

Łukasz DAMURSKI  
Politechnika Wrocławska

**POTRZEBY MIESZKAŃCÓW  
JAKO MIARA ROZWOJU CYWILIZACYJNEGO MIASTA.  
PRZYKŁAD WROCŁAWIA W LATACH 1997–2007**

**CITIZENS' NEEDS AS A MEASURE  
OF HUMAN DEVELOPMENT OF A CITY.  
EXAMPLE OF WROCLAW, POLAND  
IN THE YEARS 1997–2007**

**ABSTRACT:** The last 20 years of system transition in Poland witnessed a rapid human development of the country. The most important poles of the development were, of course, big cities, being the leaders of political, economic and cultural change. The civilisation development of urban areas may be observed in many dimensions, such as GDP per capita, access to knowledge or new technologies implemented in the urban space. However, it may also be measured by changing citizens' needs. The example of Wrocław shows that in the years 1997–2007 the hierarchy of the citizens' expectations has changed significantly: the rank of the improvement of communication system has risen and the rank of the renovation of old buildings has dropped. These changes of opinion reflect the real situation of the city, because on one hand Wrocław becomes more and more attractive place to visit and on the other it experiences bigger and bigger transport difficulties. The similarity of citizens' needs and the virtual problems of the city suggests that opinion about the city may be a useful measure of the human development of an urban area. It also reminds that permanently unsatisfied needs of citizens may become an important obstacle in the civilisation development on a local level.

**KEY WORDS:** city, citizens' needs, human development, Wrocław

## **Wprowadzenie**

Na czym polega rozwój cywilizacyjny miasta? Jeśli przyjąć, że cywilizacja to „ogół dóbr materialnych, środków i umiejętności osiągnięty przez określone społeczeństwo w danej epoce historycznej” (Słownik... 2009), to rozwój cywilizacyjny można rozumieć jako „proces [...] tworzenia przyjaznego środowiska, w którym ludzie mogą w pełni rozwijać swój potencjał i żyć produktywnie, twórczo i zgodnie ze swoimi po-

trzębami i zainteresowaniami”<sup>1</sup> (Human... 2008, 2). Czy polskie miasta rozwijają się zgodnie z tą definicją? Aby odpowiedzieć na to pytanie posłużyłem się przykładem Wrocławia.

Ostatnie lata to okres bardzo ważny w dziejach miasta, obfitujący w wielkie wydarzenia. W 1997 r. odbył się w mieście 46. Światowy Kongres Eucharystyczny, a także doszło do tzw. wielkiej powodzi; w 1999 r. przeprowadzono reformę administracji przywracającą Wrocławowi rangę stolicy Dolnego Śląska; w 2000 r. obchodzono tysiąclecie miasta; w 2004 r. Polska stała się członkiem Unii Europejskiej<sup>2</sup>; w 2007 r. zapadła decyzja o przyznaniu Wrocławowi organizacji mistrzostw Europy w piłce nożnej 2012. Wszystkie te wydarzenia przyczyniły się do rozwoju cywilizacyjnego miasta, pociągnęły bowiem za sobą remonty zabytkowych obiektów, rozbudowę układu komunikacyjnego czy rozszerzenie zakresu oferowanych usług. Przemiany te są jednak trudne do zmierzenia i mają jedynie pośredni związek z jakością życia w mieście. Jak zatem można stwierdzić, czy wrocławianie żyją „zgodnie ze swoimi potrzebami” i czy następuje cywilizacyjny rozwój Wrocławia?

Wydaje się, że dobrym rozwiązaniem jest tu cykliczne badanie opinii mieszkańców o swoim mieście. Pozwala to nie tylko obserwować zmiany zachodzące w percepcji miasta i w jego wizerunku, ale również – czego staram się dowieść w tym artykule – mierzyć jego ogólny rozwój cywilizacyjny. Dlatego poniżej zestawiałem wybrane wyniki badań ankietowych przeprowadzonych we Wrocławiu w latach 1997 i 2007.

## Najpilniejsze sprawy dla miasta

Wyniki sondaży przeprowadzonych wśród mieszkańców<sup>3</sup> wskazują, że wśród najczęściej wymienianych pilnych potrzeb miasta od ponad 10 lat dominują problemy komunikacyjne. Pierwsze dwie pozycje to niezmiennie remonty dróg i budowa obwodnic (zob. tab. 1.). Dwie kolejne sugestie w tej grupie pojawiły się w 2007 r. i dotyczą funkcjonowania komunikacji miejskiej (zwiększenie szybkości, częstotliwości, oraz zasięgu, poprawa jakości taboru, wydzielenie osobnych pasów ruchu dla autobusów i tramwajów, stworzenie szybkiej kolei miejskiej lub metra) i korków ulicznych. Jedna pozycja – przebudowa układu komunikacyjnego – wystąpiła tylko w 1997 r., ale można uznać, że pokrywa się ona z oczekiwaniami dotyczącymi remontów dróg i budowy obwodnic i dlatego trudno ją uznać za osobną kategorię potrzeb komunikacyjnych.

<sup>1</sup> *Human development is a process of [...] the creation of an enabling environment in which people can develop their full potential and lead productive, creative lives in accord with their needs and interests* (tłum. – Ł.D.).

<sup>2</sup> Zdaniem ekspertów (PricewaterhouseCoopers 2007) członkostwo w Unii Europejskiej i związany z nim dostęp do funduszy unijnych otwiera nowy rozdział w historii polskich miast, bo w dużej mierze eliminuje problem braku środków jako głównej bariery rozwoju.

<sup>3</sup> Szczegółowy opis metod przeprowadzenia badań zamieszczono w pracach wymienionych w literaturze (Bagiński 1998; Bagiński, Damurski 2009).

Tabela 1

Najpilniejsze sprawy dla Wrocławia w opinii mieszkańców w 1997 r.  
i w 2007 r. (pierwsze 5 pozycji)

1997			2007		
Najpilniejsze sprawy	Liczba respondentów (N = 1481)	% respondentów	Najpilniejsze sprawy	Liczba respondentów (N = 3258)	% respondentów
Poprawa stanu dróg	486	32,82	remonty dróg	1308	40,15
Budowa obwodnicy	305	20,59	budowa obwodnic	1087	33,36
Elewacje budynków	221	14,92	poprawa komunikacji zbiorowej	682	20,93
Remont starego budownictwa	138	9,32	remonty przedwojennych kamienic	417	12,80
Przebudowa układu komunikacyjnego	134	9,05	„odkorkowanie” miasta	233	7,15

Źródło: opracowanie własne na podstawie: badania własne oraz Bagiński 1998.

Drugą grupę mankamentów, na które zwracają uwagę mieszkańcy Wrocławia, tworzy stan przedwojennego budownictwa. W badaniu z 1997 r. sugestie respondentów ujęto w dwóch kategoriach: elewacje budynków i remont starego budownictwa, w 2007 r. zaś przyjęto jedną grupę odpowiedzi: remonty przedwojennych kamienic. Pewne różnice między wynikami każdej z ankiet są skutkiem odmiennych założeń teoretycznych i użytych technik badawczych, nie zmieniają więc faktu, iż znaczenie przedwojennej zabudowy kamienicowej wśród problemów miasta zmniejsza się.

Rozpatrując potrzeby zgłaszane przez respondentów w świetle wcześniejszej definicji rozwoju cywilizacyjnego, można wyróżnić dwie kwestie. Po pierwsze widoczny jest wzrost znaczenia zagadnień transportowych w hierarchii najpilniejszych potrzeb Wrocławia (w 1997 r. stanowiły one 3 z 5 pozycji, w 2007 r. 4 z 5). Fakt ten można interpretować nie tylko na płaszczyźnie przestrzennej, ale również w znacznie szerszym sensie – w kontekście potrzeb komunikacyjnych człowieka. Skoro bowiem wrocławianie tak mocno akcentują problemy związane z poruszaniem się po mieście, to prawdopodobnie jedna z ich elementarnych potrzeb – potrzeba kontaktowania się – nie jest w dostatecznym stopniu zaspokojona. I nie chodzi tu już tylko o komunikację między miejscem zamieszkania a miejscem pracy, ale o komunikację w ogóle, będącą warunkiem „produktywnego i twórczego” życia w mieście. Można w tym miejscu postawić retoryczne pytanie, czy Wrocław zasługuje na miano „miejsca spotkań”<sup>4</sup>, gdy jego mieszkańcy nieustannie stoją w korkach?

<sup>4</sup> Hasło „Wrocław – miasto spotkań / Wrocław. The meeting place” jest od lat 90. XX w. wykorzystywane jako główny slogan reklamy miasta.

Po drugie dostrzegany przez respondentów zły stan przedwojennych kamienic jest dowodem szczególnej troski o wygląd miasta. Sygnalizuje to, że dla wrocławian istotnym składnikiem przyjaznego środowiska miejskiego jest estetyczna zabudowa w śródmieściu. Ranga tego problemu maleje (w 1997 r. były 2 kategorie odpowiedzi związane z przedwojenną zabudową, w 2007 r. zaś – tylko jedna), prawdopodobnie w wyniku działań restauracyjnych (zob. np. Lokalny... 2005) podejmowanych sukcesywnie przez władze Wrocławia. Efektem wdrażanych programów i projektów są widoczne zarówno w ścisłym centrum (odrestaurowany rynek, pl. Solny, ul. Świdnicka, ul. Oławska, ul. Szewska), jak i w odleglejszych częściach śródmieścia (wyremontowane kamienice w rejonie pl. Bema, ul. Dubois, Dworca Głównego, pl. Grunwaldzkiego). Wygląda więc na to, że estetyczne potrzeby wrocławian są w coraz większym stopniu zaspokajane, a ich miejsce zajmują narastające problemy komunikacyjne.

## Wnioski

Przesunięcia w hierarchii poszczególnych odpowiedzi udzielanych w latach 1997–2007 są wyrazem zmieniających się preferencji i potrzeb mieszkańców – coraz bardziej świadomych i wymagających. Odzwierciedlają one w pewnym stopniu zjawiska zachodzące w przestrzeni miasta – zarówno te pozytywne (kompleksowa odnowa Starego Miasta), jak i negatywne (problemy komunikacyjne). Co znamienne, żadne zjawisko nie znikło z listy oczekiwań ludności, a zmieniły się jedynie ich rangi. Fakt ten może świadczyć o pewnej stagnacji w rozwoju cywilizacyjnym miasta, które od lat boryka się z tymi samymi problemami.

Analiza polityki samorządowej Wrocławia (Damurski 2009) wskazuje, że władze mają świadomość najpilniejszych potrzeb mieszkańców miasta, choć nie wszystkie z nich są w stanie zaspokoić w krótkim czasie. Na przykład strategia rozwoju Wrocławia stwierdza, że „istniejące problemy są w większości rozpoznane, koncepcje ich rozwiązania opracowane, a potrzebne na te cele środki pozyskano bądź też znalazły się one w sferze dostępu miasta [...]. Procesy modernizacyjne są [...] na tyle zaawansowane, że pokonanie barier (rozwojowych) przesuwa się dziś z kręgu działań strategicznych, do operacyjnych, a nawet zadaniowych” (Strategia... 2006, 12). Jednak nawet jeśli władze Wrocławia rozwiążą ostatecznie kwestię komunikacji samochodowej i remontów starego budownictwa, to z pewnością pojawią się nowe problemy. Samorządowcy nie mogą jednak ustawać w wysiłkach, by miasto było miejscem dobrym do życia, pracy i wypoczynku.

Na zakończenie można potwierdzić postawioną na wstępie tezę, że porównywanie wyników badań społecznych z różnych okresów jest dobrym narzędziem do pomiaru rozwoju cywilizacyjnego miasta, bardziej użytecznym niż zestawianie osiągnięć ekonomicznych czy technologicznych. Takie podejście w centrum uwagi stawia mieszkańców, którzy przecież sami najlepiej potrafią ocenić jakość swojego życia i określić problemy, z jakimi boryka się ich miasto.

## Bibliografia

- Bagiński E., 1998, *Wrocław w opinii swoich mieszkańców*, Oficyna Wyd. Politechniki Wrocławskiej, Wrocław.
- Bagiński E., Damurski Ł., 2009, *Wizerunek Wrocławia*, Oficyna Wyd. Politechniki Wrocławskiej, Wrocław.
- Damurski Ł., 2009, Czy lokalna polityka samorządowa respektuje potrzeby mieszkańców? Przykład Wrocławia, „Samorząd Terytorialny” 2009, nr 5 (w druku).
- Human Development Indices. A statistical update 2008*, United Nations Development Programme, New York 2008, [http://hdr.undp.org/en/media/HDI\\_2008\\_EN\\_Content.pdf](http://hdr.undp.org/en/media/HDI_2008_EN_Content.pdf), 6.05.2009 r.
- Lokalny program rewitalizacji Wrocławia na lata 2005–2006 i lata 2007–2013*. Uchwała nr XLIV/2969/05 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 8 grudnia 2005 r. Wrocław 2005, [http://wrosystem.um.wroc.pl/beta\\_4/webdisk/50735/2969ru04uch+zal.pdf](http://wrosystem.um.wroc.pl/beta_4/webdisk/50735/2969ru04uch+zal.pdf), 9.12.2008 r.
- PricewaterhouseCoopers, *Raport na temat wielkich miast Polski – Wrocław*, 2007.
- Słownik języka polskiego PWN*, <http://sjp.pwn.pl/>, 6.05.2009 r.
- Strategia „Wrocław w perspektywie 2020 plus”*. Uchwała Rady Miejskiej Wrocławia nr LIV/3250/06 z dnia 6 lipca 2006 r., Wrocław 2006, [http://wrosystem.um.wroc.pl/beta\\_4/webdisk/61456/3250ru04.pdf](http://wrosystem.um.wroc.pl/beta_4/webdisk/61456/3250ru04.pdf), 3.01.2009 r.

## POTRZEBY MIESZKAŃCÓW JAKO MIARA ROZWOJU CYWILIZACYJNEGO MIASTA. PRZYKŁAD WROCŁAWIA W LATACH 1997–2007

**ABSTRAKT:** Zachodzące w Polsce 20 lat temu przemiany ustrojowe pociągnęły za sobą szeroko rozumiany rozwój cywilizacyjny kraju. Najszybciej rozwijały się duże miasta, pełniąc rolę liderów przemian politycznych, gospodarczych i kulturowych. Postęp cywilizacyjny w miastach przejawia się na przykład poprzez rozwój ekonomiczny, wzrost poziomu zamożności ludności czy stosowanie nowoczesnych rozwiązań technologicznych i architektonicznych w miejscach publicznych. W artykule postawiono tezę, że miernikiem owego postępu mogą być również zmieniające się potrzeby ludności. Przykład Wrocławia pokazuje, że w latach 1997–2007 hierarchia oczekiwań mieszkańców zmieniła się: wzrosło znaczenie potrzeb komunikacyjnych (remonty dróg, budowa obwodnic, poprawa komunikacji zbiorowej), a zmalała ranga problemów związanych z historyczną zabudową śródmiejską (remonty przedwojennych kamienic). Zmiany w opinii ludności odpowiadają rzeczywistej sytuacji miasta, które z jednej strony jest coraz bardziej zadbane i atrakcyjne wizualnie, a z drugiej – doświadcza rosnących trudności transportowych. Zbieżność problemów wskazywanych przez mieszkańców z faktyczną kondycją Wrocławia dowodzi, że potrzeby ludności mogą być użyteczną miarą rozwoju cywilizacyjnego miasta. Pokazuje również, że długotrwałe niezaspokojone oczekiwania mieszkańców mogą stać się istotną barierą w jego rozwoju cywilizacyjnym.

**SŁOWA KLUCZOWE:** miasto, miejskie, społeczne potrzeby, rozwój cywilizacyjny, Wrocław

## Spoleczne instytucje kreatywnej gospodarki

Współczesne debaty oraz badania na temat charakteru przekształceń systemów gospodarczych w zasadzie sprzykają się do refleksji, że mamy do czynienia z ogromnym zmianami oraz ułożeniem na siebie wielu logik, przekształceń systemów społecznych (Castells 2003: 1–55). Logika sieci versus logika hierarchii stanowi jeden z istotniejszych