońskiego o 11 obiektów w stosunku do stanu w roku akademickim 1937/1938, ale nadal ponad 90% z nich zlokalizowanych było w odległości do 2 km od centrum miasta (ryc. 2). Skład bazy materialnej powiększyły budynki położone w odległości do 7 km w kierunku północnym i południowym od Rynku Głównego.

Lata 80. XX wieku

Pierwsze trzydzieści lat funkcjonowania Uniwersytetu Jagiellońskiego w ramach gospodarki centralnie planowanej doprowadziły do kurczenia się bazy materialnej uczelni. O ile w roku akademickim 1945/1946 uniwersytet dysponował 41 obiektami, to w roku akademickim 1975/1976 – 34. Zmniejszyła się też powierzchnia miasta, na której były one zlokalizowane, z blisko 10% powierzchni Krakowa w latach 1945/1946 do 2,2% jego powierzchni w latach 1975/1976 (ryc. 3). W okresie tym Uniwersytet Jagielloński realizował budowę miasteczka akademickiego oddalonego o ponad 3 km od centrum miasta w kierunku północno-zachodnim, wzdłuż al. A. Mickiewicza. W roku akademickim 1975/1976 obiekty uniwersyteckie były głównie położone w odległości do 4 km od Rynku Głównego, w tym w obszarze Starego Miasta.

Lata 90. XX wieku

U schyłku gospodarki centralnie planowanej, w 1988 roku Uniwersytet Jagielloński dysponował obiektami położonymi w 75 znacznie rozproszonych lokalizacjach, co sprawiało wiele kłopotów w ich utrzymaniu i podnosiło koszty. Studenci zmuszeni byli do przemieszczania się na zajęcia do czasem znacznie oddalonych od siebie budynków. Doszło do dyspersji obiektów akademickich w kierunku zachodnim, „wyjścia” uniwersytetu na zewnątrz Starego Miasta, z którym uczelnia nierozzerwalnie związana jest od czasów średniowiecza. Obiekty pozostające w gestii uczelni rozproszone były na 6,42% powierzchni miasta (ryc. 3). Prawidłowość tę potwierdzają badania przeprowadzone przez Z. Górkę (1996) w 1989 roku, z których wynika, że

wszystkie uczelnie krakowskie dysponowały około 400 budynkami, zlokalizowanymi w odległości do 7,5 km od centrum, przy wyróżniającej się koncentracji w zachodnich obszarach miasta.

Powrót do gospodarki wolnorynkowej, w tym renty gruntowej, konieczność samofinansowania się uczelni, a także zwrot niektórych obiektów prywatnym właścicielom doprowadziły do zmiany polityki lokalowej uczelni. Sprzyjał temu szybki rozwój uczelni mierzony liczbą studentów i pracowników, powoływaniem nowych kierunków. Obok troskliwej dbałości o zabytkowe obiekty uniwersyteckie, władze uczelni zaczęły budować nowoczesny kampus akademicki. W ostatnim ćwierćwieczu, w okresie gospodarki wolnorynkowej, uczelnia pozbyła się wielu odległych i rozproszonych w przestrzeni miasta budynków, rozpoczęła realizację Kampusu 600-lecia Odnowienia Uniwersytetu Jagiellońskiego oddalonego o 5 km na południowy zachód od Rynku Głównego. Kampus ten położony jest między Pychowicami, Kobierzynem i Skotnikami, na zapleczu Bielańsko-Tynieckiego Parku Krajobrazowego (*Atlas Kampusu 600-lecia...* 2007).

XXI wiek

W 2008 roku Uniwersytet Jagielloński posiadał 75 odrębnych lokalizacji swoich obiektów (o 5 mniej w stosunku do 1988 roku). Aż 63% ogółu obiektów zlokalizowanych było w odległości do 1 km od Rynku Głównego, a wszystkie mieściły się w ekwidystansie do 7 km od centrum miasta. Polityka i gospodarka uczelni doprowadziła do koncentracji obiektów akademickich na terenie trzech kampusów. Dlatego też zmniejszyła się powierzchnia maksymalnego zasięgu lokalizacji obiektów akademickich z 6,42% w latach 1975/1976 do 2,5% powierzchni miasta w XXI wieku. Granica maksymalnego zasięgu występowania (ryc. 3) budynków Uniwersytetu Jagiellońskiego w 2008 roku jest wypadkową i optymalną w stosunku do wszystkich analizowanych przekrojów czasowych. Obecnie Uniwersytet Jagielloński posiada trzy kampusy:

- I Kampus – związany z lokacyjnym Krakowem, obejmujący przede wszystkim cztery bloki staromiejskie między ul. św. Anny, Wiślną i Plantami (dawniej *Quartier Latin*, ryc. 1.), wzdłuż ul. Grodzkiej;

- II Kampus – sięgający genezą do okresu międzywojennego, budowy Biblioteki Jagiellońskiej przy al. A. Mickiewicza i obiektów akademickich położonych poza Plantami, w sąsiedztwie alei Trzech Wieszczy (A. Mickiewicza, I. Krasińskiego i J. Słowackiego), łącznie z Miasteczkiem Studenckim, *Collegium Paderevianum*, *Małym Paderevianum*, *Collegium Physicum et Mathematicum Auditorium Maximum*;
- III Kampus – Kampus 600-lecia Odnowienia Uniwersytetu Jagiellońskiego w Pychowicach.

Na podstawie położenia centroidów obiektów Uniwersytetu Jagiellońskiego i zasięgu maksymalnego ich występowania w analizowanych 8 przekrojach czasowych stwierdzono, że:

- w XV wieku, w latach: 1898/1899, 1927/1928, 1937/1938, 1945/1946 centroid rozmieszczenia obiektów akademickich znajdował się w bezpośrednim sąsiedztwie Rynku Głównego;
- w latach 1975, 1988 i 2008 centroid usytuowany jest sąsiedztwie Plant;
- wyznaczony maksymalny zasięg występowania obiektów akademickich w okresie od XV do XIX wieku zajmował najmniejszą powierzchnię Krakowa.

W XX wieku doszło do największego rozproszenia tkanki akademickiej. W roku akademickim 1927/1928 maksymalny zasięg lokalizacji obiektów uczelni zajmował 27,8% powierzchni miasta. Od okresu międzywojnia po 1975 roku zasięgi występowania obiektów Uniwersytetu Jagiellońskiego były bardzo różne – od kierunku północno-zachodniego, północnego, przez kierunek północno-południowy, aż do osiągnięcia kształtu trójkąta równobocznego z podstawą na linii E-W i wierzchołkiem na południu (ryc. 3). Obszary występowania obiektów Uniwersytetu Jagiellońskiego dla lat 1988 i 2008 obejmują Stare Miasto z wyciągnięciem w kierunku zachodnim, do kampusu w Pychowicach;

- w XXI wieku zasięg rozmieszczenia obiektów akademickich jest wypadkową wcześniejszych analizowanych okresów (ryc. 3);
- we wszystkich analizowanych przekrojach czasowych występują te same lokalizacje obiektów akademickich w obszarze staromiejskim, co potwierdza średniowieczną trwałość przestrzeni akademickiej Uniwersytetu Jagiellońskiego.

Wnioski

Uniwersytet Jagielloński od momentu swoich narodzin zawsze zajmował znaczące miejsce w przestrzeni Krakowa. Pierwszą jego siedzibą był Wawel, a następnie domy wchodzące w skład miasta lokacyjnego, które stopniowo, od 1400 roku (pierwszy budynek akademicki przy ul. św. Anny) przyczyniły się do powstania pierwszego kampusu uniwersyteckiego. Fakt przejmowania i budowy kolejnych obiektów akademickich na obszarze Starego Miasta zgodnie z panującymi w poszczególnych okresach stylami do dziś wyróżnia je w strukturze przestrzennej miasta. Zatem przestrzeń akademicka kreowana przez władze uniwersytetu krakowskiego od XIV wieku wyróżnia się trwałością architektoniczną, zarówno w przypadku najstarszych budynków, jak i tych wzniesionych w ciągu ostatnich lat, np. Auditorium Maximum. Obszar I Kampusu, którego serce stanowi dawne *Quartier Latin*, obejmujący zabytkowe obiekty, bez wątpienia można uznać za najpiękniejszy w Polsce i nie tylko. Przedłużeniem Kampusu I Uniwersytetu Jagiellońskiego jest Kampus II, pozostający interesującym przejściem od średniowiecznych do dwudziestowiecznych gmachów, m.in. Biblioteki Jagiellońskiej, Miasteczka Studenckiego, a także oddanego do użytku w XXI wieku gmachu Auditorium Maximum (jeden z najnowocześniejszych obiektów w Krakowie położony u zbiegu Krupniczej i al. A. Mickiewicza). Jest to obszar, na którym wyraźnie dominują studenci, profesorowie, turyści, z doskonale rozwiniętą bazą gastronomiczną, handlową – siecią księgarni i antykwariatów, punktów ksero. Można powiedzieć, że króluje na tym obszarze *genius loci*. Inna sytuacja występuje w budowanym na surowym korzeniu III Kampusie 600-lecia Odnowienia Uniwersytetu Jagiellońskiego, oddalonym od centrum miasta o 5 km, który tętni życiem w czasie zajęć akademickich. III Kampus Uniwersytetu Jagiellońskiego wyróżnia się w przestrzeni miasta nowoczesną, jednolitą architekturą.

Przestrzeń akademicka I i II Kampusu jest obszarem, który żyje przez cały rok, w odróżnieniu do Kampusu III, który ma charakter pulsarny. Stara, średniowieczna przestrzeń akademicka okazała się ważnym atrybutem życia Krakowa. Funkcja akademicka od momentu powstania Uniwersytetu zapewnia Krakowowi nie tylko pozycję w hierarchii miast akademickich, naukowych, kulturalnych i turystycznych, ale także przyczynia się do rozwoju

gospodarczego miasta. W rozwoju przestrzennym obiektów Uniwersytetu Jagiellońskiego można wydzielić cztery etapy:

1. obejmujący powstanie uczelni na obszarze Starego Miasta; uniwersytet był atrybutem miasta średniowiecznego;
2. związany z rozwojem Uniwersytetu Jagiellońskiego od XIV do XIX wieku w obrębie Plant i w ich bezpośrednim sąsiedztwie, *Quartier Latin* – Kampus I;
3. ekspansją Uniwersytetu Jagiellońskiego w XX wieku w kierunku zachodnim od śródmieścia – Kampus II;
4. powstaniem w XXI wieku na „surowym korzeniu” Kampusu III – 600-lecia Odnowienia Uniwersytetu Jagiellońskiego.

A. Zborowski (2005) zwrócił uwagę, że do czynników społecznego zróżnicowania obszaru Centrum II Krakowa (wokół ścisłego centrum miasta lokacyjnego) i obrzeży centrum należy m.in. proces „ustudentowienia” określany mianem „beanizacji”. Zatem przestrzeń akademicka należy do znaczącej i wyróżniającej się w skali Krakowa. Budynek pozostające od średniowiecza w gestii krakowskiej *Alma Mater* świadczą o trwałości funkcji akademickiej miasta.

Literatura

- Atlas Kampusu 600-lecia Odnowienia Uniwersytetu Jagiellońskiego*, 2007, I. Jędrzychowski red., Instytut Geografii i Gospodarki Przestrzennej Uniwersytetu Jagiellońskiego, Kraków.
- Barycz H., 1935, *Historija Uniwersytetu Jagiellońskiego w epoce humanizmu*, Nakładem Uniwersytetu Jagiellońskiego, Skład Główny w ekspedycji wydawnictw Polskiej Akademii Umiejętności, Kraków.
- Estreicher K., 1971, *Collegium Maius Uniwersytetu Jagiellońskiego w Krakowie. Dzieje. Obyczaje. Zbiory*, Wydawnictwo Interpress, Warszawa.
- Górka Z., 2004, *Krakowska dzielnica staromiejska w dobie społeczno-ekonomicznych przemian Polski na przełomie XX i XXI w. Użytkowanie ziemi i funkcje*, Instytut Geografii i Gospodarki Przestrzennej Uniwersytetu Jagiellońskiego, Kraków.
- Górka Z., 1996, *Funkcja naukowo-kulturalna Krakowa i jej przemiany w ostatnim okresie*, Folia Geographica. Series Geographica-Oeconomica, 27/28, 239–251.

- Grodowska-Kulińska D., 2000, *Spis wykonany z okazji wystawy: Uniwersytet Jagielloński w dokumentach XI–XX w.*, Kraków.
- Jackowski A., Sołjan I., 2009, *Z dziejów geografii na Uniwersytecie Jagiellońskim (XV–XXI wiek)*, Instytut Geografii i Gospodarki Przestrzennej Uniwersytetu Jagiellońskiego, Kraków.
- Morawski R., 1900, *Historia Uniwersytetu Jagiellońskiego. Średnie wieki i odrodzenie*, t. 1, Z drukarni Uniwersytetu Jagiellońskiego pod zarządkiem J. Filipowskiego, Kraków.
- Sławiński S., Hiżycka J., 1994, *Kwartalnik Uniwersytecki (bloki nr 27, 28, 29, 31 i Collegium Novum). Studium historyczne przemian przestrzennych i architektonicznych. Opracowanie w ramach studium historyczno-konserwatorskiego Krakowa*, Kraków.
- Stopka K., Banach A.K., Dybiec J., 2000, *Dzieje Uniwersytetu Jagiellońskiego*, Wydawnictwo UJ.
- Wolaniuk A., 2010, *Uniwersytety i ich rola w organizacji przestrzeni*, Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź.
- Zaborowski J., Poznański S., 1964, *Sonderaktion Krakau*, ZBOWiD, Warszawa.
- Zborowski A., 2005, *Przemiany struktury społeczno-przestrzennej regionu miejskiego w okresie realnego socjalizmu i transformacji ustrojowej (na przykładzie Krakowa)*, Instytut Geografii i Gospodarki Przestrzennej Uniwersytetu Jagiellońskiego, Kraków.

Źródła archiwalne

- Baza obiektów UJ w 2008 roku, Archiwum Uniwersytetu Jagiellońskiego, Kraków.
- Kronika Uniwersytetu Jagiellońskiego od roku 1864 do roku 1887 oraz jego stanu dzisiejszego wraz z rzeczą o rektorach od czasów najdawniejszych, Wydanie Senatu Akademickiego na pamiątkę otwarcia Collegium Novum, Kraków 1887, z drukarni UJ pod zarządkiem A.M. Kosterkiewicza.
- Skład osobowy Uniwersytetu Jagiellońskiego, rok 1975/76, Wydawnictwo UJ, Kraków.
- Skład osobowy Uniwersytetu Jagiellońskiego, rok 1988, Wydawnictwo UJ, Kraków.
- Skład Uniwersytetu Jagiellońskiego w Krakowie w roku szkolnym 1878/8, w drukarni UJ pod zarządkiem A.M. Kosterkiewicza, 1887.
- Skład Uniwersytetu Jagiellońskiego w Krakowie. Rok akademicki 1945/46, Wydawnictwo UJ w Krakowie.
- Uniwersytet Jagielloński w Krakowie. Skład uniwersytetu w półroczu letnim roku szkolnego 1898/9, 1899, w drukarni Uniwersytetu Jagiellońskiego pod zarządkiem J. Filipowskiego, Kraków.

Uniwersytet Jagielloński w Krakowie. Skład uniwersytetu w półroczu zimowym. Rok szkolny 1900/1901, 1900, czcionkami drukarni UJ pod zarządkiem J. Filipowskiego, Kraków.

Uniwersytet Jagielloński w Krakowie. Skład uniwersytetu. Rok szkolny 1927/1928, 1927, czcionkami drukarni UJ pod zarządkiem J. Filipowskiego, Kraków.

Uniwersytet Jagielloński w Krakowie. Skład uniwersytetu. Rok akademicki 1937/38, 1937, czcionkami drukarni UJ pod zarządkiem J. Filipowskiego, Kraków.

Jagiellonian University and its role in space organization

Summary

In May 2014, Jagiellonian University celebrated its 650th anniversary (the foundation act comes from 12th May 1364), which is a good occasion to present the place occupied by the Krakow Alma Mater within the city space.

The spatial development of the Krakow university buildings was discussed starting from the 14th c., while detailed analysis concerned eight periods (15th c., 1898/1899, 1927/1928, 1937/1938, 1945/1946, 1988, 2008), for which address details were collected, making it possible to establish centroids of university buildings and their maximum range.

Ever since it was founded, Jagiellonian University has always occupied a prominent place within Krakow space. First it was located at the Wawel, and next in the houses of the chartered town, which from 1400 were gradually forming the first university campus (the first university building was situated in St Anna Street). The fact that subsequent buildings were being taken over by the university and new ones were erected on the premises of the old chartered town, in accordance with the architectural styles typical of individual periods, made them stand out from the spatial structure of the city. Thus, the academic space created by the Krakow university authorities since the 14th c. is stable, with distinctive architecture, both as regards the oldest buildings and those erected over the last few years, such as Auditorium Maximum. The area of Campus I, whose centre is the former Quartier Latin comprising historical buildings, can certainly be regarded as the most beautiful in Poland and abroad.

An extension of Campus I is Campus II, which is an interesting change from medieval to 20th century buildings, e.g. the Jagiellonian Library, Students' City, as well as Auditorium Maximum opened in the 21st c. It is an area clearly dominated by students, professors and tourists, with very well developed gastronomic and shopping infrastructure – a network of bookshops and second-hand bookshops, as well as copying service points. It can be said that the area is ruled by its genius loci.

The situation is different at the 600th Anniversary of Jagiellonian University Revival Campus III, built from scratch, situated 5 km from the city centre and bustling with life throughout the academic year. A feature distinguishing Campus III in the city space is its modern, uniform architecture.

ANITA WOLANIUK

The academic space of Campus I and II is an area which is teeming with life all year round, in contrast to Campus III, which has a changeable character. Old, medieval academic space turned out to be an important attribute of life in Krakow. From the beginning, the academic function guarantees Krakow not only a high position in the hierarchy of university, science, cultural and tourist cities, but also contributes to the economic development of the city.

Keywords: Jagiellonian University, academic function, urban space

*Anita Wolaniuk
Instytut Geografii Miast i Turyzmu
Uniwersytet Łódzki
ul. Kopcińskiego 31
90-142 Łódź
wolaniuk@geo.uni.lodz.pl*

WIESŁAW ZIAJA, KATARZYNA WIERCIOCH

Wpływ autostrady na krajobraz i środowisko przyrodnicze południowej części Krakowa między Opatkowicami a Rżąką

Zarys treści: W artykule omówione zostaje oddziaływanie autostrady A4 na różne cechy środowiska przyrodniczego w południowej części Krakowa. Szczegółowo omówiono m.in. zmiany w zakresie budowy geologicznej i rzeźby terenu, zmiany klimatu, zanieczyszczenie powietrza, hałas a także zmiany w świecie roślin i zwierząt. Badanie przeprowadzone zostało na podstawie badań terenowych oraz analiz materiałów kartograficznych i teledetekcyjnych.

Słowa kluczowe: oddziaływanie autostrady, krajobraz, środowisko przyrodnicze, Kraków

Cel i obszar badań

Celem niniejszej pracy jest określenie zmian, jakie zaszły w krajobrazie, a także w jego elementach biotycznych, pod wpływem budowy i funkcjonowania autostrady A4 na odcinku obwodnicy od węzła Opatkowice na zachodzie do węzła Wielicka na wschodzie, oddanym do użytku w grudniu 2002 (ryc. 1).

Odcinek ten, o długości 7,7 km, biegnie w granicach administracyjnych Krakowa przez dzielnice: IX (Łagiewniki – Borek Fałęcki), X (Swoszowice), XI (Podgórze Duchackie) i XII (Bieżanów – Prokocim). Obszar badań leży po obu stronach autostrady. Jego granicą północną są ul. Zakopiańska, Jugowicka, Podmokła, Stojałowskiego, Cechowa, Rżącka i Kosocicka. Granicę południową

wyznaczają: ul. Opatkowicka do Wilgi, a dalej generalnie na wschód ścieżka znad rzeki do ul. Pytłasińskiego, ul. Chałubińskiego, Szybisko, Myślenicka, Siarczanogórska, Stepowa, Wyrwa, Podgórk i Miarowa, następnie skraj lasu do ul. Szczawnickiej, droga polna do ul. Niebieskiej, Hallera, Żelazowskiego i skraj lasu do węzła wielickiego. Południowo-wschodni skrawek obszaru, Las Kosocicki, należy do Wieliczki. Na tym odcinku nie ma infrastruktury (punktów opłat, stacji paliw, miejsc obsługi).

Badany odcinek autostrady biegnie południowym skrajem zapadliska podkarpackiego na południowym wschodzie Bramy Krakowskiej w mezoregionie Pomostu Krakowskiego i na południowym zachodzie Kotliny Sandomierskiej w mezoregionie Podgórze Bocheńskiego (Kondracki 2002; German 2001–2002). Regiony te rozgranicza południkowy garb koło wieży wodociągowej przy ul. Hallera.

Analizując przyjęty obszar badań (około 11 km²), zwrócono uwagę na zmiany powstałe w związku z budową i funkcjonowaniem autostrady:

- 1) zmiany użytkowania ziemi,
- 2) zmiany podłoża skalnego i rzeźby terenu,
- 3) zmiany stosunków wodnych, w tym sieci wód powierzchniowych,
- 4) zmiany roślinności, w tym niszczenie naturalnych siedlisk roślin chronionych lub rzadkich,
- 5) zmiany w świecie zwierzęcym, w tym zagrożenia dla zwierząt,
- 6) hałas i zanieczyszczenie środowiska,
- 7) utrudnienia w lokalnych powiązaniach między obszarami położonymi po obydwu stronach autostrady.

Dodatkowym zadaniem była ocena prawidłowości lokalizacji tego odcinka autostrady.

Materiały i metoda

Zastosowano zarówno kameralne, jak i terenowe metody badań. Najpierw zgromadzono materiały kartograficzne, w tym: mapę topograficzną w skali 1:10 000 wydaną w roku 1996, dwie ortofotomapy (jedna aktualna dla 1997 roku sprzed budowy autostrady i druga aktualna dla 2009 roku z funkcjonującą



Ryc. 1. Sieć drogowa i zabudowa obszaru badań w latach 1997 (u góry) i 2009 (na dole)

Źródło: na podstawie ortofotomap i obserwacji terenowych.

od kilku lat autostradą), mapy tematyczne w skali 1:50 000 z *Atlasu miasta Krakowa* (Trafas 1988), *Mapę gleb miasta Krakowa* w skali 1:20 000 (Skiba i in. 2008), mapę *Wysokości bezwzględne* (www 1).

Po kwerendzie literatury przedmiotu i analizie map przeprowadzono terenowe rozpoznanie naturalnych i antropogenicznych elementów krajobrazu obszaru badań w latach 2011–2014. Zgromadzono też dokumentację fotograficzną i wywiady z mieszkańcami.

Mapy tematyczne obszaru badań z dwóch różnych lat, przed i po powstaniu autostrady, wykonano w programie *Corel Draw 9* na podstawie wspomnianych ortofotomap i obserwacji. Wysokości nasypów i głębokości wkopów mierzono metodą schodkową (błędy do 1 m), a powierzchnie na mapie topograficznej z pomocą kalki milimetrowej.

Fotografie z lat 2011–2014 wykonano, w celu porównania, z tych samych miejsc, co te pochodzące z lat 1999–2000 lub tuż obok (powtórzenie kilku zdjęć z tych samych punktów było niemożliwe wskutek zarastania lub zmiany rzeźby terenu).

Główne cechy środowiska przyrodniczego i krajobrazu

W podłożu dominują morskie osady miocenijskie zapadliska podkarpackiego. Niższy ich poziom stanowią utwory przeważnie ilaste z przewarstwieniami wyeksploatowanych złóż soli w Wieliczce i siarki w Swoszowicach (Garlicki 1964). Na skraju zapadliska zostały one sfałdowane pod naporem płaszczowin fliszowych (Skoczyła-Ciszewska 1952). Iły te budują równoleżnikowe pasmo od Swoszowic po Wieliczkę z kulminacjami Rajska i Kosocic (do 350 m n.p.m.) oraz dość stromym skłonem północnym. Obszar badań obejmuje na południu dolne partie tego skłonu; autostrada biegnie u jego podnóża. Najmłodsze utwory miocenu to głównie niesfałdowane piaski i piaskowce (Nowak 1947) przykryte cienką warstwą piasków, glin i pyłów czwartorzędowych (Gilewska, Starkel 1980). Łądołód skandynawski pokrył obszar w swoim maksimum, a potem zanikł arealnie, więc lód szybciej topniał na garbach, a dłużej zalegał w dolinach. Świadczą o tym płyty gliny zwałowej

i głazy narzutowe. W wyniku tego powstała rozległa pokrywa kemowa (Tyczyńska 1974), której pozostałością są między innymi piaski po północnej stronie autostrady na wschód od ul. Podgórki (Piaski Wielkie).

Z Opatkowic do węzła łagiewnickiego (Sapiehy) autostrada biegnie stersowanym dnem doliny Wilgi. Tyczyńska (1974) wyróżnia tam równinę stożka napływowego ze stadium Warty oraz terasę wysoką na 3–6 m z osadów późnoglacialnych i holocenijskich. Środkową część badanego odcinka obejmuje zlewnia Potoku Kurdwanowskiego. Jego szeroka dolina leży na uskoku, a w wykopach eksploatacyjnych i pod autostradę odkryto wapienie jury górnej (Tyczyńska, Chmielowiec 1988), tzw. zrębu Kurdwanowa koło wiaduktu na ul. Podgórki. Dziś są one zasłonięte glebą lub roślinnością. Słabo rozczłonkowane i łagodne (8–10°), wypukło-wklęsłe stoki opadają na północ do potoku (Tyczyńska, Chmielowiec 1988). Na wschód od ul. Hallera autostrada schodzi na płaskie dno doliny Malinówki (ryc. 1).

Omawiany odcinek autostrady leży w obrębie typu mezoklimatu obniżen dolinnych (Hess i in. 1975) z inwersjami termicznymi (w tym przymrozkami) i zamgleniami. Są one najczęstsze i największe w dnach dolin Wilgi i Malinówki, nieco rzadsze i mniejsze na stokach u podnóży pasma Rajska – Kosocic.

Na terenie tym występuje niewiele źródeł, wśród nich dwa mineralne z leczniczymi wodami siarczkowo-siarkowodorowymi w Swoszowicach (Pociask-Karteczka 2013). Płytkie zwierciadło wód gruntowych tworzy liczne podmokłości (Dynowski 1988) w dolinach i na stokach, zwłaszcza na podłożu ilastym. Zasoby wód podziemnych w osadach piaszczystych górnego miocenu i piaszczysto-żwirowych czwartorzędu są duże, ale słabo drenowane wskutek słabego wcięcia dolin (Dynowska 1980).

Autostrada przecina dział wodny II rzędu między zlewniami dopływów Wisły, Wilgi i Serafy, przy ul. Hallera na wspomnianym (jako granica regionów) południkowym garbie rozcięty przez wkop autostrady. Rozdziela on także zlewnie III rzędu dopływów tych rzek.

Autostrada biegnie przeważnie po nasypach na łagodnych stokach u podnóży bardziej stromego progu opadającego na północ. Ponieważ nasypy spiętrzają wodę, wykonano pod nimi przepusty dla stałych lub okresowych dopływów Potoku Kurdwanowskiego (dopływu Wilgi) i Malinówki (dopływu Szrafy) płynących równoległe do autostrady na północ od niej.

Tylko za zachód od wiaduktu na ul. Podgórci (z wapieniami jurajskimi w podłożu) oraz między ul. Niebieską a Hallera (z piaskowcami miocenijskimi w podłożu) autostrada biegnie w głębokich wkopach rozcinających połogie, poprzeczne do niej, garby. Tam oczywiście wody odpływają rowami wzdłuż drogi.

Pokrywa glebowa badanego obszaru jest bardzo zróżnicowana. Przeważają różnego rodzaju gleby brunatne: właściwe, oglejone, kwaśne, deluwialne. Miejscami występują gleby murszowe oraz rędziny właściwe i brunatne, a także czarne ziemie, gleby płowe i opadowo-glejowe oraz bielice, a w dnach dolin – mady (Skiba i in. 2008).

Obszar badań niegdyś użytkowano rolniczo. Przeważały pola uprawne z płacami łąk i lasów (Dubiel 1988). W latach 80. i 90. XX wieku część użytków rolnych zaczęto zabudowywać. W dnach dolin Wilgi, Potoku Kurdwanowskiego (na południe od ul. Cechowej) i Malinówki występowały, częściowo zachowane, łąki świeże, wilgotne i mokre. Rosną tam liczne trawy, rośliny motylkowe i inne cenne byliny dwuliścienne (Dubiel 2003). Po południowej stronie obecnej autostrady rosły i nadal rosną płaty lasów grądowych. Las grądowy i bór mieszany (Las Kosocicki) graniczą od południa z autostradą przed węzłem wielickim.

W obszarze badań spotykano wiele pospolitych ssaków, ptaków i innych zwierząt. Mieszkańcy informują o dużych – przed powstaniem autostrady – populacjach żab, kuropatw, zajęcy i saren. Dokładniej rozpoznano faunę lasu w Kosocicach, gdzie żyje wiele gatunków zwierząt, na przykład motyle, zaskrońce, dzięcioły (między innymi największy – zielony), bażanty, kowaliki, myszołowy, sarny, lisy, wiewiórki, jeże. Według *Dokumentacji...* (2008) w okolicy lasu pod Rajskim stwierdzono łącznie 78 gatunków ptaków, w tym 73 lęgowe i 43 zimujące.

Zagospodarowanie terenu badań przed budową autostrady

Do II wojny światowej obszar badań stanowił część wiejskiego (przeważnie rolniczego, a w Swoszowicach uzdrowiskowego) otoczenia Krakowa.

W 1941 roku przyłączono do Krakowa 30 gmin podmiejskich, między innymi Jugowice, Rżąkę, Piaski Wielkie i Kurdwanów. W 1973 roku miasto objęło między innymi Swoszowice, Rajsko i Kosocice (Mydel 1994). Przyłączone obszary długo jeszcze zachowywały charakter krajobrazu kulturowego wsi podkrakowskiej z przewagą funkcji rolniczej i użytków rolnych. W latach 60. użytki rolne największą powierzchnię zajmowały w Kurdwanowie (87–91%) oraz Piaskach Wielkich, Rżące, Swoszowicach i Rajsku (81–86%). Mniej było ich w Kosocicach (51–80%), a najmniej w Jugowicach (zaledwie 0–50%) ze względu na zajęcie ich przez hałdy odpadów produkcji sody. Wśród tych użytków przeważały grunty orne, poza Jugowicami. Areał łąk był znaczny tylko w Swoszowicach, Piaskach Wielkich i Rżące (10–13%), mały w Kurdwanowie, Rajsku i Kosocicach (4–9%), a najmniejszy w Jugowicach (0–3%). Jeszcze mniej terenu tych wsi zajmowały pastwiska (2–6%). Już w latach 60. wskutek suburbanizacji zaczęła się transformacja użytków rolnych w techniczne (Bromek 1966).

Na podstawie obserwacji terenowych, analizy zdjęć lotniczych z lat 1964 i 1965 oraz ortofotomapy z 1997 roku można stwierdzić, że zagospodarowanie terenu przy autostradzie charakteryzowało się znacznym urozmaiceniem. Jak wspomniano, w latach 60. dominowała tu uprawa roli i hodowla zwierząt w gospodarstwach domowych, z sadami i ogrodami. Osadnictwo, skupione wzdłuż ul. Cechowej i Rżąckiej, rozwijało się w stronę dzisiejszych Piasków Nowych. Rozwój zabudowy miał miejsce także w Jugowicach. Nastąpiło przejście od zabudowy jednorodzinnej (w latach 60.) do blokowej wielorodzinnej (w latach 90.). Reszta terenu wciąż była użytkowana rolniczo, poza płatanami lasów, które przetrwały do dziś w okolicach Rajska – Kosocic i w granicach Wieliczki (Mydel 1988).

Porzucone grunty orne porosły łąkami i drzewami, na innych powstały nowe osiedla i ulice z właściwą infrastrukturą, rozbudowano też osiedla starsze. Z biegiem lat krajobraz zmieniał się na miejski.

Zmiany środowiska przyrodniczego i krajobrazu wywołane przez budowę autostrady

Zmiany budowy geologicznej i rzeźby terenu

Trasa autostrady wznosi się z doliny Wilgi (około 215 m n.p.m.) do starego Kurdwanowa (zrąb wapienny koło ul. Podgórkki), następnie odpada i znów wznosi się do ul. Niebieskiej i Hallera (około 265 m n.p.m.), skąd opada do węzła wielickiego. Aby zmniejszyć spadki i złagodzić zakręty jezdni, zmieniono rzeźbę terenu i pokrywy powierzchniowe – przez wykopy w jednych miejscach i nasypy ziemne w innych. Na wschód od węzła kardynała Sapiehy autostrada wchodzi w wykop, najpierw płytki (do 3–4 m), a dalej głębszy (7–8 m), który ciągnie się do wiaduktu na ul. Podgórkki, nacinając tamtejsze skały mezozoiczne. Kolejny głęboki wykop (7–8 m) w osadach mioceńskich biegnie między wiaduktami na ul. Niebieskiej i Hallera (ryc. 2). Za tym ostatnim stoki od strony południowej podcina skarpa (długa na ponad 100 m i wysoka na 3–4 m), która ciągnie się na wschód. Skarpy wykopów i nasypów umocniono siatkami i zadarniono dla ochrony przed erozją. Rzeźbę terenu zmieniły także 2 tunele (przejazdy drogowe) pod autostradą (ul. Do Luboni i ul. Bednarska) oraz 7 przepustów wodnych: koło ul. Myślenickiej, przy wiadukcie na ul. Podgórkki, przy ul. Tuchowskiej, na łąkach między starym Kurdwanowem i Piaskami, przy wiadukcie pod autostradą na ul. Do Luboni, koło ul. Bednarskiej i przy węźle wielickim.

Zmiany klimatu

Z mapy klimatyczno-bonitacyjnej wynika, że autostrada przebiega przez teren klimatycznie niekorzystny (Hess i in. 1988) – w obniżeniu pomiędzy Kurdwanowem, Piaskami i Rząką od północy a Swoszowicami, Rajskim i Kosocicami od południa. Sprzyja to dużym wahaniom temperatury i wilgotności powietrza – przez silne nagrzewanie i wysuszanie w dzień oraz nawilganie i wychładzanie (z zamgleniami wskutek inwersji termicznych) w nocy. Zamgleniom i opadom sprzyja duża liczba jąder kondensacji pochodzących ze spalin. Nawierzchnia autostrady ma raczej niskie albedo (asfalt około

12%) w porównaniu z niektórymi powierzchniami naturalnymi (Wojkowski, Caputa 2009).

Zanieczyszczenie powietrza

Położenie autostrady w obniżeniu sprzyja koncentracji spalin, zwłaszcza podczas częstych inwersji termicznych. Bohatkiewicz (2007) dzieli zanieczyszczenia w spalinach samochodowych na gazy (tlenki azotu, węglowodory, tlenek węgla, tlenki siarki, metan, amoniak) oraz pyły i metale ciężkie (Zn, Pb, Fe, Cr, Cd, Se, Cu, Ni).

Zmniejszeniu zanieczyszczeń służą katalizatory (dopalacze), które przekształcają CO w CO₂, rozkładają tlenki azotu na N i O oraz dopalają reszki węglowodorów do CO₂ i H₂O (Potarzycki, Apolinarska 2000). Jednak najstarsze samochody nie mają katalizatorów. W 2010 roku na trasie między węzłami opatkowickim a wielickim średni dobowy ruch wynosił 29 853 pojazdów silnikowych, w tym: samochodów osobowych lub mikrobusów – 20 544, lekkich samochodów ciężarowych – 3 859, samochodów ciężarowych – 5 240, autobusów – 122, motocykli – 88 (ww 2).

Na opisywanym odcinku nie mierzono emisji zanieczyszczeń. Przepuszczalnie jest ona podobna jak na odcinku Katowice – Kraków tej samej autostrady: roczna emisja CO wynosi tu 100 t/km, tlenków azotu 45 t/km, węglowodorów 20 t/km, SO₂ 6,5 t/km, pyłów 5 t/km i ołowiu 47 kg/km (Bzowski 2000).

Biorąc pod uwagę zawartość Pb w roślinach i glebach oraz stężenia CO i węglowodorów w powietrzu, stwierdzono, że strefa najbardziej zanieczyszczona sięga do 40–60 m od krawędzi drogi. Stężenie spalin spada wraz ze wzrostem odległości od jezdni. Ponad 150 m od autostrady może ono być odczuwalne tylko podczas wiatrów w poprzek drogi. W lasach stężenie spalin w powietrzu ma nieco inny rozkład, osiągając maksymalne wartości w strefie 20–50 m od krawędzi jezdni. Jest ono większe bliżej drogi w lesie wskutek utrudnionego ruchu powietrza przez warstwę koron drzew (Curzydło 1988). Na opisywanym odcinku ta bariera drzew występuje miejscami od południa.

Hałas

Wielkość szkód, jakie wyrządza hałas, czyli niepożądany dźwięk, zależy od jego poziomu, częstotliwości, ciągłości (nieciągłości) i czasu trwania. Hałas na poziomie od 35 do 70 decybeli (dB) może szkodzić człowiekowi, osłabiając jego układ nerwowy. Przy dłuższym hałasie powyżej 70 dB człowiek narażony jest na trwałe uszkodzenie słuchu, bóle głowy i zaburzenia nerwowe (Sadowski 1976). Na przykład klakson samochodowy ma poziom 100 dB, szum silnika – 120 dB, a rozmowa towarzyska – 50 dB (Karpiński 2003). Dopuszczalny poziom hałasu wynosi na terenie zabudowanym w mieście 60 dB, poza miastem 55 dB, a w godzinach nocnych 50 dB (*Rozporządzenie Ministra...* 1988).

Na jednym z innych odcinków autostrady A4 maksymalny poziom dźwięku 1 m od krawędzi jezdni (około 3 m od samochodów) wynosi od 102,9 do 107,5 dB (w nocy około 100 dB), a średnio 80 dB. Spada on szybko do 50–60 dB w odległości od 50 m od drogi, a dalej już wolniej (Bzowski 2000). Tam, gdzie autostrada biegnie po nasypach, hałas niesie się daleko, a w wykopach zostaje zatrzymany na ich zboczach.

Głównym sposobem obniżenia uciążliwego hałasu na omawianym odcinku są ekrany akustyczne i wykopy wykonane dla zmniejszenia deniwelacji jezdni. Ekrany przeważnie towarzyszą autostradzie z obu stron, poza głębokimi (7–8 m) wkopami. Tylko na odcinku kilkuset metrów od zachodu przed tunelem na ul. Do Luboni i dalej na wschód do wiaduktu na ul. Niebieskiej – rolę ekranów przyjmują zadrzewienia przydrożne. Na wschód od ul. Hallera ekrany kończą się po południowej stronie autostrady przy lesie w Kosolicach (który doskonale pochłania hałas), ale po północnej stronie biegną aż do węzła wielickiego.

Zmiany stosunków wodnych i zagrożenie dla jakości wód

Autostrada przecina Wilgę z jej dopływami i Malinówkę. Te dwie rzeki nie zmieniły biegów, choć ustabilizowano ich koryta. Przesunięto natomiast, pogłębiono i wyprostowano koryto Potoku Kurdwanowskiego w górnym biegu na długości 1,5 km, do 100 m na północ od autostrady i równoległe do niej.

Powstanie autostrady wpłynęło zarówno na wody podziemne, jak i powierzchniowe. Wykopy obniżyły lustro wody i uszkodziły korzenie drzew pozostawionych w najbliższym sąsiedztwie autostrady, które obumarły. Skurczyły się znacznie tereny podmokłe. Częściowo osuszone zostały łąki między ul. Tuchowską a Niebieską po północnej stronie drogi. Odwodnienie następuje przy pomocy rowów, urządzeń ściekowych i kanalizacji deszczowej.

Wiele substancji zagraża wodom przy drogach. Z pojazdów pochodzą środki myjące i konserwujące, odpryski lakieru zawierające Zn, Fe, Al i Cr, paliwo, płyny chłodzące i hamulcowe, oleje, pyły z okładzin hamulców, sprzęgła i łożysk (Cr, Cd, Ni, Pb, Zn, Fe) oraz ścieranych opon (kauczuk, Zn, Cd, S, sadza) (Bohatkiewicz 2007).

Zagrożeniem dla wód są także chlorki stosowane do odśnieżania i odladzania. Gromadzą się one na powierzchni do 10 m od krawędzi jezdni i są powoli wymywane, a strefa do 6 m jest najbardziej zagrożona (Makowski 1992). Największe zagrożenie stanowią substancje ropopochodne – oleje napędowe i silnikowe, benzyna, smary – zmywane z asfaltu przez opady. Mogą one także przeniknąć do środowiska wskutek wypadków i awarii pojazdów.

Woda, w której organoleptycznie wykryto ropę, jest niezdatna do picia. Wystarczy tylko 0,01 mg ropy na litr, aby ją wyczuć smakiem i zapachem (Jordan i in. 1984). Bardzo niebezpieczne dla ujęć wody są łatwo rozpuszczalne węglowodory aromatyczne, w tym benzen i toluen. Produkty naftowe bardziej lepkie i lżejsze od wody tworzą na jej powierzchni plamy blokujące dopływ tlenu, co zagraża ekosystemom (Skłodowski 1995). Na opisywanym odcinku drogi nie prowadzono badań zawartości węglowodórów w wodzie.

Zmiany pokrywy glebowej

Budowa i funkcjonowanie autostrady powoduje następujące zmiany w pokrywie glebowej:

1. Wykluczenie z użytkowania i zniszczenie gleb w pasie drogowym.
2. Zniszczenie i wyłączenie z użytkowania gleb na nasypach oraz w wykopach i rowach.

3. Zanieczyszczenie gleb przy drodze spływem wód (lub transportowanych substancji w razie wypadku) z jezdni albo ich zasolenie środkami odśnieżającymi.

4. Koncentrację spalin z pojazdów w glebie sąsiadującej z jezdnią.

Pierwsze dwie z powyższych zmian można określić jako straty powierzchniowe, a następne dwie jako straty jakościowe (Bzowski 2000).

Po obu stronach badanego odcinka rolnictwo praktycznie ustało wraz z podjęciem budowy autostrady w 2000 roku. Utracono znaczne powierzchnie uprawnych gleb: mad w zachodniej części, gleb murszowych koło ul. Podgórkki, płowych między ul. Niebieską i Hallera oraz czarnych ziem za wschód od ul. Hallera.

Na skarpy (zbocza) wkopów i nasypów nawieziono nową pokrywą glebową. Na ich górnych powierzchniach, lecz nie tylko tam, poprowadzono szutrowe lub asfaltowe drogi łączące osiedla oraz wiadukty nad albo tunele pod autostradą. Dobrym przykładem po północnej stronie autostrady są drogi łączące ul. Wyrwa i Podgórkki oraz Wyżynną i Tuchowską, a po stronie południowej droga między ul. Myślenicką i Wyżynną.

Spływające z jezdni wody opadowe szkodzą wąskim pasom gleb przyległych do jezdni. Spłukują one z asfaltu do gleb substancje z rur wydechowych oraz pyły ze ścierania opon i sam asfalt. Rynny odwadniające jezdnie nie przechwytyją całych opadów.

Zasolenie wynikające z zimowego utrzymania drogi zagraża glebom do 10 m od krawędzi jezdni, a najbardziej do 6 m (Makowski 1992). Na posypanej mieszanką NaCl (95%) i CaCl₂ (5%) jezdni powstaje warstwa pół-roztopionego śniegu; z niej woda z solą spływa na obrzeża drogi. Dodatkowo mieszanka śniegu i soli jest rozbryzgiwana przez pojazdy. Szkody te są jednak odwracalne przez stopniowe wypłukiwanie soli z gleby (Skłodowski 1995).

Badany odcinek autostrady należy lepiej zabezpieczyć przed wypadkami pojazdów transportujących płyny szkodliwe dla środowiska, tj. wprowadzić lepsze systemy zbierające i oczyszczające płyny z powierzchni oraz ich zbiorniki.

Skutki oddziaływania zanieczyszczeń komunikacyjnych na glebę mogą ujawnić się dopiero po wielu latach. Najbardziej niebezpieczne są SO₂, tlenki azotu i metale ciężkie – Pb, Zn, Cu i Cd. Po reakcji ze sobą wzmacniają one

swoje działanie. Związki siarki i azotu zakwaszają gleby, co wpływa na pobór metali ciężkich przez rośliny (*Raport...* 1997; Skłodowski 1995).

Gleby zakwasza głównie kwas siarkowy powstający przez połączenie SO_3 (produktu utlenienia SO_2 ze spalin) z wodą (Bielański 2009). Konsekwencją dużego zakwaszenia gleby jest wymycie składników pokarmowych i substancji mineralnych, co zaburza równowagę jonową. W glebach zakwaszonych jest dużo Fe i Al, a mało K i Mg (Skłodowski 1995).

Ołów jest jednym z bardziej szkodliwych metali ciężkich. Tylko około 20% Pb ze spalin rozprasza się, a reszta opada w sąsiedztwie. Ołów ten występuje w związkach z bromem i chlorem, a po emisji wiąże się z tlenem i węglem. Około 25% opadającego ołowiu ma postać cząstek o średnicy powyżej 0,005 mm, które opadają dość szybko, głównie na jezdnię, a w 75% są to cząstki o średnicy poniżej 0,005 mm, które opadają powoli na otoczenie drogi. Ołów kumuluje się w glebie do głębokości 30 cm, przy czym maksymalna zawartość zaznacza się do 10 cm. Najbardziej zagrożone są gleby przyległe do autostrady. W odległości do 150 m od jezdni zawartość Pb spada do poziomu właściwego dla gleby danego terenu (Curzydło 1988, 1996). Większość Pb jest wiązana przez substancje próchnicze w górnych poziomach gleby. Pełnią one rolę bufora silnie wiążącego metale ciężkie. Duża zawartość próchnicy w glebie utrudnia pobieranie Pb przez rośliny (Skłodowski 1995).

Zmiany roślinności

Autostrada powstała na obszarze z dominacją pól uprawnych oraz łąk wilgotnych i świeżych. Podczas jej budowy obniżono lustro wód podziemnych, co spowodowało osuszenie terenu i zniszczenie siedlisk roślinności łąk wilgotnych. Łąki świeże na południe od ul. Kosocickiej zniszczono doszczętnie, prowadząc tamtędy autostradę do węzła wielickiego.

Las w odległości od 20 do około 100 m od jezdni działa jak magazyn spalin. Bywa nawet, że stężenie spalin w powietrzu kilkadziesiąt metrów od jezdni jest wyższe niż na krawędzi drogi. Korony drzew pełnią rolę bariery, warstwy przechwytyjącej, niepozwalającej na rozprzestrzenienie się spalin. W roślinach na skraju lasu przy autostradzie stwierdza się wysoką zawartość

Pb, Zn i innych toksycznych składników spalin, przy czym jest ona podwyższona w strefie 20–100 m od jezdni (Curzydło 1988). Tak może być w Lesie Kosocickim po południowej stronie autostrady. Pomijając kwestię lasów, największe stężenie składników spalin występuje w roślinach przy krawędzi jezdni.

Z metali ciężkich rośliny najintensywniej pobierają kadm, a najmniej intensywnie ołów. Intensywność tę zwiększa zakwaszenie gleby (Curzydło 1988). Obecnie, w związku z coraz większym zużyciem benzyny bezołowiowej, skażenie ołowiem spada.

Cynk jest relatywnie małym zagrożeniem, lecz jego nadmiar skutkuje chłozą – zaburzeniami syntezy chlorofilu. Podwyższone stężenie Zn w roślinach występuje do 100 m od drogi, a bardzo wysokie do 40 m. Oprócz Pb i Zn na liściach oraz innych częściach roślin osadzają się substancje smoliste, sadza, węglowodory aromatyczne, azbest i pyły asfaltowe – obniżające produktywność roślin przez zmniejszenie dostępu światła słonecznego i zagrażające konsumentom. Zasięg takiego skażenia sięga 40–60 m od drogi (Curzydło 1988).

Tlenki azotu (N_xO_x) różnie wpływają na różnorakie gatunki roślin. Rośliny azotolubne wykorzystują zwiększoną dawkę azotu, zagłuszając inne. Tlenki azotu stymulują szybszy wzrost saprofitów, co osłabia drzewa i zwiększa ich podatność na choroby i szkodniki (Makowski 1992).

Rośliny przy autostradzie narażone są także na negatywne działanie chloroków. Jest to jednak wpływ pośredni, poprzez zasolenie gleby, ze względu na małą częstotliwość odśnieżania w okresie wegetacyjnym. Wpływ ten ogranicza się do poboczy jezdni, gdyż stwierdzono stosunkowo bujną roślinność na zboczach nasypów i w rowach przydrożnych, gdzie dociera błoto pośniegowe i solanka. Może być to związane z łagodnymi zimami i mniejszymi nakładami na odśnieżanie. Rośliny są najbardziej narażone na ciężkie uszkodzenia do 6 m od drogi (Makowski 1992).

Podczas budowy autostrady powstały obszary zajęte przez nowe zbiorowiska roślinne. Na przykład pasy między jezdniami obsiane są trawą i regularnie koszone dla bezpieczeństwa i ułatwienia odpływu wody. Zbiorowiska na zboczach nasypów i wkopów mają nieco inny charakter (ryc. 3). Roślinność wkracza tam również w sposób naturalny. Częste koszenie zbiorowisk trawiastych zapobiega sukcesji w ich obrębie (Ratyńska, Szwed 1994).

Wprowadzona roślinność pełni także funkcję ochronną (Ratyńska, Szwed 1994) przed silnymi wiatrami bocznymi (zadrzewienia), a także zaspami śnieżnymi i hałasem, wchłaniając część zanieczyszczeń. Obsadzenie krzewami pasów dzielących jezdnie, co nie ma miejsca na badanym przez nas odcinku, mogłoby chronić kierowców przed światłami samochodów z naprzeciwka.

Na skarpach nasypów i wkopów istotnym problemem jest erozja. Ogranicza się ją przez zadarnienie roślinnością, której rozbudowany system korzeniowy wiąże glebę.

Zmiany w świecie zwierząt

Na opisywanym odcinku nie prowadzono szczegółowych badań bezpośredniego wpływu autostrady na zwierzęta. Silne przekształcenie terenu przez autostradę i rozrastające się osiedla, zwłaszcza po północnej stronie, nie zniszczyło jeszcze wszystkich żyjących tam zwierząt. Autostrada zagraża także zwierzętom żyjącym w pobliskich lasach (w Rajsku i Kosocicach) i na łąkach.

Duża tolerancja roślin na wysokie stężenie ołowiu i kadmu, skutkująca ich kumulacją w roślinach, jest szkodliwa dla konsumujących je zwierząt.

Autostrady powinny być osiatkowane (i tak jest na badanym przez nas odcinku) i wyposażone w przejścia dla zwierząt (czego tutaj brak). Zniszczenie naturalnych ścieżek wędrownych może powodować zaburzenia behawioryzmu zwierząt (Potarzycki, Apolinarska 2000).

Dzikie zwierzęta zwykły przez lata przemieszczać się tymi samymi korytarzami ekologicznymi (Curzydło i in. 2006). Obszar zajęty przez autostradę stanowiły niegdyś łąki i pola uprawne z żyjącymi tam zwierzętami, dla których autostrada stała się barierą niemożliwą do pokonania, na przykład dzieląc łąki między ul. Wyżynną a Niebieską (łączy je tylko droga w tunelu pod autostradą – ul. Do Luboni). Jak wynika z relacji mieszkańców Kurdwanowa, po wybudowaniu autostrady znacząco zmniejszyła się migracja zwierząt. Można czasem obserwować sarny przechodzące przepustami wodnymi z południowej strony na północną (ryc. 4), ale prawie nie spotyka się zajęcy. Przepusty służą także drapieżnikom, na przykład lisom. Mimo tego zwierzęta giną pod kołami samochodów. Przejeżdżając trasę z Opatkowic do Wieliczki, można często zauważyć na jezdni, zwłaszcza rano, zabitego gryzonia, jeża, płaza lub gada.

„Populacja to zespół osobników zamieszkujących pewien areał” (Kazimierczakowa i in. 1997). Aby mogła ona istnieć, musi mieć dostęp do pewnej powierzchni. Od jej wielkości zależy zagęszczenie populacji i wielkość areału osobniczego. Fragmentacja środowiska przerywa łączność między populacjami – zwierzęta muszą żyć na małej powierzchni. Niektóre powierzchnie stają się zbyt małe, aby zwierzęta mogły tam normalnie funkcjonować (Kazimierczakowa i in. 1997). Brak wymiany genów w konsekwencji stopniowo osłabia naturalną odporność populacji, prowadząc do jej wymarcia (Curzydło 2003). Zdarza się jednak, że małe, izolowane populacje funkcjonują oddzielnie przez pewien czas i gatunek trwa (Kazimierczakowa i in. 1997).

Niekorzystne dla zwierząt są także zmiany w ich siedlisku, co zdarzyło się żabom na terenach wilgotnych i zabagnionych. Ich osuszenie w związku z budową omawianego odcinka autostrady zniszczyło wielką niegdyś populację tych płazów.

Zwierzętom szkodzą również światła samochodów i hałas, szczególnie dotkliwy do 500 m od drogi. Podobnie jak ludzie, są one narażone na zanieczyszczenia, zwłaszcza gdy żyją do 60 m od krawędzi jezdni. Do ich zatrucia metalami ciężkimi i węglowodorami dochodzi częściej przez przewód pokarmowy niż układ oddechowy (Potarzycki, Apolinarska 2000).

Niektóre miejsca w otoczeniu autostrady zostały jednak odizolowane od ludzi (domów i ulic) oraz zdziczały po zaniechaniu ich uprawy i wypasu. Są one zasiedlane przez ptaki roślinożerne, na przykład bażanty, a także ssaki i ptaki drapieżne, na przykład lisy (ryc. 5) i jastrzębie.

Jest godne uwagi, że w 2013 roku w górnym biegu Potoku Kurdwanowskiego, 50–100 m od autostrady i w zasięgu jej hałasu (choć za ekranem), na dłużej pojawiły się bobry. Zwierzęta te nie tylko ścięły liczne drzewa, lecz także zbudowały tamę o wysokości 2 m (ryc. 6) z jeziorkiem zaporowym (szerokim na kilka, długim na około 200 m). Jednak opuściły je przy końcu 2013 roku. Tama była na tyle solidna, że dotrwała przynajmniej do jesieni 2014 roku.

Zmiany w użytkowaniu ziemi i sieci lokalnych dróg

Zmiana użytkowania ziemi zaszła nie tylko bezpośrednio na miejscu samej autostrady. Jej pośrednie oddziaływanie obejmuje wielokrotnie większą

powierzchnię. Autostrada przyległa do użytków rolnych może zmniejszyć ich dochodowość, bo na przykład w jej sąsiedztwie nie jest wskazana uprawa warzyw i należy je zastąpić mniej intratnymi ziemniakami lub zbożem (Curzydło, Kostuch 1996). Użytkowanie ziemi po obu stronach autostrady zostało znacząco zmienione w porównaniu do tego, co obserwowaliśmy kilka lat wcześniej (ryc. 7).

W kilku miejscach, zwłaszcza po północnej stronie autostrady, nastąpiła intensywne zabudowa połączona z urbanizacją. Gdzie indziej porzucone pola porosły trawą, krzewami lub drzewami, jak na przykład między ul. Tuchowską a Niebieską po obydwu stronach drogi.

Porzucanie upraw zostało przyspieszone przez podział pól uprawnych. Autostrada stała się swoistą barierą również dla ludzi; wskutek zmian sieci drogowej i organizacji ruchu (ryc. 1). Osoby mieszkające po jednej stronie autostrady mają trudniejszy dostęp do swoich działek położonych po drugiej stronie. Na badanym odcinku są tylko 2 tunele drogowe pod nią autostradą: na ul. Do Luboni i Bednarskiej, oraz 5 wiaduktów nad nią na ul. Kąpielowej, Herberta, Podgórkę, Niebieskiej i Hallera. Przy tym odległości między nimi są różne (od 0,8 km do 1,8 km), a między węzłami Opatkowice i Wieliczka jest tylko jeden węzeł, łagiewnicki, umożliwiający wjazd i wyjazd z autostrady.

Podsumowanie

Budowa i funkcjonowanie badanego odcinka autostrady ma wybitnie negatywne ekologiczne skutki. Należą do nich:

- a) w miejscach samej drogi oraz 3 węzłów i 7 przejazdów nad i pod drogą nastąpiła całkowita utrata siedlisk biologicznych,
- b) osuszenie terenu spowodowało degradację zbiorowisk łąkowych i podmokłych wskutek obniżenia lustra wody, a żaby, niegdyś bardzo liczne, utraciły większość siedlisk,
- c) wskutek braku przejść dla zwierząt giną one licznie pod kołami samochodów, mimo ograniczonego wykorzystywania przepustów wodnych pod autostradą,



Ryc. 2. Widok na południowy zachód z południowego skraju wkopu autostrady na wiadukt na ul. Niebieskiej, wiosna 2012 (fot. W. Ziąja)



Ryc. 3. Obsiany trawą pas rozdzielający jezdnie oraz roślinność na zboczach wkopu po obydwu stronach autostrady – widok z wiaduktu na ul. Podgórci na zachód, lato 2011 (fot. K. Wiercioch)



Ryc. 4. Przepust wodny pod autostradą, widok na północ, wiosna 2014. W tle Piaski Wielkie przy ul. Cechowej i Piaski Nowe (fot. W. Ziaja)



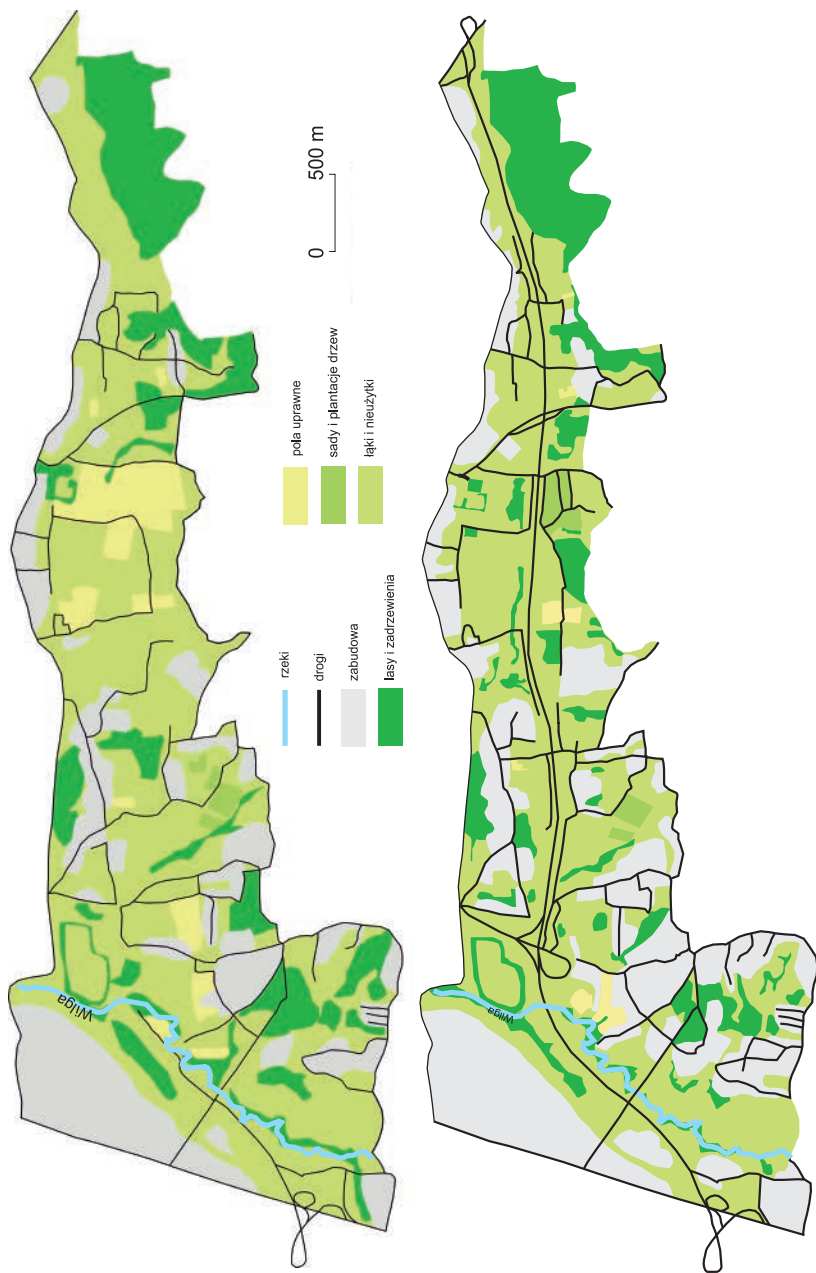
Ryc. 5. Nora lisia pod hałądą w Jugowicach w pobliżu autostrady, jesień 2011 (fot. W. Ziaja)



Ryc. 6. Tama i jeziorko zaporowe zbudowane przez bobry w górnym biegu Potoku Kurdwanowskiego, koniec grudnia 2013 (fot. W. Ziaja)



Ryc. 8. Widok z okna bloku przy ul. Bojki 3 na południowy wschód, na Koscice: otoczenie autostrady wiosną roku 1999 (u góry) oraz autostrada z otoczeniem na zachód (z lewej na prawą) od wiaduktu na ul. Niebieskiej wiosną roku 2014 (u dołu). Zwraca uwagę duży wzrost zadrzewienia w otoczeniu autostrady (fot. W. Ziaja)



Ryc. 7. Użytkowanie obszaru badań w latach 1997 (u góry) i 2009 (na dole)

Źródło: na podstawie ortofotomap i obserwacji terenowych.

- d) fragmentacja środowiska, nieunikniona przy budowie autostrady, obniża bioróżnorodność,
- e) następuje ciągłe zanieczyszczanie środowiska toksycznymi pyłami, pyłami i gazami.

Autostrada stała się barierą izolującą przyległe do niej społeczności. Po jej powstaniu wzrosło tempo urbanizacji obszarów, zwłaszcza przyległych do niej od północy.

Powstanie autostrady przyspieszyło upadek rolnictwa. Użytki rolne przeważnie zabudowano albo zarosły one trawą, krzewami i drzewami. Z dawnych upraw zostały (i rozrosły się) tylko plantacje sadzonek drzew.

Są jednak także dobre strony lokalizacji autostrady w obszarze badań, a mianowicie:

- a) jej położenie w obniżeniu terenu utrudnia rozchód zanieczyszczeń na duże odległości,
- b) na ogół nie uprawia się przy niej warzyw i owoców, co zmniejsza zagrożenia dla ludzi,
- c) hałas docierający do obszarów zwartej zabudowy jest ograniczony dzięki ich oddaleniu od autostrady oraz systemowi wkopów, ekranów akustycznych i zadrzewień tłumiących dźwięk, d) autostradę zaplanowano tak, aby nie wycinać płatów lasu (w Kosocicach i Rajsku) cennych biologicznie i krajobrazowo, a w jej otoczeniu nie ma obszarów chronionych,
- e) badany odcinek autostrady został dobrze wkomponowany w krajobraz – poprowadzony dnem obniżenia i zasłonięty zaroślami (ryc. 8),
- f) ostatnio zauważa się tendencję do powstawania nowych osiedli w pobliżu autostrady, co można tłumaczyć poprawą warunków komunikacyjnych.

Literatura

- Bielański A., 2009, *Podstawy chemii nieorganicznej*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa.
- Bohatkiewicz J., 2007, *Ochrona środowiska – odwodnienia – ekrany*, Konferencja Stowarzysząca Polski Kongres Drogowy – Region Małopolska, Szczawnica, www.pkd.org.pl/pliki/aktualnosci_st/konfer_szczawnica/j_bohatkiewicz_konfer_szczawnica.pdf (dostęp: 28.06.2015).

- Bromek K., 1966, *Użytkowanie ziemi w Krakowie i przyległych częściach powiatu krakowskiego około 1960 roku*, Zeszyty Naukowe UJ, Prace Geograficzne, 14, 41–90.
- Bzowski J., 2000, *Przemiany środowiska geograficznego Garbu Tenczyńskiego związane z budową i funkcjonowaniem autostrady A4*, Praca magisterska, archiwum Zakładu Geografii Fizycznej IGiGP UJ, Kraków.
- Curzydło J., 1988, *Ołów i cynk w roślinach i glebach w sąsiedztwie szlaków komunikacyjnych*, Zeszyty Naukowe AR, rozprawa nr 127.
- Curzydło J., 1996, *Oddziaływanie autostrady na grunty orne*, Aura, 6, 20–22.
- Curzydło J., 2003, *Fragmentacja środowiska autostradami – realne zagrożenie dla dzikich zwierząt w Polsce*, Magazyn Autostrad, 3, 60–66.
- Curzydło J., Pijanowski Z., Konopka J., Polak A., 2006, *Komu służą mosty dla zwierząt nad autostradą opolską A-4?*, Magazyn Autostrad, 5, 184–188.
- Curzydło J., Kostuch R., 1996, *Oddziaływanie autostrady na grunty rolne i leśne*, Aura, 6, 20–22.
- Dokumentacja walorów przyrodniczych na potrzeby projektu ochrony obszaru „Rajsko” dla Stowarzyszenia „Rajska Dolina”*, 2008, praca zbiorowa, Kraków, www.rajskadolina.pl/pdf/rajskadolina_opracowanie_uj.pdf (dostęp: 28.06.2015).
- Dubiel E., 1988, *15. Szata roślinna*, [w:] K. Trafas (red.), *Atlas miasta Krakowa*, Uniwersytet Jagielloński, Urząd Miasta Krakowa, PPWK, Kraków.
- Dubiel E., 2003, *Łąki Krakowa – ginący element krajobrazu*, Aura, 11, 27–29.
- Dynowska I., 1980, *Stosunki wodne województwa miejskiego krakowskiego*, Folia Geographica, Series Geographica Physica, 13, 51–66.
- Dynowski J., 1988, *10. Mapa hydrologiczna*, [w:] K. Trafas (red.), *Atlas miasta Krakowa*, Uniwersytet Jagielloński, Urząd Miasta Krakowa, PPWK, Kraków.
- Garlicki A., 1964, *Autochtoniczna seria solna w miocenie Podkarpacia na zachód od Wieliczki*, Kwartalnik Geologiczny, 8 (4), 841–853.
- German K., 2000–2001, *Fizycznogeograficzne regiony województwa małopolskiego*, Folia Geographica, Series Geographica-Oeconomica, 31–32, 9–38.
- Gilewska S., Starkel L., 1980, *Rzeźba miejskiego województwa krakowskiego*, Folia Geographica, Series Geographica-Physica, 12, 33–44.
- Hess M., Niedźwiedz T., Obrębska-Starkłowa B., 1975, *Przyczynek do metod konstruowania szczegółowych map klimatycznych terenów górskich i wyżynnych*, Zeszyty Naukowe UJ, Prace Geograficzne, 41, 7–34.

- Hess M., Niedźwiedz T., Obrębska-Starkel B., Olecki Z., 1988, 14. *Warunki klimatyczno-bonitacyjne*, [w:] K. Trafas (red.), *Atlas miasta Krakowa*, Uniwersytet Jagielloński, Urząd Miasta Krakowa, PPWK, Warszawa – Wrocław.
- Jordan H.P., Kleczkowski S.A., Witczak S., 1984, *Substancje zanieczyszczające pochodzące z komunikacji, transportu i magazynowania produktów naftowych*, [w:] S.A. Kleczkowski (red.), *Ochrona wód podziemnych*, Wydawnictwa Geologiczne, Warszawa.
- Karpiński F., 2003, *Ochrona środowiska przed hałasem komunikacyjnym*, *Magazyn Autostrad*, 3, 71–74.
- Kazimierczakowa R., Duduch-Falniowska A., Makomaska-Juchiewicz M., Perzanowska J., 1997, *Autostrada a ochrona przyrody – źródła konfliktu i możliwości jego ograniczenia*, *Chrońmy Przyrodę Ojczyzn*, 5 (53), 26–45.
- Kondracki J., 2002, *Geografia regionalna Polski*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa.
- Makowski J., 1992, *Oddziaływanie dróg na środowisko naturalne*, *Biuletyn Instytutu Badawczego Dróg i Mostów*, 2, Warszawa.
- Mydel R., 1988, 20. *Użytkowanie przestrzeni miejskiej*, [w:] K. Trafas (red.), *Atlas miasta Krakowa*, Uniwersytet Jagielloński, Urząd Miasta Krakowa, PPWK, Kraków.
- Mydel R., 1994, *Rozwój urbanistyczny miasta Krakowa po II wojnie światowej*, Wydawnictwo i Druk „Secesja”, Kraków.
- Nowak J., 1947, *Miocen północnej krawędzi Karpat*, *Rocznik Polskiego Towarzystwa Geologicznego*, 23, 5–68.
- Pociask-Karteczka J., 2013, *Wody podziemne*, [w:] B. Degórska, M. Baścik (red.), *Środowisko przyrodnicze Krakowa*, Urząd Miasta Krakowa, Instytut Geografii i Gospodarki Przestrzennej UJ, Wydział Geodezji i Kartografii Politechniki Warszawskiej, Kraków, 49–59.
- Potarzycki J., Apolinarska K., 2000, *Wpływ autostrady na tereny przyległe*, *Akademia Rolnicza im. A. Cieszkowskiego*, Poznań.
- Raport o stanie środowiska w województwie krakowskim w 1996 roku*, 1997, Państwowa Inspekcja Ochrony Środowiska, Kraków.
- Ratyńska H., Szwed W., 1994, *Ekologiczne założenie obudowy planowanej sieci autostrad w Polsce*, *Chrońmy Przyrodę Ojczyzn*, 5 (50), 15–23.
- Rozporządzenie Ministra Ochrony Środowiska, Zasobów Naturalnych i Leśnych z dnia 13.05.1998 w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku*, 1988, Dz. U. nr 60, poz. 436.

- Sadowski J., 1976, *Akustyka architektoniczna*, PWN, Warszawa – Poznań.
- Skiba S., Drewnik M., Szymański W., Żyła M., 2008, *Mapa gleb miasta Krakowa*, Uniwersytet Jagielloński, IGiP, Zakład Gleboznawstwa i Geografii Gleb, Kraków.
- Skłodowski P., 1995, *Wpływ tras komunikacyjnych na chemiczną degradację środowiska przyrodniczego*, Wydawnictwo Politechniki Warszawskiej, Warszawa.
- Skoczylas-Ciszewska K., 1952, *Budowa geologiczna brzegu Karpat w okolicy Bochni*, Biuletyn Państwowego Instytutu Geologicznego, Warszawa.
- Trafas K. (red.), 1988, *Atlas miasta Krakowa*, Uniwersytet Jagielloński, Urząd Miasta Krakowa, PPWK, Kraków.
- Tyczyńska M., 1974, *Rzeźba terytorium miasta Krakowa*, Folia Geographica, Series Geographica-Physica, 8, 19–43.
- Tyczyńska M., Chmielowiec S., 1988, 9. *Mapa geomorfologiczna*, [w:] K. Trafas (red.), *Atlas miasta Krakowa*, Uniwersytet Jagielloński, Urząd Miasta Krakowa, PPWK, Kraków.
- Wojkowski J., Caputa Z., 2009, *Przestrzenne i czasowe zróżnicowanie albedo na obszarze Ojcowskiego Parku Narodowego, Prądnik*, Prace i Materiały Muzeum im. prof. W. Szafera, www.opn.pan.krakow.pl/dzialalnosc/pradnik/pdf/v19/pradnik_19-1, (dostęp: 26.06.2015).

Strony internetowe

www 1, <http://www.planowanie.um.krakow.pl> (dostęp: 26.06.2015).

www 2, <http://www.gddkia.gov.pl/pl/1587/Srodowisko> (dostęp: 26.06.2015).

Highway impact on the landscape and environment of the southern part of Cracow between Opatkowie and Rżąka

Summary

The aim of this paper is to present landscape and environmental changes which have appeared under influence of the highway given to use in December 2007. The highway became a barrier which isolates neighboring communities. There are the following negative ecological results of building and functioning of the highway: devastation of many biological habitats, degradation of the meadow and boggy frogs' habitats due to lowering of the ground water table, frequent killing animals by cars, landscape

fragmentation and biodiversity loss, emissions of toxic (dust, gas and liquid) pollution to both sides of the highway. There are also the following positive aspects connected with the highway: effective protection of bigger forest patches during a spatial planning of the highway, good introducing the highway into the landscape, natural bus and forest succession on both sides of the highway. Of course, the functioning of the highway let lower the toxic fuel emissions and facilitate road transport in Cracow.

Keywords: highway impact, landscape, environment, Krakow

Wiesław Ziąja

Instytut Geografii i Gospodarki Przestrzennej

Uniwersytetu Jagiellońskiego w Krakowie

ul. Gronostajowa 7

30-387 Kraków

wieslaw.ziaja@uj.edu.pl

Katarzyna Wiercioch

Instytut Geografii i Gospodarki Przestrzennej

Uniwersytetu Jagiellońskiego w Krakowie

ul. Gronostajowa 7

30-387 Kraków

katarzyna.wiercioch@uj.edu.pl

PIOTR TRZEPACZ, MONIKA PŁAZIAK,
JOANNA WIĘCŁAW-MICHNIEWSKA

Geografia współpracy międzynarodowej polskich miast

Zarys treści: Zagadnienia związane z współpracą międzynarodową, w tym także i miast, są we współczesnym świecie jednym z kluczowych wyznaczników rangi miejsca. Jednym z rodzajów współdziałania między ośrodkami miejskimi jest współpraca zgodnie z ideą miast partnerskich. Celem pracy jest próba usystematyzowania przestrzennych cech partnerstwa międzynarodowego polskich miast, a także wskazanie zasadniczych obszarów nawiązywanej współpracy. Wyniki badań wskazują, że do czynników decydujących – w różnym stopniu – o strukturze współpracy międzynarodowej miast w Polsce należą: bliskość położenia, czas zawarcia umowy oraz charakter problemów społeczno-gospodarczych cechujących poszczególne ośrodki.

Słowa kluczowe: miasta partnerskie, struktura przestrzenna współpracy międzynarodowej, obszary współpracy międzynarodowej

Wprowadzenie

Współpraca międzynarodowa w różnych skalach i na różnych płaszczyznach stała się współcześnie priorytetem. Aktywność w tej dziedzinie wykazują również miasta. Częściowo wymusza to na ich władzach miastocentryczny model gospodarki światowej. Znaczenie danego ośrodka w światowym systemie osadniczym określa nie tylko obecność w jego przestrzeni podmiotów gospodarczych o najwyższej randze. Instytucje nauki i kultury także pełnią szczególną rolę w promocji miejsca ich lokalizacji – również w skali międzynarodowej. Kontakty zagraniczne prowadzą do wspólnych działań,

które budują wzajemne zaufanie, a to korzystnie wpływa na wizerunek i daje dalsze możliwości rozwoju. Organizacja imprez o światowym zasięgu (olimpiady, mistrzostwa świata w piłce nożnej i inne) również nie jest już tylko wydarzeniem komercyjnym, ale symbolizuje też miejsce miasta w globalnej hierarchii. Można odnieść wrażenie, że coraz częściej pierwszy plan zajmują właśnie miasta, a nie państwa, w których są zlokalizowane. Wprawdzie systemy polityczne najczęściej dają miastom *de facto* ograniczone możliwości samodzielnego prowadzenia polityki zewnętrznej (w rozumieniu relacji zagranicznych), to jednak przyjmuje się pewien zakres współpracy międzynarodowej, w obrębie której cieszą się one swobodą. Obszarem relacji międzynarodowych, w którym miasta mogą samodzielnie uczestniczyć, jest m.in. możliwość zawierania umów o współpracy z innymi ośrodkami miejskimi położonymi poza granicami kraju. Dotyczą one różnych obszarów współpracy – najczęściej kultury i szkolnictwa, a także wymiany doświadczeń w zakresie zarządzania.

Idea miast partnerskich znalazła w Polsce wielu entuzjastów wśród przedstawicieli samorządów miejskich. Zawieranie umów z ośrodkami zagranicznymi stało się też ważnym narzędziem promocji w procesie kreowania wizerunku miasta (Buś-Bidas 2012). Informacja o aktywności związanej z realizacją danej umowy jest często publikowana w materiałach promocyjnych i stanowi popularną treść stron internetowych miast. Wydarzenia związane z wykonywaniem umów o partnerstwie pojawiają się w lokalnej prasie oraz w serwisach internetowych. Jednocześnie ocena zasadności zawierania kolejnych umów oraz sposoby ich wykonywania stanowią przedmiot ożywionej dyskusji. Krytyce poddawane są wydatki, jakie samorządy decydują się ponosić w celu utrzymywania szeroko rozumianej współpracy. Jednocześnie zwiększa się świadomość znaczenia takiej współpracy.

Głównym celem opracowania jest próba wskazania przestrzennych cech partnerstwa międzynarodowego polskich miast oraz najważniejsze obszary, jakich taka współpraca dotyczy. Badanie przeprowadzone zostało na podstawie analizy materiałów internetowych – głównie oficjalnych stron internetowych miast. Na tej podstawie pozyskano informacje o partnerach miast Polski.

Idea miast partnerskich

Współpraca międzynarodowa państw jest zjawiskiem, które w warunkach polskich na dużą skalę pojawiło się wraz z transformacją społeczno-ustrojową. Funkcjonowało również w epoce PRL, ale nie było tak powszechne, co w dużej mierze wynikało z sytuacji politycznej kraju. Zasadniczą rolę w aktywizacji miast na tym polu odegrało wprowadzenie rozwiązań prawnych dających samorządom możliwość zawierania sformalizowanych form współpracy z zagranicznymi partnerami. Nie bez znaczenia były także (zwłaszcza po 2004 roku) środki przeznaczone na finansowanie wspólnych projektów. Pewne doświadczenie w tym zakresie można było nabyć jeszcze przed akcesją Polski do Unii Europejskiej. Samorządy, które znalazły się w granicach euroregionów, miały dodatkowe narzędzia, które pozwalały na wzmocnienie relacji zagranicznych.

M. Furmankiewicz (2002) wyróżnia dwa główne typy funkcjonalne sieci, w których uczestniczą samorządy:

- a) wielostronne (organizacje międzynarodowe, euroregiony, zrzeszenia krajowe, regionalne i lokalne),
- b) dwustronne (miasta podzielone, jednostki nadgraniczne, przygraniczne, sąsiedzkie i pozostałe związki dwustronne).

Popularną formułą, w ramach której dochodzi do współpracy zagranicznej samorządów miejskich, jest idea tzw. miast partnerskich. Ta forma współpracy występuje pod różnymi nazwami. W przypadku Europy uczestniczące w niej ośrodki najczęściej nazywa się „miastami partnerskimi”, ewentualnie „miastami bliźniaczymi”. Poza Europą funkcjonują one jako „miasta siostrzane” (*sister city*) lub „bliźniacze” (*twin towns, twinning towns*) (Bielecka 2011). Proces popularyzacji i nawiązywania współpracy między miastami bywa określony mianem *twinningu*. Współpraca międzynarodowa na poziomie lokalnych jednostek samorządowych nie ogranicza się do miast. Aktywnymi uczestnikami różnorodnych form partnerstwa terytorialnego są również gminy wiejskie (Furmankiewicz, Królikowska 2010).

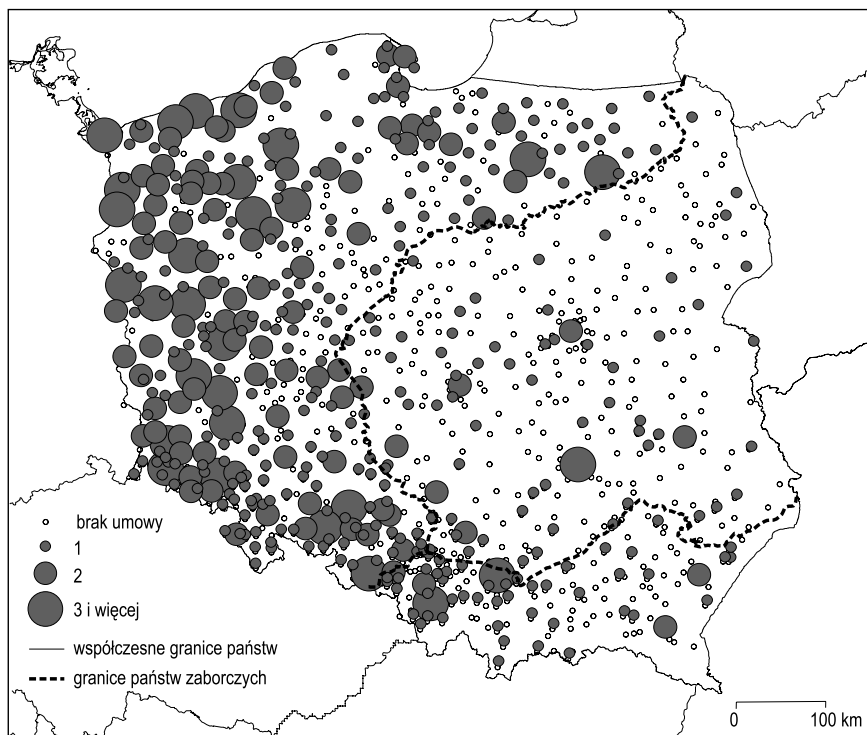
Współpraca miast bazująca na umowach partnerstwa może odgrywać ważniejszą rolę niż ewentualne korzyści uzyskiwane przez daną jednostkę samorządową. Partnerstwo miast ma bowiem służyć poważniejszym zadaniom, do

których należy m.in. poprawa stosunków międzynarodowych (Kalitta 2008). Formalną podstawą partnerstwa miast jest najczęściej dokument noszący nazwę „umowy o współpracy”. Współpraca ta nierzadko wykracza poza relacje bilateralne. Przykład Słupska pokazuje, że może ona prowadzić nawet do tworzenia sieci miast. W tym przypadku współpraca z Flensburgiem i Carlisle zaowocowała umową trójstronną (Czapiewska 2011).

Lokalizacja partnerów miast Polski

Przestrzenny rozkład mierników służących analizom społeczno-ekonomicznym w przypadku Polski często nawiązuje do przebiegu granic reliktowych. Warto jednak zauważyć, że nie obejmują one typowych regionów historycznych. Odzwierciedlają najczęściej przebieg granic, które dzieliły terytorium dzisiejszej Polski w okresie zaborów. Podobną, choć nieco słabiej zarysowaną rolę odgrywała granica polsko-niemiecka z okresu międzywojennego. Znaczenie tego czynnika ilustruje mapa przedstawiająca miasta, które posiadają umowy partnerstwa z miastami niemieckimi (ryc. 1). Dawna granica między zaborem rosyjskim i pruskim jest również granicą między obszarem, na którym formalna współpraca z niemieckimi miastami jest zjawiskiem powszechnym, a takim, gdzie stanowi ona rzadkość (centralna i południowo-wschodnia część kraju).

Należy zwrócić uwagę na powtarzający się mechanizm prowadzący do zawierania tych umów. Ich inicjatorami często jest strona niemiecka, a impuls, który do tego prowadzi, ma charakter oddolny. Współczesna zachodnia i północna część Polski do chwili wybuchu II wojny światowej stanowiła terytorium Niemiec. Wraz ze zmianami granic doszło do przymusowych wysiedleń i wymiany ludności. Na obszarze zasiedlonym przez Polaków pozostały niemieckie cmentarze oraz inne miejsca, które stanowią wspomnienie o przeszłości. Wraz z upadkiem żelaznej kurtyny możliwy stał się rozwój turystyki sentymentalnej. Można zatem zaryzykować stwierdzenie, że partnerstwo miast polskich z niemieckimi często nie odzwierciedla reakcji na nowe wyzwania, a jest raczej potwierdzeniem zaangażowania obu stron w pielęgnowanie dziedzictwa kulturowego.



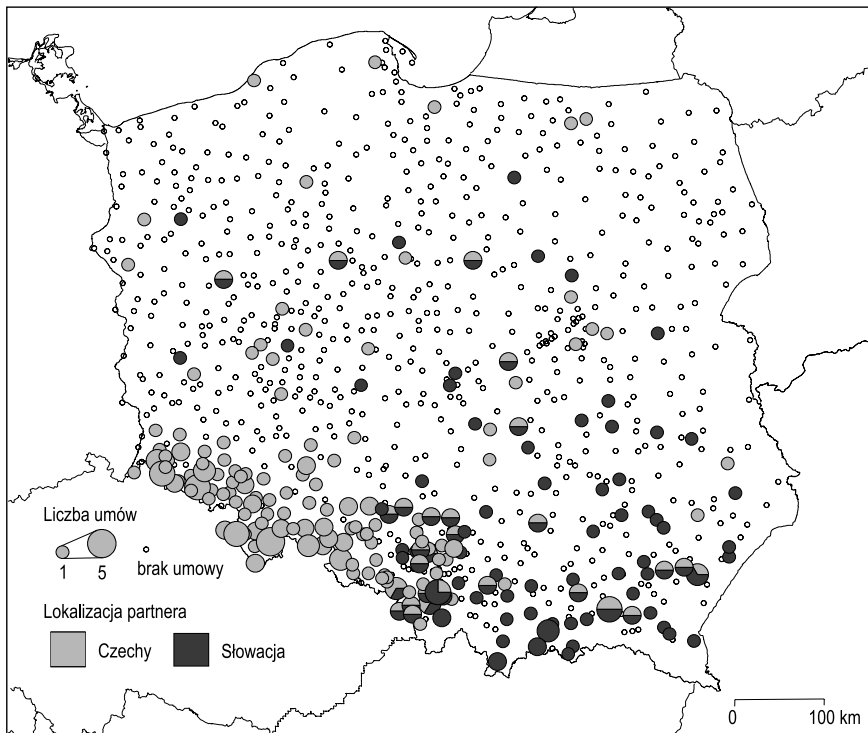
Ryc. 1. Partnerzy polskich miast w Niemczech

Źródło: opracowanie na podstawie danych publikowanych przez samorządy.

Szczególnym przykładem partnerstwa miast są te ośrodki, które przed II wojną światową stanowiły jedną jednostkę osadniczą, a w wyniku ustalenia przebiegu granicy polsko-niemieckiej funkcjonują jako odrębne ośrodki, np. Zgorzelec i Görlitz (Dołzbłasz, Raczyk 2011). Współpraca transgraniczna granicznych miast bliźniaczych uznawana jest za dobry przykład integracji europejskiej (Ciok 2000, Jańczak 2013). W tym przypadku częściej ma ona charakter współpracy regionalnej i jest związana z funkcjonowaniem euroregionu.

Czynnik bliskości granicy z sąsiadującym państwem jako miejscem lokalizacji partnera w umowach o współpracy uwidacznia się szczególnie wyraźnie w regulacjach zawartych przez miasta polskie z czeskimi i słowackimi. Poprowadzenie linii stanowiącej kontynuację styku granicy słowacko-czeskiej

z polską w kierunku północnym dzieli obszar Polski Południowej na dwie części: zachodnią, gdzie zdecydowana większość miast posiada umowę z miastami czeskimi, oraz wschodnią, gdzie dominuje partnerstwo słowackie (ryc. 2). Jednocześnie można obserwować zmianę popularności takiego kierunku partnerstwa wraz z odległością od granicy z sąsiadującymi państwami. Partnerstwo miast polskich z czeskimi i słowackimi dotyczy przede wszystkim miejscowości położonych na obszarach górskich. W związku z tym problemy ochrony środowiska oraz rozwoju turystyki to szczególnie popularny obszar relacji tych ośrodków (Dołzbłasz, Raczyk 2015). Kolejny problem to zagrożenie powodziowe.

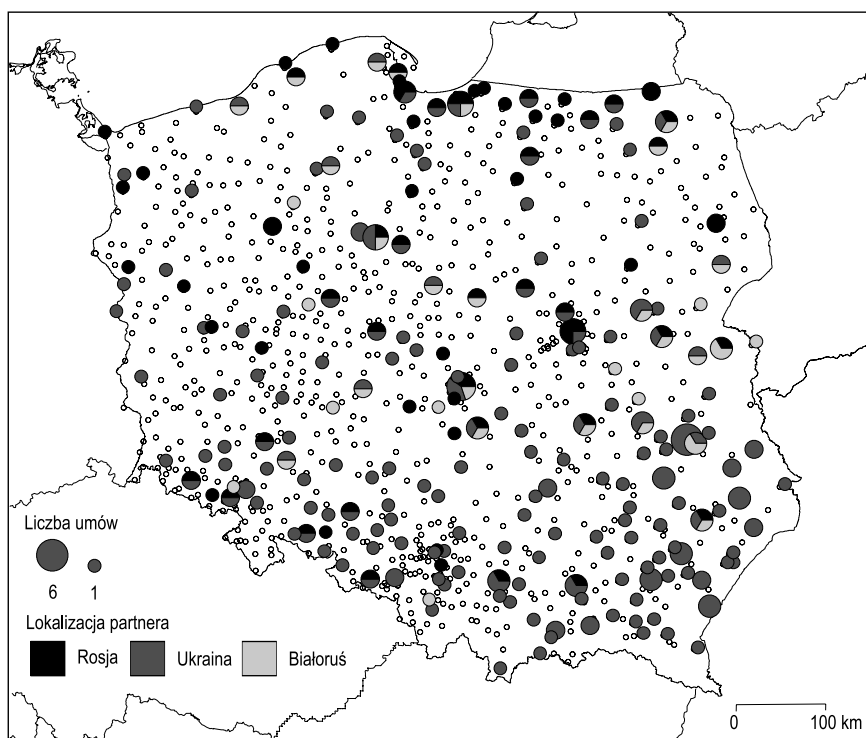


Ryc. 2. Partnerzy polskich miast w Czechach i na Słowacji

Źródło: opracowanie na podstawie danych publikowanych przez samorządy.

Wraz ze zbliżaniem się do granicy z Białorusią, Ukrainą i Rosją można zaobserwować więcej przykładów realizowanych umów między miastami funkcjonującymi po dwóch stronach granicy. Dużą popularnością polsko-rosyjskiego partnerstwa miast charakteryzuje się obszar graniczny Polski z Obwodem Kaliningradzkim (ryc. 3).

Partnerstwo z miastami ukraińskimi najczęściej występuje na obszarze województwa lubelskiego i podkarpackiego. Sytuację tę można uznać za przewidywalną ze względu na bliskość granicy państwowej. Jednocześnie umowy z partnerami z Ukrainy bardzo często są podpisywane przez miasta Śląska oraz Warmii, Mazur i Pomorza Wschodniego. Tutaj również można

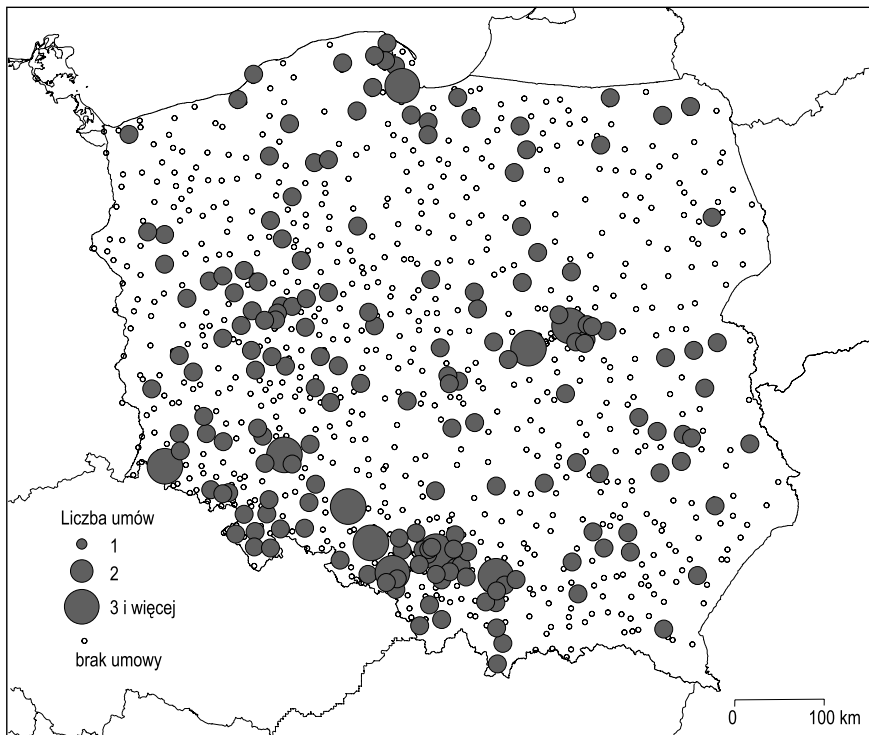


Ryc. 3. Partnerzy polskich miast w Rosji, na Ukrainie i Białorusi

Źródło: opracowanie na podstawie danych publikowanych przez samorządy.

się doszukiwać czynników sentymentalnych. W znacznej mierze odpowiada za to fakt, że na wymienione wyżej obszary trafiło wielu Polaków z Kresów Wschodnich. Miasta, które oni zamieszkują, posiadają umowy partnerstwa z ośrodkami, obecnie funkcjonującymi w granicach Ukrainy, z których osoby te (lub ich przodkowie) się wywodzą.

Obok miast położonych w granicach państw sąsiadujących z Polską, drugą wyróżniającą się grupę ośrodków partnerskich stanowią te, które zlokalizowane są w krajach Europy Zachodniej, np. Francji, Wielkiej Brytanii itd. W tym przypadku również można zauważyć pewien trend. Otóż partnerstwo z miastami zachodnimi najczęściej wybierają duże miasta Polski. Ilustruje to przykład Francji (ryc. 4). Warto tu zauważyć, że partnerstwo z ośrodkami



Ryc. 4. Partnerzy polskich miast we Francji

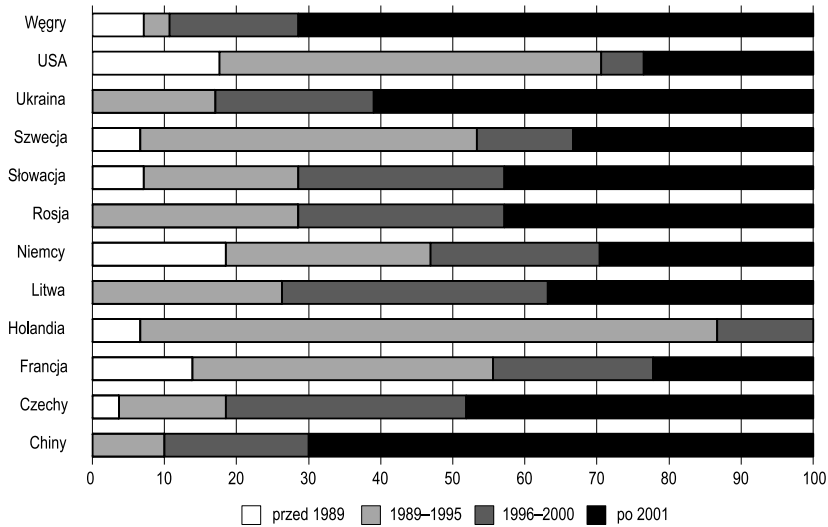
Źródło: opracowanie na podstawie danych publikowanych przez samorządy.

francuskimi cieszy się dużą popularnością w przypadku miast województwa śląskiego. Są to często miasta o tradycji górniczej. Oznacza to podobieństwo w kwestii problemów rozwojowych i możliwość wymiany doświadczeń w tym zakresie.

W geograficznej strukturze umów zawieranych przez miasta Polski dominują partnerzy europejscy, przeważnie reprezentujący kraje sąsiedzkie. Należy jednak zauważyć pewne odstępstwa od takiego wzorca. Za szczególne zjawisko można uznać występowanie umów z miastami amerykańskimi, np. w przypadku Małopolski. Sytuacja ta jest jednym z wielu symptomów trwałości transatlantyckich ciężarów społeczno-ekonomicznych ludności z obszaru polskiej części Karpat. Geneza tych ciężarów sięga końca XIX wieku i wielkiej fali migracji, która była następstwem wielkiego kryzysu spotęgowanego zjawiskiem „głodu ziemi” i przeludnienia.

Współpraca międzynarodowa miast polskich – kierunki zmian

Warto zauważyć, że zainteresowanie zawiązywaniem umów z partnerem zlokalizowanym w określonym państwie zmieniało się w czasie. W przypadku najwcześniejszych form współpracy dominowały kierunki, które można uznać za przewidywalne ze względu chociażby na tradycję ciężarów społeczno-ekonomicznych, których źródłem, a z czasem i jednym z najważniejszych czynników podtrzymywania były procesy migracyjne. Stąd też wybór Stanów Zjednoczonych, Niemiec oraz Francji jako krajów, z którymi polskie ośrodki w pierwszej kolejności wchodziły w różnego rodzaju relacje współpracy, nie wywołuje zdziwienia (ryc. 5). W latach 90. XX wieku partnerzy polskich miast najczęściej zlokalizowani byli w krajach członkowskich Unii Europejskiej. Po roku 2000 można zauważyć wyraźne ożywienie kontaktów z szeroko rozumianym Wschodem. To właśnie z tego okresu pochodzą umowy o współpracy z miastami położonymi w krajach sąsiadujących z Polską właśnie od wschodu, czyli z Ukrainą i Rosją. Na ten okres datuje się też większość umów zawieranych przez polskie miasta z ośrodkami czeskimi, słowackimi lub węgierskimi.



Ryc. 5. Partnerzy polskich miast według czasu zawierania umowy

Źródło: opracowanie na podstawie danych publikowanych przez samorządy.

Główne obszary współpracy miast

Analizę znaczenia różnych obszarów współpracy między miastami przeprowadzono na podstawie informacji o 447 umowach. Wyróżniono 18 obszarów współpracy między miastami polskimi oraz ich zagranicznymi partnerami (tab. 1). W przypadku większości umów (51,2%) zakłada się, że to kultura jest płaszczyzną, w obrębie której miasta zamierzają prowadzić współpracę. Jest to obszar wyraźnie dominujący nad kolejnymi pod względem częstości występowania. Inne umowy dotyczą – kontaktów gospodarczych, promocji gospodarczej (34,3% badanych umów), administracji i samorządu oraz zarządzania miastem (27,8% badanych umów). Kolejne obszary współpracy, pojawiające się w analizowanych umowach, to sport (25,4% badanych umów), wymiana uczniów i studentów (23,6%) oraz nauka i szkolnictwo (19,8%). Pozostałe powtarzają się znacznie rzadziej.

Wielkość miasta jest czynnikiem, który wpływa na znaczenie wykazywanych obszarów współpracy. W przypadku miast małych (poniżej 20 tys. mieszkańców)

Tab. 1. Wielkość miasta a obszary współpracy w ramach umów o partnerstwie

Wielkość miasta	Obszary współpracy:														liczba umów razem						
	kultura	szkła zdrowia	kontakty gospodarstwa	administracja i samorząd,	zarządzanie miastem	szkła interwencyjne	spotkania radnych	ochrona zabytków,	dziedzictwo kulturowe	wymiana uczniów,	studentów	nauka i szkolnictwo	sport	ochrona środowiska		turystryka	kommunikacja	problemy osób	współpraca transgraniczna	opieka społeczna,	pomoc ludzom starszym
liczby bezwzględne																					
małe	53	0	22	19	4	0	0	0	29	7	16	4	4	9	0	1	1	1	2	1	91
średnie	62	4	33	26	3	0	3	35	26	37	10	10	13	1	1	0	0	0	4	0	117
duże	115	18	99	80	8	2	13	42	56	61	21	21	25	13	13	2	4	4	10	10	241
RAZEM	230	22	154	125	15	2	16	106	89	114	35	35	47	14	14	3	5	5	16	11	449
%																					
małe	58,2	0,0	24,2	20,9	4,4	0,0	0,0	31,9	7,7	17,6	4,4	4,4	9,9	0,0	0,0	1,1	1,1	1,1	2,2	1,1	X
średnie	53,0	3,4	28,2	22,2	2,6	0,0	2,6	29,9	22,2	31,6	8,5	8,5	11,1	0,9	0,0	0,0	0,0	0,0	3,4	0,0	X
duże	47,7	7,5	41,1	33,2	3,3	0,8	5,4	17,4	23,2	25,3	8,7	8,7	10,4	5,4	0,8	1,7	1,7	1,7	4,1	4,1	X
RAZEM	51,2	4,9	34,3	27,8	3,3	0,4	3,6	23,6	19,8	25,4	7,8	7,8	10,5	3,1	0,6	1,1	1,1	1,1	3,6	2,4	x

Źródło: opracowanie na podstawie informacji publikowanych przez samorządy.

kultura stanowi bezsprzecznie najważniejszy obszar współpracy międzynarodowej z innymi miastami (dotyczy to blisko 60% analizowanych umów). Rola tego obszaru nieznacznie spada wraz z wielkością miasta. W to miejsce wchodzi kwestie gospodarcze, które w przypadku dużych miast pojawiają się w 41% umów. Drugim obszarem wyróżniającym miasta duże (o wielkości powyżej 100 tys. mieszkańców) jest wymiana doświadczeń w zakresie zarządzania miastem i spraw związanych z funkcjonowaniem samorządu.

Treść umów istotnie zmieniała się na przestrzeni ostatnich lat (tab. 2). Wśród tych zawieranych po 2001 roku zauważa się większą rolę współpracy gospodarczej (16,7% umów przed transformacją i 76,8% podpisywanych współcześnie).

Wnioski

Bliskość położenia, czas zawarcia umowy oraz charakter problemów społeczno-gospodarczych decydują o geografii partnerstwa miast polskich. Charakter i cele działań przewidziane w ramach umów o partnerstwie ulegają zmianie. Początkowo są to często niezobowiązujące kontakty, które następnie prowadzą do wspólnych inicjatyw otwierających drogę do budowy sieci miast. Wielkość miasta jest czynnikiem kształtującym częściowo skalę oraz zakres problemów o charakterze społeczno-gospodarczym i ma wpływ na obszary, w obrębie których dochodzi do współpracy między stronami umów partnerskich.

Współpraca samorządów miejskich (i nie tylko) z partnerami zagranicznymi bywa przez mieszkańców oceniana negatywnie, a przynajmniej spotyka się ze sceptycznym podejściem co do jej rzeczywistych efektów. Tymczasem idea miast partnerskich powinna być traktowana raczej w kategoriach innego rodzaju korzyści, niekoniecznie bezpośrednich i wymiernych. Trudno przecenić bowiem znaczenie zaufania i to nie tylko między mieszkańcami poszczególnych miast, ale i całych narodów. Nie są one możliwe bez pozytywnych bezpośrednich doświadczeń, jakie umożliwia partnerstwo miast. Warto również pamiętać, że aktywność miasta w zakresie jego kontaktów międzynarodowych ma też znaczenie symboliczne. Oznacza otwartość, która w dobie globalizacji jest niezwykle ważna.

Krytyka umów partnerskich miast najczęściej wynika z faktu, iż są one postrzegane jedynie jako narzędzie dające możliwość odbywania

Tab. 2. Czas zawarcia umowy a obszary współpracy w ramach umów o partnerstwie

Czas zawarcia umowy	Obszary współpracy														liczba umów razem			
	kultura	służba zdrowia	kontakty gospodarcze, promocja gospodarcza	administracja i samorząd, zarządzanie miastem	szkuby interwencyjne	spotkania radnych	ochrona zabytków, dziedzictwo kulturowe	wymiana uczniów, studentów	nauka i szkolnictwo	sport	ochrona środowiska	turytyka	kommunikacja	problemy osób niepełnosprawnych		współpraca transgraniczna	opieka społeczna, pomoc ludziom starszym	korzystanie ze środków UE
	liczby bezwzględne																	
przed 1989	12	1	6	4	0	1	1	3	5	8	1	1	1	1	0	0	1	36
1989-1995	65	11	41	35	7	1	7	32	26	24	9	7	6	1	2	3	0	132
1996-2000	58	4	52	49	2	0	2	24	22	22	6	15	1	0	0	3	2	114
po 2001	79	3	119	79	26	0	3	38	31	33	16	20	4	1	3	9	8	155
	%																	
przed 1989	33,3	2,8	16,7	11,1	0,0	2,8	2,8	8,3	13,9	22,2	2,8	2,8	2,8	2,8	0,0	0,0	2,8	x
1989-1995	49,2	8,3	31,1	26,5	5,3	0,8	5,3	24,2	19,7	18,2	6,8	5,3	4,5	0,8	1,5	2,3	0,0	x
1996-2000	50,9	3,5	45,6	43,0	1,8	0,0	1,8	21,1	19,3	19,3	5,3	13,2	0,9	0,0	0,0	2,6	1,8	x
po 2001	51,0	1,9	76,8	51,0	16,8	0,0	1,9	24,5	20,0	21,3	10,3	12,9	2,6	0,6	1,9	5,8	5,2	x

Źródło: opracowanie na podstawie informacji publikowanych przez samorządy.

zagranicznych podróży przez osoby związane z urzędem gminy, która zawiera taką umowę. Zdarzają się wprawdzie sytuacje, kiedy po zawarciu umowy trudno wskazać na aktywność w obszarze zakładanym w umowie – ale jest to problem dotyczący obu stron. Tymczasem nietrudno znaleźć przykłady świadczące o tym, że umowy to początek relacji między miastami, a dalsza realna współpraca może dotyczyć również instytucji pozarządowych oraz społeczności lokalnych (Czapiewska 2011). Wydaje się mocno krzywdzące traktowanie idei partnerstwa miast jako płytkiej.

Literatura

- Bielecka M.J., 2011, *Partnerstwo terytorialne dla rozwoju regionalnego i lokalnego*, Barometr Regionalny, 4, 26, 45–52.
- Buś-Bidas A., 2012, *Działalność promocyjna gmin w kontekście wspierania przedsiębiorczości (na przykładzie miasta Tarnobrzeg)*, Przedsiębiorczość-Edukacja, 8, 300–315.
- Ciok S., 2000, *Pogranicze zachodnie w perspektywie integracji europejskiej*, Studia Regionalne i Lokalne, 1, 1, 91–104.
- Czapiewska G., 2011, *Współpraca partnerska miast jako instrument rozwoju samorządności lokalnej (na przykładzie miasta Słupska)*, Studia i Materiały. Miscellanea Oeconomicae, 15, 41–52.
- Dołzbłasz S., Raczyk A., 2011, *Transborder openness of companies in a divided city: Zgorzelec/Görlitz case study*, Tijdschrift Voor Economische en Sociale Geografie, 103, 3, 347–361.
- Dołzbłasz S., Raczyk A., 2015, *Different borders-different cooperation? Transborder cooperation in Poland*, Geographical Review, 105, 3, 360–376.
- Furmankiewicz M., 2002, *Funkcjonalno-przestrzenne sieci współpracy samorządów lokalnych*, Studia Regionalne i Lokalne, 1, 8, 5–24.
- Furmankiewicz M., Królikowska K., 2010, *Partnerstwa terytorialne na obszarach wiejskich w Polsce w latach 1994–2006*, Wydawnictwo Uniwersytetu Przyrodniczego we Wrocławiu, Wrocław.
- Jańczak J., 2013, *Integracja i dezintegracja w Europie Środkowej. Graniczne miasta bliźniacze jako laboratoria współpracy transgranicznej*, Rocznik Integracji Europejskiej, 7, 265–279.
- Kalitta E., 2008, *Rola miast partnerskich w budowaniu przyjaźni między narodami. Przykład Chojnic*, Samorząd Terytorialny, 12, 52–63.

Geography of international partnership of Polish cities

Summary

International cooperation in various scales and at various levels has become a priority objective today. Polish cities are also actors showing activity in this area. Foreign contacts between cities lead to joint activities that build mutual trust and cause a positive effect on the image and gives further opportunities for development. Although political systems frequently give cities a de facto limited ability to independently carry out foreign policy (in terms of foreign relations), it adopted a range of international cooperation forms, within which they enjoy freedom.

The area of international relations, in which the city can participate include partnership agreements with other municipalities situated outside the country. These agreements relate to various areas of cooperation - usually of culture and education and exchanges of experience in urban management or spatial planning. The idea of the partner cities in Poland found many enthusiasts among representatives of the municipalities. Researched cities often express interests in partnership with cities of neighbouring countries – often characterized by similar location features (borderland, mountainous areas). It is possible to recognize another pattern – growing interests in partnership with Chinese cities.

Keywords: partnership of cities, international cooperation, polish cities.

Piotr Trzepacz

piotr.trzepacz@uj.edu.pl

Joanna Więclaw-Michniewska

j.wieclaw-michniewska@uj.edu.pl

Uniwersytet Jagielloński

Instytut Geografii i Gospodarki Przestrzennej

ul. Gronostajowa 7, 30-387 Kraków

piotr.trzepacz@uj.edu.pl

Monika Płaziak

Instytut Geografii

Uniwersytet Pedagogiczny im. KEN w Krakowie

ul. Podchorążych 2

30-084 Kraków

mplaziak@up.krakow.pl

JOANNA WIĘCŁAW-MICHNIEWSKA, MATEUSZ KUCIEL

Użytkowanie ziemi w strefie podmiejskiej Krakowa w XXI wieku na przykładzie sołectwa Bolechowice

Zarys treści: Problematyka użytkowania ziemi od blisko wieku stanowi przedmiot badań podejmowanych przez geografów i kartografów. Wraz z rozwojem możliwości technologicznych zmieniały się metody pozyskiwania i opracowywania danych, jednak zasadnicza idea prezentacji stanu zagospodarowania danego obszaru pozostała niezmienna. Celem pracy było udokumentowanie zmian użytkowania ziemi w gminie Zabierzów w kontekście postępującego procesu suburbanizacji w latach 1995–2014; w związku z tym zbadano także dynamikę i przestrzenne zróżnicowanie budownictwa mieszkaniowego. Przeprowadzono kartowanie terenowe oparte na zasadach klasyfikacji form użytkowania ziemi przyjętych przez K. Bromka i R. Mydela (1972) oraz analizę zdjęć satelitarnych. Ponadto dokonano inwentaryzacji placówek usługowych, wykorzystując metodę prezentacji kartograficznej zastosowaną przez Z. Górkę (1973). Wyniki przeprowadzonych badań dowodzą, że z procesem suburbanizacji wiążą się istotne zmiany w areale poszczególnych form użytkowania terenu, przy czym na aktywność budowlaną największy wpływ miała dostępność komunikacyjna oraz infrastruktura przestrzenna, a w mniejszym stopniu rzeźba terenu i środowisko przyrodnicze.

Słowa kluczowe: użytkowanie ziemi, rozmieszczenie usług, suburbanizacja, Bolechowice

Wprowadzenie

Sposoby zagospodarowania terenu, w tym formy użytkowania ziemi, od długiego czasu znajdują się w sferze zainteresowań naukowych badaczy z różnych dyscyplin. Wraz z rozwojem możliwości technologicznych zmieniały się metody pozyskiwania i opracowywania danych, jednak zasadnicza idea

prezentacji stanu zagospodarowania danego obszaru pozostała niezmienna. Wiele dokumentów kartograficznych, w tym „historyczne plany katastralne, wojskowe zdjęcia topograficzne, materiały ikonograficzne oraz współczesne mapy ewidencyjne i przedmiotowe są nośnikami różnych informacji o charakterze przestrzennym” (Przegon 2013). Pierwsze mapy w zakresie użytkowania ziemi wykonano w Stanach Zjednoczonych przed I wojną światową, natomiast w latach 1930–1949 pod kierownictwem L.D. Stampa zrealizowano analogiczne opracowanie dla Wielkiej Brytanii (Kostrowicki 1962; Przegon 2011). Kilkanaście lat później uaktualnił ją A. Coleman i dała ona początek nowoczesnym metodom kartowania zmian użytkowania ziemi na całym świecie (Jankowski 1972). Według L.D. Stampa (1960) mapa użytkowania ziemi stanowi „przestrenny obraz struktury form pokrycia powierzchni ziemi, użytkowanych bądź nieużytkowanych przez człowieka, ujętych w ich relacjach przestrzennych i wzajemnej współzależności”. Warto dodać, że termin ten odnosi się zazwyczaj do funkcjonowania określonego terenu i utożsamiany jest z opisem jego powierzchni pod względem społeczno-ekonomicznym (Kostrowicki 1959).

Pierwszą polską mapę użytkowania ziemi opracował w 1916 roku E. Romer. Tytułując ją *Użycie ziemi*, wprowadził to pojęcie do kanonu terminów kartograficznych (Jankowski 1972). Dynamiką przemian użytkowania ziemi szczególnie od początku XX wieku, zajmowali się polscy badacze: np. w latach 20. – Z. Hołub-Pacewiczowa, w 30. – S. Leszczycki, a w 50. – K. Bromek (Kostrowicki 1962; Przegon 2011). Badaczy z ośrodka krakowskiego w późniejszych latach fascynowały m.in. Karpaty. Stanowiły one częsty przedmiot badań w zakresie użytkowania ziemi. Jednym z pierwszych badaczy Karpat był K. Bromek, który w różnych ich rejonach wyróżnił i zobrazował rozmieszczenie na mapie w skali 1:300 000 pięciu kategorii użytków, a mianowicie: gruntów ornych, łąk, pastwisk, lasów, użytków technicznych i nieużytków (Bromek 1979). Sporą liczbę prac odnoszących się do tematyki użytkowania ziemi wykonywano również na terenach największych aglomeracji miejskich oraz w ich bezpośrednim sąsiedztwie, czyli w strefach podmiejskich. Już w latach 1947–1948 K. Bromek wykonał w Krakowie pierwsze zdjęcie użytkowania ziemi, a dwa lata później pod jego kierunkiem sporządzona została mapa w skali 1:5000, na której wyróżniono 30 różnych form użytkowania. Bardziej szczegółowe

mapy Krakowa (w skali 1:1000) wykonali w późniejszych latach Z. Malinowska i R. Mydel, zawężając badania do dzielnicy katastralnej Czarna Wieś i Nowa Wieś (Bromek, Mydel 1972). Równie szczegółową analizę użytkowania ziemi w dzielnicy śródmiejskiej Krakowa przedstawiał w swych pracach Z. Górka (1974, 2004), wyróżniając: użytki techniczne, do których zaliczył zabudowę, tereny komunikacyjne i inne, zieleni typu miejskiego (łącznie z użytkami rolnymi) oraz tereny budowy. Ponadto rozszerzył on tematykę badawczą o elementy związane z geografią usług, co znakomicie podniosło walory poznawcze owych opracowań. Tematyka związana ze sposobami badań użytkowania ziemi, w których wykorzystuje się potencjał bezkontaktowych metod uzyskiwania zbioru danych, została przedstawiona – także w ujęciu już historycznym – w licznych pracach (np. Baranowska i in. 2002; Ciołkosz i in. 2004; Ciołkosz, Białośz 2008; Lewiński 2010; Mazur 2013).

Celem niniejszej pracy było zdiagnozowanie zmian użytkowania ziemi w kontekście postępującego procesu suburbanizacji oraz określenie dynamiki i przestrzennego zróżnicowania rozwoju budownictwa mieszkaniowego w obszarze jednego z sołectw gminy Zabierzów, a mianowicie Bolechowic. Badana gmina, należąca nb. do Krakowskiego Obszaru Metropolitalnego, posiada dobrze rozwiniętą infrastrukturę drogową oraz atrakcyjne atuty przyrodnicze (np. Park Krajobrazowy Dolinki Krakowskie), dzięki czemu jest dobrym przykładem obszaru, w którym nasilają się procesy suburbanizacyjne (Trzepacz, Więclaw-Michniewska 2007; Rettinger, Wójtowicz 2009). Obszar rozpatrywanej gminy cieszy się coraz większym zainteresowaniem potencjalnych jej mieszkańców, a także podmiotów gospodarczych. Poprzez swoją działalność z roku na rok coraz intensywniej wpływają oni na zmiany użytkowania ziemi. W trakcie badań terenowych zaobserwowano m.in., że nowoczesna zabudowa mieszkaniowa, z willami, basenami, kamiennymi ogrodzeniami i automatycznymi bramami, stopniowo zmienia krajobraz wsi, zwykle wypierając użytki rolne będące przecież typową cechą obszarów wiejskich.

Jedną z najpowszechniejszych metod służących poznaniu i analizie zmian użytkowania ziemi jest kartowanie (Ciołkosz, Luc 2011). W celu uzyskania pełniejszego obrazu badanego terenu w pracy zastosowano połączenie bardziej tradycyjnych metod kartowania z możliwościami, jakie dają współczesne

techniki, a przede wszystkim technologia. Badania terenowe wraz z opracowaniem map użytkowania ziemi oparto na zasadach klasyfikacji form użytkowania ziemi przyjętych przez K. Bromka i R. Mydela (1972). Dodano do tego własne modyfikacje, które wiązały się z charakterem badanego obszaru, zwłaszcza różnicami wynikającymi z form użytkowania istniejących w terenie miejskim i wiejskim. Mapy usług wraz z opisem wykonano w oparciu o metodę zaproponowaną przez Z. Górkę (1973) dotyczącą identyfikacji placówek usługowych i sposobu prezentacji kartograficznej ich lokalizacji. Można tu dodać, że autorzy niniejszego opracowania zrealizowali swoje prace magisterskie (które powstawały jednak w odstępnie 20 lat) właśnie w oparciu o prezentowaną powyżej metodę kartowania użytkowania ziemi i rozmieszczenia usług, co pośrednio może dowodzić stałej jej przydatności (Więclaw 1995; Kuciel 2015).

Źródła danych i metoda badania

Kartowanie terenowe wykonano na podkładzie mapowym bazy danych obiektów topograficznych w skali 1:2000 pozyskanym ze strony Małopolskiej Infrastruktury Informacji Przestrzennej wraz z warstwą danych katastralnych udostępnioną przez Geoportal (www.miip.geomalopolska.pl; www.geoportal.gov.pl). Podstawową jednostką, którą przyjęto do badań przestrzennych nad użytkowaniem ziemi, była granica działki wraz z jej numerem. Szczególną uwagę poświęcono wypracowaniu zasad klasyfikacji form terenu, tak aby jak najpełniej oddać zmiany zachodzące w związku z procesem suburbanizacji. W związku z tym w formularzu odnotowywano rodzaje budynków występujących na poszczególnych działkach wraz ze szczegółową informacją o typie budowli. Ponadto w formularzu katalogowano placówki usługowe, firmy oraz działalności gospodarcze występujące w obrębie granic danej działki. Na potrzeby niniejszej pracy przyjęto też zasadę, że każda powierzchnia w obrębie danej działki z domem mieszkalnym została sklasyfikowana jako kategoria „ogród przydomowy”. Forma ta obejmowała całą działkę, niezależnie od udziału właściwego ogrodu, podjazdu, podwórka lub ścieżek. Podobnie zakwalifikowano teren działki z domem niemieszkalnym,

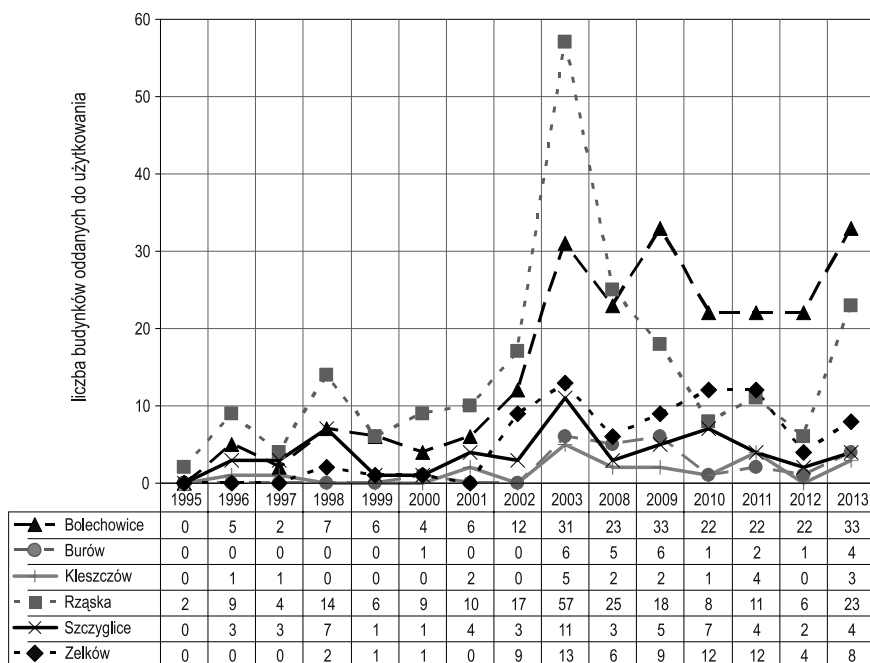
z tym że powierzchnię tę sklasyfikowano jako „zieleń urządzona”. Jako materiały źródłowe dla określenia dynamiki przemian przestrzeni Bolechowic w analizowanym okresie (1995–2014) wykorzystano Bazę Danych Obiektów Topograficznych (BDOT) uzyskaną przez Uniwersytet Jagielloński z zasobu Centralnego Ośrodka Dokumentacji Geodezyjnej i Kartograficznej, ortofotomapy z roku 1997 i 2012, udostępnione dzięki uprzejmości mgr. R. Bletka (wykorzystane w pracy jego autorstwa z 2014 roku), oraz ortofotomapy z Urzędu Marszałkowskiego Krakowa, a także dane Głównego Urzędu Statystycznego (www.stat.gov.pl). Dodatkową warstwę informacyjną, niezbędną dla realizacji celu pracy, uzyskano analizując dane (pozyskane z Urzędu Gminy Zabierzów) dotyczące liczby wydanych pozwoleń na budowę oraz liczby odebranych budynków do użytku.

Następnie przystąpiono do prac kameralnych, polegających na opracowaniu czystorysów map użytkowania ziemi w skali 1:5000. Mapy wykonano za pomocą oprogramowania komputerowego ArcMap 10.2.2 firmy ESRI. Łącznie wyróżniono 35 form użytkowania ziemi, zgodnie ze sposobem zagospodarowania terenów wiejskich. W opracowaniu map użytkowania ziemi dla gminy Zabierzów wykorzystano układ UTM utworzony na elipsoidzie odniesienia WGS 84. Zastosowana w opracowaniu cyfrowa kolorowa ortofotomapa z 2012 roku posiadała rozdzielczość terenową 0,25 m/piksel, co odpowiada skali 1:2000, natomiast cyfrowa, kolorowa ortofotomapa z lat 1997–2002 (wykonana na podstawie zdjęć lotniczych) posiadała rozdzielczość terenową 0,75 m/piksel. Po uwzględnieniu danych o charakterze katastralnym z granicami działek i ich numerami wraz z BDOT (o poziomie dokładności danych i szczegółowości map topograficznych w skali 1:10 000) wykreowano granice badanych jednostek, a następnie poszczególnych form użytkowania ziemi. Po zakończonej wektoryzacji przeprowadzono analizę topologiczną służącą sprawdzeniu poprawności wykonanej analizy „przy zachowaniu zasady wzajemnego dopełniania się poligonów oraz poprawności i spójności topologicznej całego pokrycia” (Lechowski 2013).

Przekształcenia użytkowania ziemi w strefie podmiejskiej w kontekście rozwoju budownictwa mieszkaniowego

Przemiany funkcjonalno-przestrzenne zachodzące obecnie w Polsce są wynikiem zapoczątkowanej w latach 80. XX wieku transformacji systemowej. Początki wolnego rynku oraz budowa zrębów społeczeństwa obywatelskiego i demokracji wiązały się z restytuowaniem samorządów terytorialnych, którym przywrócono prawa i obowiązki związane z zarządzaniem danymi jednostkami i kontrolowaniem podległych im obszarów, będących niekiedy w zasięgu oddziaływania silnych ośrodków miejskich. Zmiany te wywarły olbrzymi wpływ zarówno na budownictwo mieszkaniowe, jak i rynek nieruchomości (Rettinger, Wójtowicz 2009; Więclaw-Michniewska, Czado 2009). Proces suburbanizacji spowodował nie tylko wzrost natężenia inwestycji budowlanych (oraz naturalnie wzrost liczby ludności), ale także pojawienie się licznych funkcji, głównie usługowych, produkcyjnych i letniskowych (Gosik 2009). S. Ciok (1992) wyróżnił zasadnicze konsekwencje poszerzania terenów mieszkalnych, do których należą: „zmiana sposobu zainwestowania, poprawa stanu technicznego budynków, warunków i standardu mieszkań oraz rozwój infrastruktury komunalnej. Ponadto zmiana morfologii osiedli poprzez rozdrobnienie działek i zagęszczenie zabudowy, lokalizacja nowej zabudowy wzdłuż dróg polnych wychodzących z siedliska i na przedłużeniu jego głównej osi, oraz powstawanie nowych, równoległych szeregów zabudowy do zagęszczonego siedliska kosztem rozłogów pól”.

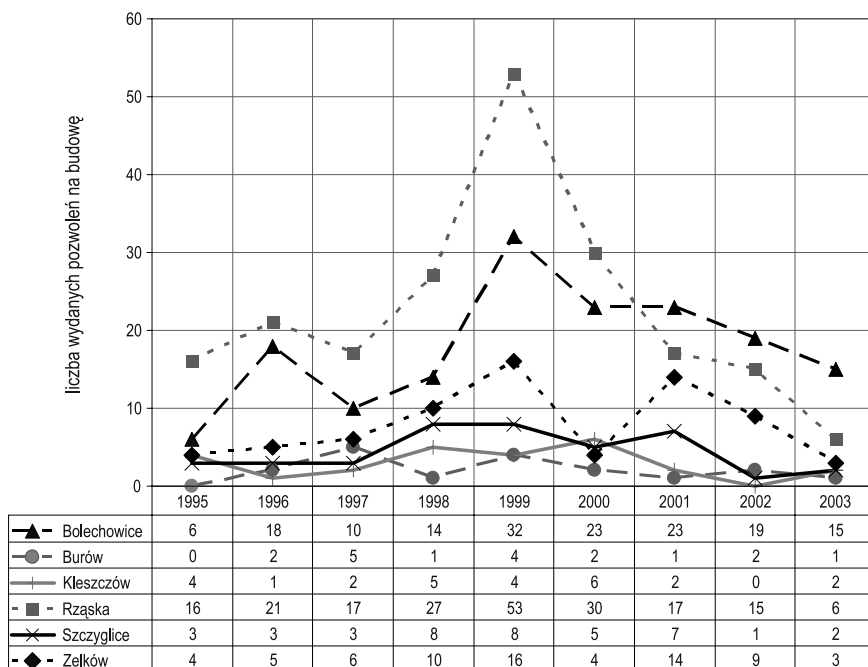
Natężenie budownictwa mieszkaniowego zbadano w kilku sołectwach gminy Zabierzów, posługując się jako wskaźnikami wartością liczby wydanych pozwoleń na budowę oraz liczby budynków oddanych do użytkowania (ryc. 1, ryc. 2). W analizowanych sołectwach gminy Zabierzów, tj. Bolechowicach, Burowie, Kleszczowie, Rząśce, Szczyglicach oraz Zelkowie, w latach 1995–2003 największej liczby pozwoleń na budowę udzielono głównie na budynki mieszkalne, a w dalszej kolejności na adaptacje. W zakresie pozwoleń na budynki niemieszkalne oraz budynki usługowe odnotowano znikomą liczbę owych dokumentów, choć to Bolechowice (obok Rząski) były najczęściej



Ryc. 1. Liczba wydanych pozwoleń na budowę ogółem w wybranych sołectwach gminy Zabierzów w latach 1995–2003

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Gminy Zabierzów.

wybijane na lokowanie omawianych tu placówek. Prawdopodobnie spowodowane to było rosnącym popytem na usługi, wynikającym z najbardziej intensywnego w tych sołectwach wzrostu liczby mieszkań i zarazem zwiększenia się liczby mieszkańców. W latach 1995–2003 we wszystkich sołectwach zaobserwowano znaczną liczbę pozwoleń na rozbudowę budynku mieszkaniowego, dobudowę garażu bądź budynku gospodarczego, a niewielką na adaptację poddasza na cele mieszkalne. Ważnym elementem, który zapewne doceniają nowi mieszkańcy, są wolnostojące garaże i budynki gospodarcze, które zarazem przekształcają wiejski krajobraz. Podczas kartowania terenowego zaobserwowano dość częste zjawisko przekształcania/adaptacji stodoł na garaże i pomieszczenia gospodarcze.



Ryc. 2. Liczba oddanych budynków do użytkowania ogółem w wybranych sołectwach gminy Zabierzów w latach 1995–2003 oraz 2008–2013. Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Gminy Zabierzów i www.stat.gov.pl.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Gminy Zabierzów.

Liczba budynków oddanych do użytkowania była zdecydowanie niższa niż wydanych pozwoleń, szczególnie w okresie od 1995 do 2002 roku. W 1995 i 1996 roku oddane zostały tylko domy mieszkalne, a w latach późniejszych sporadycznie odbierane były domy z garażami, budynkami gospodarczymi bądź wolnostojące budynki niemieszkalne czy adaptacje. W 2003 roku liczba budynków oddanych do użytkowania gwałtownie wzrosła, co być może związane było ze zmianą prawa budowlanego i przepisów wchodzących w życie w 2004 roku, które dość istotnie zmieniały procedury oddawania domów do użytkowania. Ogółem w gminie Zabierzów w ciągu minionych 18 lat oddano blisko 2300 nowych mieszkań, z czego prawie połowa była oddana w ciągu

ostatnich 6 lat. Do 2001 roku liczba oddanych mieszkań kształtowała się na stałym poziomie (czyli ok. 50 oddanych mieszkań rocznie), po czym w wyniku przyspieszonej suburbanizacji, cechującej się zwiększoną aktywnością budowlaną, od 2002 roku zaobserwowano znaczny ich przyrost. I tak największa liczba oddanych mieszkań przypadła na rok 2003 i 2009, natomiast w okresie przejściowym pomiędzy tymi latami oraz po 2009 roku ich liczba wahała się w przedziale od 100 do 200 rocznie. Z danych publikowanych przez GUS (www.stat.gov.pl) wynika, że w obrębie gmin sąsiadujących z Krakowem największą popularnością w latach 1995–2013 cieszyło się budownictwo indywidualne szczególnie w Wieliczce (ponad 5 tys. oddanych mieszkań), Zielonkach (ok. 2,5 tys.) oraz Zabierzowie (ponad 2 tys.). W latach 2007–2013 Zabierzów był zaraz za Wieliczką najaktywniejszą gminą w powiecie krakowskim pod względem budownictwa indywidualnego.

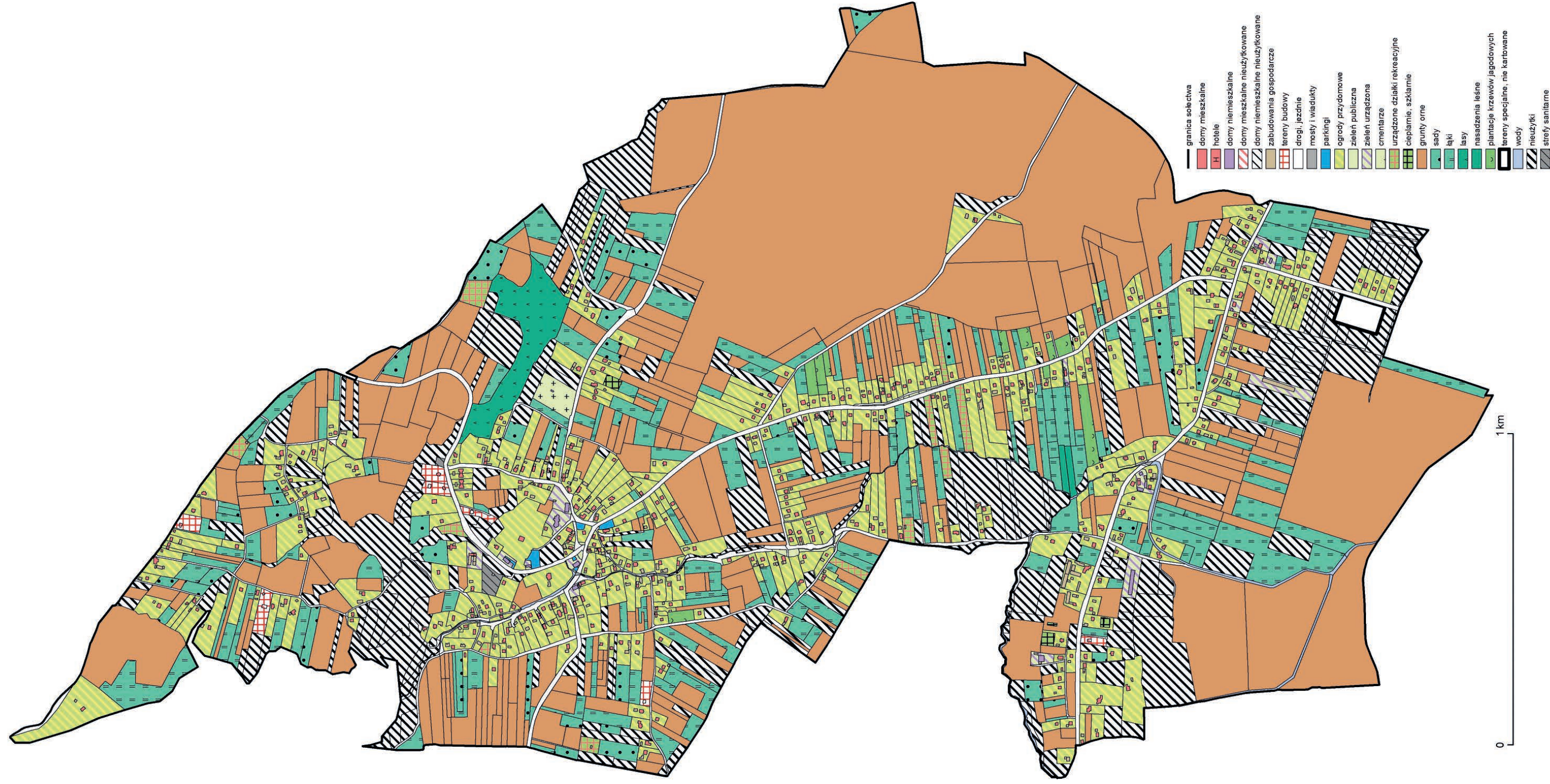
Bolechowice cechowały się szczególną strukturą poszczególnych form użytkowania ziemi (ryc. 2, ryc. 3). Zarówno w 1997, jak i w 2014 roku największą powierzchnię zajmowały grunty orne, a to głównie za sprawą jednej wyróżniającej się działki w obrębie granic administracyjnych Bolechowic. Działka ta, o powierzchni ponad 80 ha (wraz z dwoma mniejszymi o łącznej powierzchni prawie 30 ha), znajduje się w posiadaniu Skarbu Państwa i Agencji Nieruchomości Rolnych, co jest zjawiskiem relatywnie rzadkim w podkrakowskich gminach. O wzrastającej roli mieszkalnictwa w Bolechowicach może jednak świadczyć wysoki udział powierzchni ogrodów przydomowych, zarówno w 1997 (16%), jak i w 2014 roku (25%). Udział nieużytków wzrósł o ponad 1/3, osiągając w 2014 roku prawie 25% ogólnej powierzchni sołectwa, natomiast łąk zmniejszył się o połowę. Do kilku odsetek wzrósł zaś udział dróg i jezdní. W 2014 roku 2% ogólnej powierzchni zajmowały urządzone działki rekreacyjne, a w dalszej kolejności wymienić należy areał sadów i lasów, których udział w 1997 roku wynosił jeszcze 4%. Pozostałe formy użytkowania ziemi zajmowały w obu analizowanych latach około 5%.

Odnotowano także bardzo duży wzrost liczby budynków mieszkalnych: z ponad 400 w 1997 roku do ok. 700 w 2014 roku (tab. 1). Zajmowana przez nie powierzchnia także istotnie się zwiększyła (o prawie 180%, zajmując w 2014 roku ponad 9 ha powierzchni). Na terenie Bolechowic zaobserwowano wzmożoną aktywność budownictwa deweloperskiego, które przejawiało się

w powstawaniu licznych domów w zabudowie bliźniaczej, bądź nawet całych osiedli domów jednorodzinnych. Do 2014 roku powstało niewiele zabudowań gospodarczych i budynków niemieszkalnych. Były to głównie budynki usługowe lub przemysłowe, których zgrupowanie odnotowano w południowej części Bolechowic przy skrzyżowaniu ulic: Łąkowej, Zielonej i Szlacheckiej (ryc. 4). Tereny budowy zajmowały ponad 8 ha powierzchni, co oznaczało 4-krotnie większy udział w ogólnej powierzchni sołectwa w porównaniu do 1997 roku i może stanowić podstawę do konstatacji, że proces suburbanizacji nadal jest aktywny.

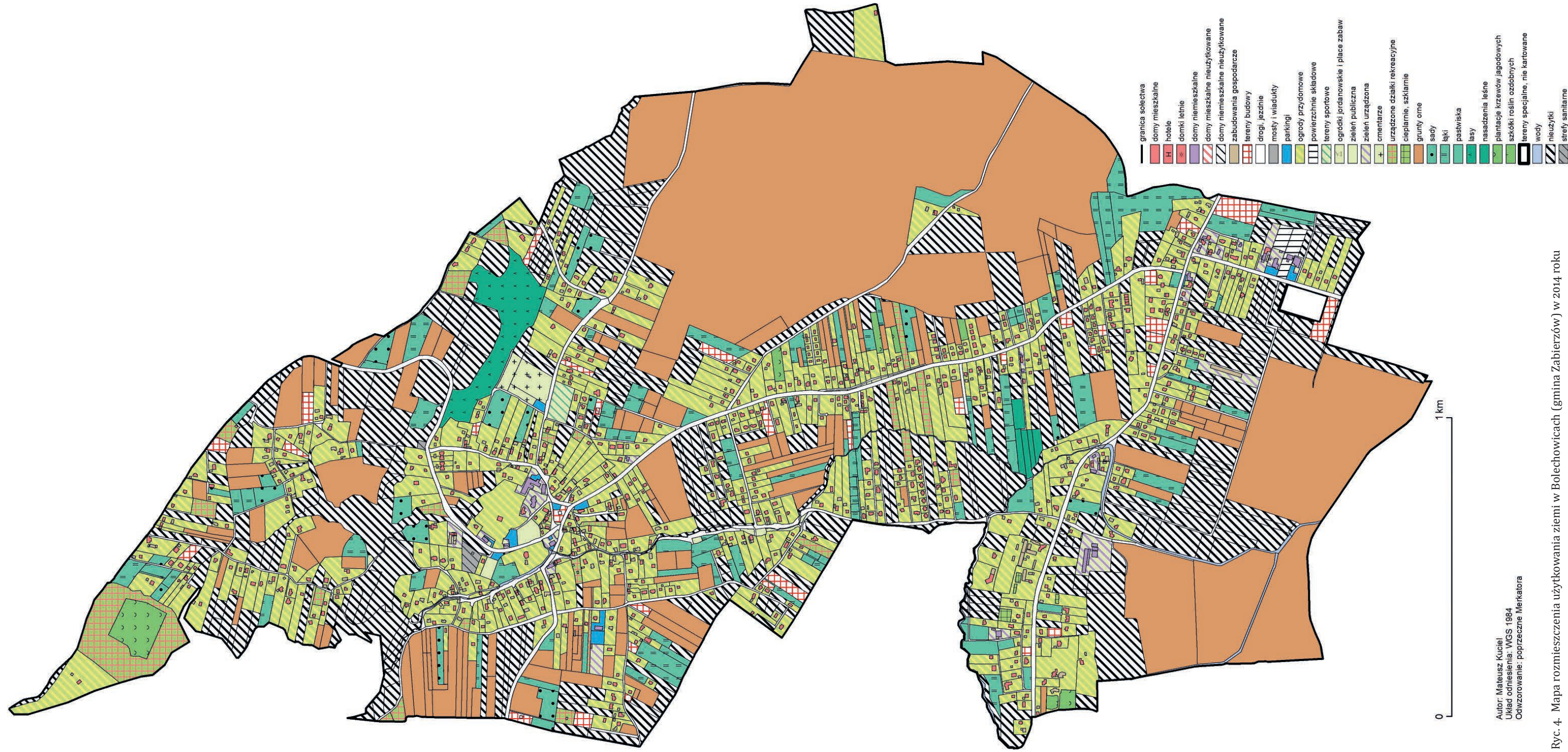
Całkowicie nowe formy użytkowania ziemi, których w drugiej połowie lat 90. XX wieku nie było w omawianym obszarze, to tereny sportowe, ogródki jordanowskie i place zabaw oraz powierzchnie składowe. Wzrost odnotowano także w przypadku areału parkingów i zieleni urządzonej, głównie na skutek zwiększającej się liczby podmiotów gospodarczych, przyjęto bowiem, że teren obejmujący działkę z budynkiem niemieszkalnym, w którym prowadzona jest działalność gospodarcza, zaliczony będzie do tych właśnie form użytkowania ziemi. Ponadto wzrosła powierzchnia zieleni publicznej, cmentarzy, nasadzeń leśnych i plantacji krzewów jagodowych (tab. 1).

Warto odnotować, że w obszarze Bolechowic w ostatnich latach zrealizowano szereg inwestycji w postaci nowej infrastruktury – zarówno technicznej, jak i społecznej. Największe skupienie usług koncentrowało się w „centrum” wsi na skrzyżowaniu ulic prowadzących do Zelkowa i Karniowic (ryc. 5). Zlokalizowany był tam Kościół pod wezwaniem św. Piotra i Pawła, tuż obok funkcjonowało prywatne przedszkole siostr zakonnych oraz szkoła podstawowa wraz z halą sportową, a nieco dalej znajdowało się trawiaste boisko piłkarskie. W budynku gminnym znajdowały się: sklep ogólnospożywczy, urząd pocztowy, kwiaciarnia, filia biblioteki, gabinet dentystyczny, fryzjer i klub seniora. Ponadto w Bolechowicach działały: hotel Kilimandżaro, przychodnia lekarska oraz apteka. Drugi rejon, w którym koncentrowały się usługi, znajdował się przy południowo-wschodniej granicy Bolechowic. Działały tam: dwa supermarkety (EURO i Lewiatan), stacja transformatorowa, cukiernia, NESTOR (producent pokarmów dla zwierząt), Kamikar – Zakład Produkcyjno-Usługowy, elektromechanik samochodowy, przychodnia weterynaryjna „Na Zielonej” oraz wulkanizator. Pozostałe usługi zlokalizowane były w różnych

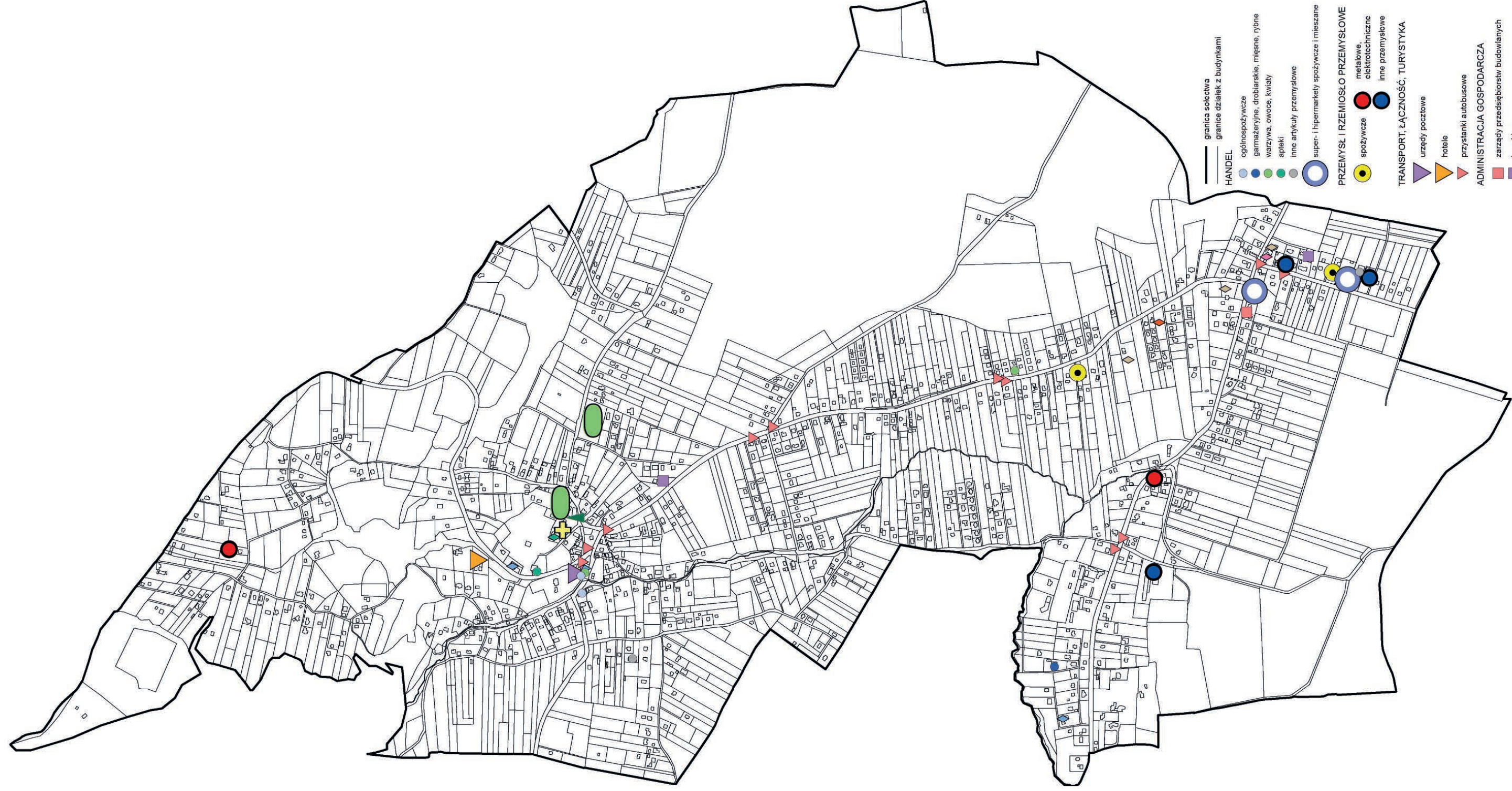


Autor: Mateusz Kuciel
 Układ odniesienia: WGS 1984
 Odzworowanie: poprzeczne Merkatora

Ryc. 3. Mapa rozmieszczenia użytkowania ziemi w Bolechowicach (gmina Zabierzów) w 1997 roku
 Źródło: opracowanie własne na podstawie zdjęcia lotniczego z 1997 roku.



Ryc. 4. Mapa rozmieszczenia użytkowania ziemi w Bolechowicach (gmina Zabierzów) w 2014 roku
 Źródło: opracowanie własne na podstawie badań terenowych i ortofotomapy z 2012 roku.



Autor: Mateusz Kucieli
 Układ odniesienia: WGS 1984
 Odzworowanie: poprzeczne Merkatora

Ryc. 5. Mapa rozmieszczenia usług w Bolechowicach (gmina Zabierzów) w 2014 roku
 Źródło: opracowanie własne na podstawie badań terenowych.

częściach wsi i obejmowały głównie placówki przemysłu i rzemiosła przemysłowego oraz handlu artykułami przemysłowymi.

Tab. 1. Zmiany powierzchni form użytkowania ziemi w Bolechowicach oraz liczby budynków w latach 1997–2014

Rodzaje użytków	Rok		Zmiana 1997 = 100%	Liczba budynków		Zmiana 1997 = 100%
	1997	2014		1997	2014	
	ha	ha				
Powierzchnia ogółem	639,62	639,62	100,00			
w tym:						
zabudowa	8,80	13,73	156,06	760	1102	145,0
domy mieszkalne	5,24	9,31	177,84	431	716	166,1
hotele	0,02	0,02	100,00	1	1	100,0
domy mieszkalne nieużytkowane	0,10	0,05	52,59	9	4	44,4
domki letnie	0	0	-	-	-	-
domy mieszane	0	0	-	-	-	-
domy niemieszkalne	0,40	0,98	244,45	17	37	217,6
domy niemieszkalne nieużytkowe	0,02	0,01	75,12	2	1	50,0
zabudowania gospodarcze	3,03	3,36	110,77	300	343	114,3
tereny komunikacyjne	22,26	27,58	123,86	-	-	-
drogi, jezdnie	21,79	26,26	120,50	-	-	-
mosty i wiadukty	0,08	0,08	100,00	-	-	-
parkingi	0,39	1,24	314,42	-	-	-
torowiska kolejowe	0	0	-	-	-	-
tereny zielone	503,15	443,64	88,17	-	-	-
ogrody przydomowe	104,13	150,55	144,58	-	-	-
tereny sportowe	0	0,86	-	-	-	-
ogródki jordanowskie i place zabaw	0	0,33	-	-	-	-

Rodzaje użytków	Rok		Zmiana 1997 = 100%	Liczba budyneków		Zmiana 1997 = 100%
	1997	2014		1997	2014	
	ha	ha				
zieleń publiczna	0,46	0,98	214,37	-	-	-
zieleń urzędzona	3,47	5,64	162,50	-	-	-
cmentarze	1,18	1,89	159,17	-	-	-
ogrody działkowe	0	0	-	-	-	-
urządzone działki rekreacyjne	4,09	11,87	289,93	-	-	-
cieplarnie i szklarnie	0,48	0,29	59,55	-	-	-
grunty orne	299,91	217,57	72,55	-	-	-
sady	16,91	7,62	45,07	-	-	-
łąki	62,12	32,32	52,03	-	-	-
pastwiska	0	1,71	-	-	-	-
lasy	6,61	6,61	100,01	-	-	-
nasadzenia leśne	0,66	1,52	230,64	-	-	-
plantacje krzewów jagodowych	3,11	3,89	124,88	-	-	-
szkółki roślin ozdobnych	0	0	-	-	-	-
tereny inne	105,41	154,67	146,73	-	-	-
tereny budowy	2,30	8,08	351,08	-	-	-
powierzchnie składowe	0	1,09	-	-	-	-
tereny specjalne, nie kartowane	1,34	1,34	100,00	-	-	-
wody	2,56	2,56	100,01	-	-	-
nieużytki	98,65	141,04	142,97	-	-	-
strefy sanitarne	0,56	0,56	100,00	-	-	-

Źródło: opracowanie własne.

Wnioski

W niniejszej pracy skupiono się na przedstawieniu zmian użytkowania ziemi, które zachodziły m.in. wskutek postępującego procesu suburbanizacji na terenie wsi Bolechowice w gminie Zabierzów oraz na określeniu dynamiki i przestrzennego zróżnicowania budownictwa mieszkaniowego. Dobrze skomunikowane z centrum gminy i z metropolitalnym Krakowem, sołectwo

cechowało się znacznym natężeniem budownictwa mieszkaniowego, zmiennego w zależności nie tylko od kondycji ekonomicznej potencjalnych inwestorów, ale także sytuacji gospodarczej w kraju i zmian formalno-prawnych, jak np. przejścia od gminy czynności budowlanych przez Starostwo Powiatowe lub wprowadzenia wyższego podatku VAT na materiały budowlane.

Zasadniczy cel pracy, jakim była prezentacja dynamiki zmian form użytkowania ziemi, został zrealizowany. Można stwierdzić, że największe zmiany dotyczyły gruntów orných oraz nieużytków, o czym pisał także B. Luchter (2002), badając w latach 1983–2000 przemiany użytkowania ziemi w Bronowicach Wielkich. Podobny proces przedstawiono także po analizie zmian użytkowania ziemi w Lublinie i jego strefie podmiejskiej (Kałamucka i in. 2012). Wydaje się, że w wyniku zmian ustrojowych, prywatyzacji i przywrócenia ziemi właściwej ceny wzrastał areał gruntów nieużytkowanych, często z zaznaczającą się sukcesją roślinną, a także liczba zaniedbanych zabudowań rolniczych. Ogrody warzywne przekształcano w ogrody przydomowe, a do nowych domów budowano nowe połączenia, przez co zwiększono zasób terenów komunikacyjnych. Ubytki użytków zielonych w niewielkim tylko stopniu rekompensowano poprzez znikomy wzrost powierzchni lasów oraz zieleni urządzonej (Luchter 2002), co w konsekwencji prowadziło do powolnego zatracania „wiejskości” polskiej wsi.

Stwierdzono, że na dynamikę aktywności budownictwa oraz zmian w użytkowaniu ziemi wpływ mogą mieć – obok czynników prawnych i ekonomicznych – zarówno dostępność komunikacyjna, jak i środowisko przyrodnicze. Na omawianym terenie być może przybywać będzie nowych podmiotów gospodarczych z branży usługowej, zwłaszcza gdy zostaną oddane kolejne biurowce Kraków Business Parku wchodzące w skład Krakowskiego Parku Technologicznego. Spory wpływ na dynamikę budownictwa może mieć planowana obwodnica Zabierzowa, która albo zniechęci do osiedlania się w jej pobliżu, albo – wręcz przeciwnie – przyciągnie nowych mieszkańców. Na pewno tereny te staną się atrakcyjniejsze dla inwestycji gospodarczych. Polityka prowadzona przez przedstawicieli samorządu terytorialnego już obecnie koncentruje się na przyciąganiu w obszar gminy nowych mieszkańców oraz inwestorów pod hasłem: „Zamieszkać, zainwestuj, wypoczywaj”. Można zatem śmiało założyć, że na badanym obszarze procesy

suburbanizacyjne, nie tylko w wymiarze rezydencjonalnym, ale też gospodarczym, będą wciąż intensywne w kolejnych latach. Prawdopodobnie większe jeszcze znaczenie będą mieć własne preferencje inwestora, zasobność jego portfela, a niekiedy prestiż, jakim cieszy się wybrane przez niego miejsce do zamieszkania. Wszystkie te czynniki mogą tworzyć specyficzny klimat mający decydujący wpływ na podjęcie decyzji o budowie domu w konkretnym miejscu rozległej strefy podmiejskiej Krakowa.

Literatura

- Baranowska T., Gronet R., Poławski Z. F., 2002, *Koncepcja mapy użytkowania ziemi w skali 1:50 000 dla obszaru Polski*, Praca wykonana w IGiK w ramach Projektu Badawczego Nr 9 T12E 018 16, IGiK, Seria Monogr., 4, Warszawa.
- Bletek R., 2014, *Zmiany użytkowania ziemi i pokrycia terenu w gminie Zabierzów od połowy XIX wieku w świetle map katastralnych, map topograficznych i zdjęć lotniczych*, praca magisterska, IGiP UJ, Kraków.
- Bromek K., 1979, *Użytkowanie ziemi. Skala 1:300 000*, Atlas miejskiego województwa krakowskiego, PAN, Kraków.
- Bromek K., Mydel R., 1972, *Uwagi metodyczne do opracowania szczegółowej mapy użytkowania ziemi przestrzeni miejskiej*, Folia Geographica. Series Geographica-Oeconomica, V, 149–159.
- Ciołk S., 1992, *Urbanizacja wsi w strefie podmiejskiej Wrocławia. Miasta polskie w procesie przemian. Studia nad Wrocławiem i Oleśnicą*, Socjologia III, Wydawnictwo Uniwersytetu Wrocławskiego, Wrocław, 131–150.
- Ciołkosz A., Podlacha K., Ostrowski J., 2004, *Zastosowania teledetekcji i kartografii w badaniach terenów wiejskich*, Woda-Środowisko-Obszary wiejskie, 4, 2a (11), 157–173.
- Ciołkosz A., Białousz S., 2008, *Zastosowanie teledetekcji satelitarnej w badaniach środowiska w Polsce*, Nauka, 3, 79–96.
- Ciołkosz A., Luc M., 2011, *Zmiany użytkowania ziemi jako wskaźnik przeobrażenia przestrzeni geograficznej*, [w:] A. Ciołkosz., Cz. Guzik., M. Luc., P. Trzepacz (red.), *Zmiany użytkowania ziemi w Karpatach Polskich w okresie 1988–2006*, IGiP UJ, Kraków, 9–16.

- Gosik B., 2009, *Procesy urbanizacyjne zachodzące w strefach podmiejskich Pabianic, Bełchatowa i Piotrkowa Trybunalskiego*, Prace Geograficzne, 121, IGiGP UJ, Kraków, 169–180.
- Górka Z., 1973, *Monografia geograficzno-ekonomiczna I dzielnicy katastralnej miasta Krakowa – Śródmieście*, praca doktorska, archiwum Zakładu GLOR, IGiGP UJ.
- Górka Z., 1974, *Użytkowanie ziemi w I dzielnicy katastralnej miasta Krakowa – Śródmieście*, Zeszyty Naukowe UJ 379, Prace Geograficzne, 38, Warszawa – Kraków, 67–94.
- Górka Z., 2004, *Krakowska dzielnica staromiejska w dobie społeczno-ekonomicznych przemian Polski na przełomie XX i XXI wieku. Użytkowanie ziemi i funkcje*, IGiGP UJ, Kraków.
- Jankowski W., 1972, *Mapy użytkowania ziemi w Polsce. Dorobek i perspektywy*, Polski Przegląd Kartograficzny, 4, 14–26.
- Kałamucka W., Kałamucki K., Kamińska A., Filipek M., 2012, *Zmiany użytkowania ziemi w Lublinie i jego najbliższym sąsiedztwie w ostatnim 40-leciu*, Barometr Regionalny, 4, 99–109.
- Kostrowicki J., 1959, *Badania nad użytkowaniem ziemi w Polsce*, Przegląd Geograficzny, 31, 3–4, 522–530.
- Kostrowicki J., 1962, *Instrukcja szczegółowego zdjęcia użytkowania ziemi*, PAN, Warszawa.
- Kuciel M., 2015, *Zmiany użytkowania ziemi w gminie Zabierzów w latach 1995–2014*, praca magisterska, IGiGP UJ, Kraków.
- Lechowski Ł., 2013, *Analiza zmian pokrycia terenu wokół autostrad za pomocą metod GIS*, Folia Geographica Socio-Oeconomica, Warszawa, 14, 59–76.
- Lewiński S., 2010, *Klasyfikacja obiektowa zdjęcia satelitarnego średniej rozdzielczości modis, pierwsze wyniki*, Archiwum Fotogrametrii, Kartografii i Teledetekcji, vol. 21, 2010, 211–219.
- Luchter B., 2002, *Główne kierunki przemian użytkowania ziemi w strefie podmiejskiej Krakowa w latach 1983–2000 (na przykładzie Bronowic Wielkich)*, Zeszyty Naukowe 588 Akademii Ekonomicznej w Krakowie, Kraków, 129–141.
- Mazur M., 2013, *Metoda kartograficzna jako źródło informacji w badaniach obszarów wiejskich*, Acta Universitatis Lodzianensis, Folia Geographica Socio-Oeconomica, 13, 41–57.
- Przegon W., 2011, *Zmiany użytkowania ziemi na przykładzie miasta Podgórze i Zamościa w świetle materiałów kartograficznych*, Wydawnictwo Naukowe „Akapit”, Kraków.

Przegon W., 2013, *Walory środowiska przyrodniczego i dziedzictwa kulturowego Parku Duchackiego w opracowaniu kartograficznym*, Infrastruktura i Ekologia Terenów wiejskich, 3, III, PAN, Oddział w Krakowie, Komisja Infrastruktury Technicznej Wsi, Kraków, 49–74.

Rettinger R., Wójtowicz M., 2009, *Rozwój budownictwa mieszkaniowego w obrębie Krakowskiego Obszaru Metropolitalnego (KOM) ze szczególnym uwzględnieniem gminy Zabierzów*, [w:] I. Jażdżewska (red.), *Strefa podmiejska i małe miasta w okresie transformacji*, XXII Konwersatorium Wiedzy o Mieście, Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź, 129–144.

Stamp L.D., *Applied geography*, Harmondsworth, Penguin Books 16.

Trzepacz P., Więclaw-Michniewska J., 2007, *Infrastructural determinants of spatial structure in Cracow's suburban zone – a case study of the Michałowice and Zabierzów communities*, [w:] T. Komornicki, K.Ł. Czapiewski, B. Jaworska (eds.), *Regional development in central Europe – cohesion or competitiveness*, Europa XXI, 16, PAN, Inst. of Geogr. and Spatial Org., Centre for European Stud., Polish Geogr. Society, Warszawa, 63–78.

Więclaw J., 1995, *Użytkowanie ziemi i funkcje dzielnicy Kazimierz w Krakowie z uwzględnieniem wpływu procesu rewaloryzacji i bieżących przemian społeczno-gospodarczych*, praca magisterska, IGiP UJ, Kraków.

Więclaw-Michniewska J., Czado J., 2009, *Rynek nieruchomości w podkrakowskich gminach na przykładzie działek budowlanych i rolnych*, [w:] Z. Górka, A. Zborowski (red.), *Człowiek i rolnictwo. Profesorowi Czesławowi Guzikowi w 70. rocznicę urodzin*, IGiP UJ, Kraków, 239–248.

Strony internetowe

www.miip.geomalopolska.pl

www.geoportal.gov.pl

www.stat.gov.pl

Land use in the suburban zone of Kraków in the 21st century: the case of the Bolechowice village authority area

Summary

Abstract: The aim of this work was to register land use changes in the Zabierzów Municipality, in the context of the progressive suburbanisation process in the years 1995–2014. In relation with this, the dynamics and spatial diversification of residential housing was also studied. Field mapping was also carried out on the basis of the classification of land use forms proposed by Bromek and R. Mydel (1972) and the analysis of satellite photographs was performed. In addition, the inventory of services was taken using the cartographic presentation method applied by Z. Górka (1973). The survey results show that major changes in the acreage of individual forms of land use are connected with the suburbanisation process. A marked increase in the area of home gardens and transport areas was noted, whilst arable land shrank and the wasteland area grew. Also, a share of other types of grassland areas increased, such as public green spaces, cultivated greenery, recreation plots or playgrounds and sports facilities. In addition, it was proven that the access to transport and spatial infrastructure had the greatest impact on development, whilst the land sculpture and the natural environment were of smaller importance.

Keywords: land use, extension of services, suburbanisation, Zabierzów

Joanna Więclaw-Michniewska

Uniwersytet Jagielloński

Instytut Geografii i Gospodarki Przestrzennej

ul. Gronostajowa 7,

30-387 Kraków

j.wieclaw-michniewska@uj.edu.pl

Mateusz Kuciel

Uniwersytet Jagielloński

Instytut Geografii i Gospodarki Przestrzennej

ul. Gronostajowa 7,

30-387 Kraków

mateusz.kuciel@student.uj.edu.pl

