

KATEDRA GEOGRAFII EKONOMICZNEJ I PLANOWANIA PRZESTRZENNEGO
WYDZIAŁ EKONOMICZNY • UNIwersYTET OPOLSKI

35 STUDIA MIEJSKIE



Opole 2019

REDAKTOR NACZELNY

Janusz Słodczyk

REDAKTOR TEMATYCZNY

Barbara Wiatkowska

RADA NAUKOWA

Wanda Maria Gaczek (Uniwersytet Ekonomiczny w Poznaniu)
Alfonz Gajdos (Uniwersytet im. Mateja Bela w Bańskiej Bystrzycy)
Adam Jelonek
Sylwia Kaczmarek (Uniwersytet Łódzki)
Andrzej Klasik (Uniwersytet Ekonomiczny w Katowicach)
Barbara Lubicz-Miszewska (Uniwersytet Wrocławski)
Tadeusz Markowski (Uniwersytet Łódzki)
Jerzy J. Parysek (Uniwersytet im. Adama Mickiewicza w Poznaniu)
Valentina Pidlisnyuk (Uniwersytet im. Mateja Bela w Bańskiej Bystrzycy;
Narodowy Uniwersytet w Kremenczuk)
Andrzej Rączaszek (Akademia Ekonomiczna w Katowicach)
Jinming Sha (Fujian Normal University)
Tadeusz Siwek (Uniwersytet Ostrawski)
Zdeněk Ščzzyrba (Uniwersytet Palackiego w Olomuńcu)
Jacek Szlachta (Szkoła Główna Handlowa w Warszawie)
Daniela Szymańska (Uniwersytet Mikołaja Kopernika w Toruniu)
Klaus Schöler (Uniwersytet w Poczdamie)
Grzegorz Węclawowicz (Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania
Polskiej Akademii Nauk)
Andrzej Zborowski (Uniwersytet Jagielloński w Krakowie)
Tadeusz Zipsler (Politechnika Wrocławska)

RECENZENCI ARTYKUŁÓW WYDANYCH W TOMACH 33–36 W ROKU 2019

Paweł Churski, Justyna Danielewicz, Jolanta Jakóbczyk-Gryszkiewicz, Jacek Kaczmarek,
Sabina Kauf, Sławomir Kurek, Lidia Mierzejewska, Beata Namyślak, Tadeusz Palmowski,
Bogusław Podhalański, Andrzej Raczyk, Dorota Rynio, Przemysław Śleszyński,
Maciej Turała, Alicja Zakrzewska-Półtorak, Elżbieta Zuzańska-Żyśko

SEKRETARZ REDAKCJI

Edyta Szafranek
eszafranek@uni.opole.pl

ADRES REDAKCJI

Katedra Geografii Ekonomicznej i Gospodarki Przestrzennej
Wydział Ekonomiczny
Uniwersytet Opolski
ul. Ozimska 46a
45-058 Opole
www.studiamiejskie.uni.opole.pl

DEKLARACJA O WERSJI PIERWOTNEJ

Redakcja deklaruje, że wersją pierwotną (referencyjną) czasopisma jest wersja papierowa.

SPIS TREŚCI

Wprowadzenie (<i>Janusz Słodczyk, Barbara Wiatkowska</i>)	7
Joanna KOWALCZYK-ANIOŁ, Turystyfikacja zasobów mieszkaniowych historycznych dzielnic śródmiejskich. Przykład Krakowa	9
Agnieszka MAJOREK, Puste przestrzenie w funkcjonowaniu miast	27
Przemysław SZCZUCIŃSKI, Hierarchia i relacje miast w województwie lubuskim	39
Joanna JACZEWSKA, Salon czy garaż miejski? Analiza dyskursu wokół sporu o kierunek przekształceń ulicy Starowiejskiej w Gdyni	51
Krzysztof GASIDŁO, Wielkie koncepcje i wielkie projekty dla aglomeracji górnośląskiej 1945–2018	67
Anna RUNGE, Jerzy RUNGE, Modele przestrzeni miejskiej złożonych układów osadniczych – na przykładzie konurbacji katowickiej	83
Karol WAŁACHOWSKI, Lokalizacja urzędów centralnych w systemie osadniczym Polski	103

CONTENTS

Introduction (<i>Janusz Słodczyk, Barbara Wiatkowska</i>)	7
Joanna KOWALCZYK-ANIOŁ, Tourismification of the housing resources of historical inner cities. The case of Krakow.	9
Agnieszka MAJOREK, Empty spaces in the functioning of cities	27
Przemysław SZCZUCIŃSKI, The hierarchy and relationships between towns in Lubuskie Province	39
Joanna JACZEWSKA, A salon or a city garage? An analysis of the discourse about the dispute over the direction of transformation of Starowiejska Street in Gdynia	51
Krzysztof GASIDŁO, Great conceptions and great projects for the Upper Silesian Agglomeration 1945–2018.	67
Anna RUNGE, Jerzy RUNGE, Urban space models of complex settlement systems – a case study of the Katowice Conurbation	83
Karol WAŁACHOWSKI, Location of central administration offices in the Polish settlement network	103

WPROWADZENIE

Współczesne miasta i obszary miejskie to złożone systemy funkcjonalno-przestrzenne, których kształtowanie jest działaniem złożonym i wieloaspektowym. W określaniu kierunków planowania rozwoju i przekształceń miast niezbędne jest stosowanie metod planowania strategicznego, które kompleksowo uwzględniają rzeczywiste potrzeby mieszkańców oraz możliwości rozwoju tych obszarów.

Zbiór artykułów prezentowanych w 35. tomie „Studiów Miejskich” uwidacznia różnorodność działań podejmowanych w zakresie planowania rozwoju zarówno małych miast, jak i złożonych struktur wielkomiejskich w Polsce i na świecie. Rozważane były procesy zachodzące w złożonym układzie osadniczym konurbacji katowickiej (aglomeracji górnośląskiej), w wyniku czego zaprezentowane zostały modelowe ujęcia analizowanej przestrzeni, zarówno zrównoważonej, jak i zróżnicowanej strukturalnie. Prezentowane były również możliwości kształtowania i rozwoju miast w odniesieniu do dotychczasowego dorobku z zakresu myśli urbanistycznej poprzez powrót do sprawdzonych już w praktyce różnych rozwiązań planistycznych oraz ich ponowne wdrożenie z uwzględnieniem współczesnych potrzeb. Przedmiotem uwagi Autorów była również identyfikacja szczególnego rodzaju przestrzeni, jakim jest tzw. przestrzeń pusta, oraz zdefiniowanie i określenie funkcji, jakie ta przestrzeń pełni w Świętochłowicach. Autorzy koncentrowali swoje badania także na analizie czynników zarówno wzmacniających rozwój współczesnych miast, jak i wpływających na pogłębianie się nierówności w systemie osadniczym kraju. Badania te dotyczyły m.in. lokalizacji urzędów centralnych w Polsce, a także turystyfikacji zasobów mieszkaniowych na przykładzie dzielnic śródmiejskich Krakowa. Zwrócono uwagę również na inicjatywy i poglądy społeczne dotyczące zmian w funkcji i zagospodarowaniu niewielkich przestrzeni miejskich w Gdyni, a także ograniczenia w wykorzystywaniu partycypacji do tworzenia nowych i ochrony istniejących wartości przestrzennych analizowanego obszaru miasta.

Wyrażamy nadzieję, że prezentowane w niniejszym tomie wyniki badań będą interesujące i inspirujące zarówno dla badaczy problematyki miejskiej, jak i dla praktyków związanych z procesami planowania i zarządzania rozwojem miast.

Janusz Słodczyk, Barbara Wiatkowska

Joanna KOWALCZYK-ANIOŁ*

TOURISMIFICATION OF THE HOUSING RESOURCES OF HISTORICAL INNER CITIES. THE CASE OF KRAKOW

TURYSTYFIKACJA ZASOBÓW MIESZKANIOWYCH HISTORYCZNYCH DZIELNIC ŚRÓDMIEJSKICH. PRZYKŁAD KRAKOWA

Nr DOI: 10.25167/sm.1014

ABSTRACT: Previously a domain of tourism studies, ‘tourismification’ (or ‘touristification’) has now become present in urban studies. Although diverse empirical descriptions of the phenomenon and processes of tourismification are still dominant, the article presents the stages of the development of the studies in this area. The contemporary debate focuses on the consequences and externalities of the development of tourism in cities (new both in terms of the forms and the range). Special attention is given to tourismification of housing resources, which – as demonstrated on the example of Krakow’s city centre district – transforms them both visibly and invisibly. The spatial range of these changes is growing not only horizontally, but also vertically. These changes occur in accordance with various sequences and mechanisms. In spite of the context dependence of tourismification and different susceptibility of urban environments to it, for many, especially historic, cities it has become ‘the sign of the times’ in the second decade of the 21st century. At the same time, tourismification can be seen as a cause, tool or consequence of various interrelated processes observed in contemporary cities.

KEY WORDS: tourismification, housing resources, urban tourism, historic inner city, urban studies

STRESZCZENIE: Będąca dotychczas domeną badań nad turystyką „turystyfikacja” (ang. ugruntowany termin *tourismification*) staje się coraz częściej obecna w studiach miejskich. Jakkolwiek nadal przeważa różnorodny empiryczny opis zjawiska i procesów turystyfikacji, można wyróżnić etapy rozwoju badań nad nimi. Współczesna debata ogniskuje się wokół odczuwanych skutków i eksternalizacji nowej (w formach i zasięgu) turystyki w mieście. Przedmiotem szczególnej uwagi jest w niej turystyfikacja zasobów mieszkaniowych, która – jak pokazano na przykładzie śródmiejskiej dzielnicy Krakowa – w sposób widzialny i niewidzialny je przeobraża, a zasięg przestrzenny tych zmian rośnie horyzontalnie i wertykalnie. Zmiany te przebiegają według różnych sekwencji i mechanizmów. Pomimo kontekstowości turystyfikacji i różnej podatności na nią środowisk miejskich dla wielu, zwłaszcza miast historycznych, wyzwania związane ze skutkami turystyfikacji stanowią *signum temporis* drugiej dekady XXI wieku. Jednocześnie turystyfikacja może

* University of Lodz, Faculty of Geographical Sciences, Institute of Urban Geography and Tourism Studies, 31 Kopcińskiego St., 90-142 Lodz, Poland, e-mail: joanna.kowalczyk@geo.uni.lodz.pl, <https://orcid.org/0000-0002-1547-9304>

być ujmowana jako przyczyna, narzędzie lub skutek różnych sprzęgniętych ze sobą procesów obserwowanych we współczesnych miastach.

SŁOWA KLUCZOWE: turystyfikacja, zasoby mieszkaniowe, turystyka miejska, historyczne centrum miasta, studia miejskie

Introduction

Among many processes which impact the transformation of a contemporary city, a growing amount of attention is devoted to tourismification, which can be generally defined as transformations of a city under the influence of tourism. As Sequera and Nofre (2018) note, overlooking the issue of the character and size of the impact of tourism in the existing urban studies poses a challenge to scholars. Such investigations are important, among others, because of the growing role of tourism in observed transformations of many cities as well as in experienced multidimensional consequences and externalities of these. Still, tourismification studies has been present within tourism studies for several decades, however its achievements are little known about among urban researchers. In order to describe the contemporary processes and mechanisms of tourismification in the urban setting, tourism researchers often turn to urban concepts and social sciences theories. The sign of the times of the tourismification of a 21st-century city is connected with transformations (qualitative and quantitative) of contemporary tourism and its intensified and multidimensional impact on public space and housing resources, which has brought tourismification studies to a new era. It has also encouraged urban researchers to more often undertake studies of it. At the same time, 'tourismification' and/or 'touristification' have become 'buzzwords' and an indispensable element of the media debate concerning 'overtourism'. Keeping in mind that tourismification is a global phenomenon, but also one of many interrelated processes of urban change determined by the local context, the aim of the article is to present the academic debate over tourismification and to outline the contemporary paths of the tourismification of the housing resources of historic inner cities – using the example of the Old Town district of Krakow (District No. 1). The research methods employed include an analysis of relevant theoretical and empirical literature, in particular in English, on tourism and urban studies. In order to present the example of Krakow, both a desk research analysis and fieldwork were employed.

Different approaches, research trends and attempts to conceptualise tourismification

As noted by Liu (2015), with the arrival of the era of "mass consumption of pleasure", the phenomenon of tourismification has attracted the attention of many scholars. At present, this term is ubiquitous in international English-speaking academic discourse. However, a more thorough analysis of the literature reveals numerous ambiguities about it (Liu 2015; Freytag and Bauder 2018). Thus, Wöhler (2011) is right to point out

that it is difficult to speak of tourismification as a well-grounded concept; it should rather be seen as a collection of diverse empirical descriptions and analyses of phenomena produced by various scholars (Freytag, Bauder 2018).

It was Dziegieć (1995) who first introduced the term into the Polish academic literature, drawing inspiration from studies started by the French geographers Dewailly and Flament (1993). Following them, she defined tourismification (*'turystyfikacja'*) as the "process of adjusting space to the needs of tourism. In other words, it encompasses the totality of activities and mechanisms which lead to the creation of tourism space" (Dziegieć 1995: 14). Dziegieć observed the process in countryside areas, both in France and in Poland, and created, among others, the concept of tourism urbanisation¹ on its basis. At the same time, the term 'tourismification' was gaining ground in the mainstream academic discourse thanks to Jansen-Verbeke, a Belgian geographer, who, by publishing the article entitled *Tourismification of historical cities* in the *Annals of Tourism Research* in 1998, drew attention to the occurrence and importance of this process in historic cities and historical city centres. In this and subsequent studies (among others 2007; 2009), the focus on processes distinguishes her from other studies on the impact of tourism on cultural resources. For Jansen-Verbeke, tourismification is "the way tourism activities are marking a city or an urban district in form and function; and the extent to which tourism is gradually taking over and changing the original forms and modifying the traditional functional mix in the city" (Jansen-Verbeke 1998: 741; see also Cazes and Potier 1996). It is also noteworthy that in the first issue of the journal *Tourism Geographies* (which was created at that time and nowadays is quite impactful), Jansen-Verbeke and Dewailly (1999), as (guest) editors of the first issue, highlighted geography and tourismification as significant issues in the debate on sustainable tourism. At the same time, they stressed that "(t)he mission statement for academics involved in the study of tourism is to contribute to an understanding of the process of tourism impacts in different contexts and hence to learn, develop and communicate the skills to manage this process" (p. 4).

According to a comment made by Van der Zee et al. (2018) two decades after the work of Jansen-Verbeke, early contributions to the literature warn against the process of tourismification. Appreciating new opportunities brought by the development of tourism for historic cities and historical city centres, in particular (to use the term of Jansen-Verbeke (1998)) their "economic revival", they stressed a number of challenges to urban managers and cultural conservators. The transformation of a historic city into a tourist destination, as described by Van den Borg, Costa and Gotti (1996), is

¹ The term 'turystyfikacja' (Polish for 'tourismification') is treated in the Polish academic discourse as a hardly acceptable neologism or even calque to be rejected. Without provoking lexical debate, it is worth noticing that it is, however, intuitively understandable and it stresses the processual character of the described changes. The term is increasingly often found in Polish-language publications, and even more often in the media discourse. In Polish works, 'turystyfikacja' is used rather intuitively (without explicit reference to the discourse and definitions), increasingly often with negative connotations (cf. Romańczyk 2018; Kubicki 2017).

accompanied by the dynamic process of 'tourism erosion' and the risk of overrunning the carrying capacity of a destination on both the living conditions for local inhabitants and the tourist experience quality. Jansen-Verbeke highlighted, in particular, irreversible transformations of cultural resources ('mutagenesis'). Russo (2002) introduced a vicious circle model of tourism development in heritage destinations, which in effect leads to the transformation of historic districts, originally lively and attractive for tourists and locals alike, into standardized tourist zones or tourist bubbles (Judd 1999; Van der Zee et al. 2018).

Jansen-Verbeke, especially at the early stage of her research (Jansen-Verbeke 1989, among others) distinguished between 'touristification' as referring to the impact of tourists and tourists' use of space and planning. Another take on touristification (touristification of everyday life) was advocated by Wang (2000), who saw it as "a socio-economic and socio-cultural process by which society and its environment have been turned into spectacles, attractions, playgrounds, and consumption sites" (Wang 2000, 197). He stressed the connection between touristification and globalization. Salazar (2009), on the other hand, referring to Wang (2000), argued that 'tourismification' is a more accurate term, "because it is not the mere presence of tourists that is shaping this phenomenon but, rather, the ensemble of actors and processes that constitute tourism as a whole" (p. 49). Furthermore, Salazar sees tourismification as a universal and global phenomenon (an integral element of globalization). 'Global tourismification' very rapidly connects and intensifies the circulation of people and capital as well as images and commodities (Salazar 2009). He also stresses that presently it is often a highly ambivalent development. The third, entirely different understanding of tourismification is presented by Franklin (2008), who adopted ideas from sociology of ordering. He perceives tourism as an ordering and tourismification as an ordering effect.

As pointed out by Liu (2015), Chinese researchers' perspective is entirely different from that of Western academics. The majority of them (unlike Wang 2000, mentioned above) believe that tourismification is an effective way to protect cultural heritage and attach value to tourismification as a development strategy. Contrary to what one might expect, this approach (in very simple terms), has until very recently been a very popular provision in many official documents relating to tourism development (including in Poland).

The revival of interest in tourismification has been observed in recent years in connection with the significant growth of urban tourism, spreading to previously 'untouched' neighbourhoods and its transformations stimulated largely by the development of ICT and the so-called mobility turn of societies; in this context, tourism studies direct the debate to overtourism (Koens, Postma and Papp 2018, among others). At this stage, the discussion addresses its new drivers (such as sharing economy in tourist accommodation) as well as the spatial patterns and socially contested consequences of tourismification in cities. Furthermore, more and more works, including by geographers, are published in the urban studies perspective. They focus on various consequences as well as mechanisms (in particular, bottom-up) of tourismification, exposing its connections with the processes of gentrification in a 21st-century city.

In contemporary studies on tourismification, scholars increasingly often make use of Information and Communication Technology (ICT), Geographic Information System (GIS) as well as resources found on the Internet, in particular, the so-called user-generated content (UGC), including virtual traces of tourists' activities in the city space (Ganzaroli et al. 2017; Van der Zee et al. 2017). New possibilities allow them to carry out more accurate and dynamic monitoring of the load of space with tourism traffic (Majewska, Napierała, Adamiak 2016) and maybe even to break the vicious patterns of overcrowding and 'tourismification' (Van der Zee et al. 2018). Still, their basic weakness are problems in distinguishing traces of virtual tourists from those made by residents and other city users. This is also related to the "tourismification" of everyday life, stressed by Wang (2000) and Salazar (2009).

As already indicated above, the earlier stages of tourismification in cities (and studies thereof) were connected with its impact on and transformation of cultural values, cultural landscape, public space and 'retail landscape' tailored to visitors' needs. The present stage, supported by the ICT revolution and the development of sharing economy (in particular, online accommodation platforms, such as Airbnb, HomeAway), leads to changes to housing and neighbourhoods as well as real-estate market. These changes, which impact strongly city centres and which are increasingly more difficult to monitor and manage, have become a significant urban issue, a tool of political conflict (Barcelona, Berlin) as well as the factor to trigger the explosion of the debate concerning overtourism and tourismification in the urban context (Novy 2018; Novy and Colomb 2019; Russo, Scarnato 2018; Zmysłony and Kowalczyk-Anioł 2019). The tourismification of housing resources poses a special challenge, because it affects resources which, according to Sikora-Fernandez (2018), can be considered strategic, significant in the context of the shaping of the territorial capital and competitive advantage of a city.

Among the most frequently addressed relations in urban studies, in the context of tourismification (Hoffman, Fainstein and Judd 2003; Pinkster and Boterman 2017; Sequera, Nofre 2018 and among others), one can distinguish: a) revitalisation – tourismification, b) gentrification – tourismification, c) urban transformation – tourismification: top-down and bottom-up mechanisms, d) the interrelated triad: urban regeneration – gentrification – urban tourism. In tourism studies, tourism-scape studies (initiated also by Jansen-Verbeke) and urban cultural landscape studies (present interpretation of UNESCO) have developed against the background of the commonly discussed setting: heritage – commodification – tourismification. We are also witnessing the appearance of new concepts and interpretations, connected to tourismification in varying degrees. These include, among others, the concept of 'tourism as a heritage producing machine' (Gravari-Barbas 2018), tourism gentrification (Gotham 2005; Kowalczyk-Anioł 2018), urban tourism hypertrophy (Kowalczyk-Anioł 2019a, 2019b). Another one of the newest approaches is the attempt to distinguish a new stage of tourismification – 'hyper-tourismification', with tourism embedded in all expressions of everyday life (Gravari-Barbas 2017). It is driven by global capital with the laissez-faire approach of the local authorities and it leads to the creation of exclusive tourist space.

Relating to Freytag and Bauder (2018) and considering contemporary tourismification mechanisms, one should distinguish three related and mutually active levels of tourismification and its actors. The first one refers to visible changes in space and its functions (including hotels, souvenir shops, tourism services); the second one – to the invisible or hardly noticeable (and recordable in official documents) change in the use of infrastructure and/or resources (e.g. Airbnb for the housing stock); the third one is related to the perspective of tourism practices and activities (*‘living like a local’*). Nowadays, instead of top-down tourismification, we can increasingly often consider bottom-up urban transformation and tourismification, which when initiated, engages both tourists and inhabitants.

Due to space limitations, the next part of the article will address the tourismification of the housing resources of historic city centre districts. As already indicated above, it can be treated as the ‘sign of the times’ of the tourismification of the 21st-century cities and it poses a research challenge to tourism studies and urban studies. Special attention will be paid to the spatial dimension of the discussed process and phenomenon.

The scale and dimensions of tourismification of housing resources in Krakow Old Town

Tourismification of housing resources is difficult to document. For its identification, as a starting point, a query of available source materials and desk research analysis were conducted. Of the secondary data, two databases were of primary importance for the article: a list of hotel facilities (*Ewidencja obiektów hotelarskich w województwie małopolskim* – made available by the Marshal Office of the Malopolskie region) and data from the register of other accommodation facilities (e.g. hostels, tourist apartments, guest rooms) from the Municipality of Kraków (*Wykaz krakowskich obiektów noclegowych niebędących obiektami hotelarskimi*). Both databases were developed using ArcGIS 10.4. Moreover, in the period from July 2018 to May 2019, field observation² and in-depth interviews with two property managers³ and one owner of a real estate agency in the Old Town were carried out. Aggregated data on the structure of the short-term rental offer via the Airbnb.com and HomeAway platforms (shared by Airdna.com) as well as data from reports on the Krakow real estate market (*Krakowski Rynek Nieruchomości 2017, 2018*) have been used as a complementary source of information.

Traditional manifestation of tourismification of housing resources, in the case of Krakow, related also to its academic character (Pawlusiński, Kubal 2016), is rental of guest rooms, mainly in historical tenement houses located in the city centre. The de-

² Due to the limitations of a frequent lack of possibility to go behind the gate or subsequent floors of staircases separated with bars, the observation has been selected as the fieldwork research method.

³ These people, who hold over 20 years of experience in property management in the Old Town, were a valuable source of information on changes in the housing resources. They did not agree, however, to disclose their personal or company details.

velopment of urban tourism in Krakow was further stimulated by Poland's accession to the European Union (2004). Today, it is driven by the strong cultural brand of the city and its great accessibility, including the post-accession development of the airport in Balice with the growing number of low-cost flights (Mika, 2011). In effect, Krakow has become one of the more important tourist destinations of CEE,⁴ in particular in the city break segment. The feedback loop-type response to the growing tourism demand (in 2018, the number of visitors amounted to 13.5 million, 71.5% of whom were tourists, i.e. persons who stayed overnight in Krakow) is the proliferation and densification of tourist accommodation and services as well as activities related to visitor economy in the city space (see also Matoga and Pawłowska 2018), in particular the strong tourist accommodation saturation of the historical city centre (District No. 1 Old Town). The majority of the categorised hotels and similar accommodation (hotel facilities) as well as accommodation services registered by the Municipality are located in the historical urban fabric covered by conservation regulations (Fig. 1, in yellow).

In the accommodation base, there has been noted a steady growth in the number of hotels among the Krakow's categorised establishments. In 2018, there were 171 hotels (an increase by 57 compared to 2008 – Mika 2011). Among them, a particularly visible (and most numerous in the Polish cities) category are small, luxury establishments in the valuable historic fabric, in particular within Planty Park. The total number of hotel rooms has grown almost twice within a decade (up to 11,346). The greatest increase was noted for luxury establishments: 4- and 5-star ones (*Krakowski Rynek Nieruchomości* 2018). Hotels are the most visible emanation of tourismification in the urban space; the majority of them are located in the analysed Old Town space (Fig. 1), however only a portion is located in former housing resources. Official data (*Krakowski Rynek Nieruchomości* 2017, 2018) stress the significant and growing position of the hotel market on the investment market of Krakow. At the same time, experts indicate that the real estate market segment, where the greatest dynamics of demand growth is expected in the upcoming years, is the historic tenement house market. The demand is typically connected to entire tenement houses (in 2017, the average price for m² of a tenement house in the Old Town within Planty Park, in spite of the need to perform renovation-adaptation works, was PLN 16 thousand, outside the Park in the city centre – PLN 8 thousand), the supply of which is limited. On the other hand, there is still a big supply of shares in tenement houses. The stressed, observable interest of hotel/tourism investors in the purchase of a tenement house or a share in one is one of the legal mechanisms of tourismification of housing stock connected with transfer of the ownership right to a given property. Another mechanism of tourismification, and, at the same time, business model encountered quite often in Krakow on the historical tenement houses market, is a long-term lease of these facilities for tourism/hotel func-

⁴ Tourism has a significant impact on the economy of Krakow and the city budget (Seweryn et al. 2017); for example, in 2017, it accounted for about 8 percent of Krakow's GDP (Municipality of Kraków 2018).

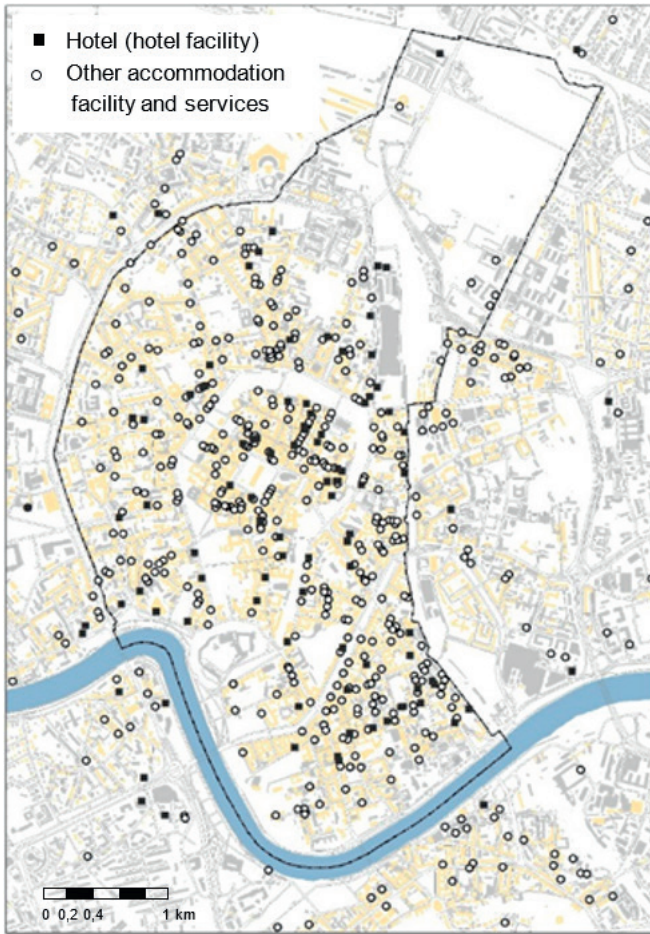


Fig. 1. Tourist accommodation in Krakow Old Town in 2018 – hotel facilities and uncategorised (but registered) accommodation

Source: author's own elaboration, based on data from the Marshal Office of the Małopolskie region (<https://bip.malopolska.pl> (accessed: 15.12.2018) and the Municipality of Krakow (Tourism Department) <https://www.bip.krakow.pl> (accessed: 15.12.2018)

tions. This solution makes it possible for institutions (e.g. the Church) to retain property in a valuable location (e.g. at Floriańska Street), at the same time receiving fixed and high income from the rents paid (*Krakowski Rynek Nieruchomości 2017*). Under this model, lessors often prevent the use of greater capital, including that for modernisation, which contributes to the creation of the so-called renovation gap as a result of continuing intensive exploitation of the facility, most often in the form of a hostel or similar standard establishment. Without in-depth studies, it is difficult to say what the (spatial) consequences of this 'law-dependence mechanism' of tourismification are.

The impact of the unclear or complicated legal situation of many tenement houses in Krakow on the ways in which they are used is also open to investigation.

Analysing the locations of registered accommodation services within the area of the Krakow inner city (Fig. 2 and Fig. 3), one should stress that the observed tourismification of the housing resources, unlike hotels, covers almost the whole (but not the whole residential) area of District No. 1, i.e. medieval Krakow, Kazimierz, Kleparz, Stradom. It spreads outside the districts of tourism activity delimited by Kurek and Mika (2008) – the Old Town within the Planty and Kazimierz, although the number of beds in the housing resources is still the greatest there (Fig. 2, 3).

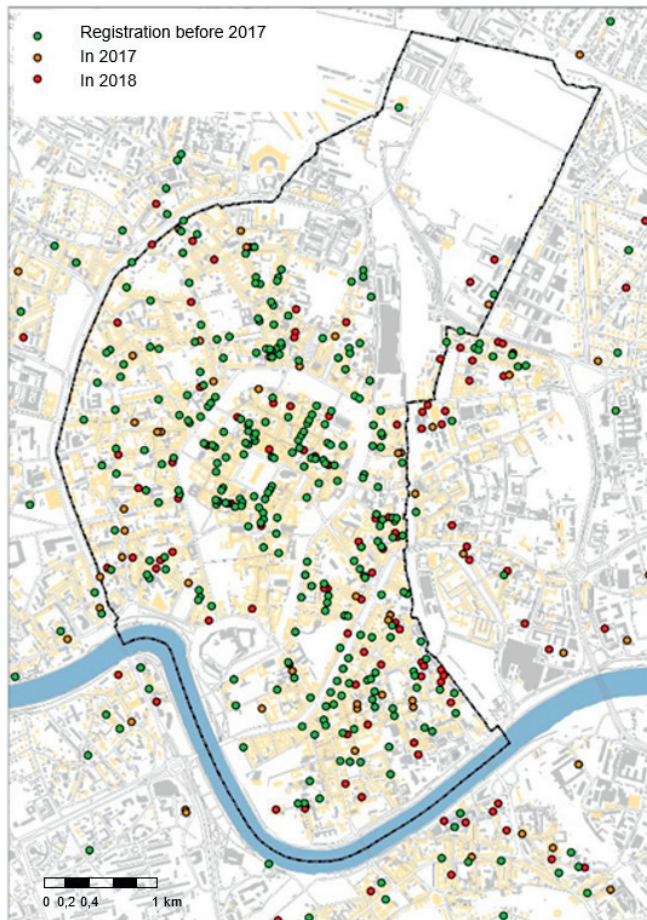


Fig. 2. Accommodation services in the housing resources of Krakow Old Town (uncategorised establishments) – per registration date with the Municipality of Krakow

Source: based on data from the Municipality of Krakow (Tourism Department)

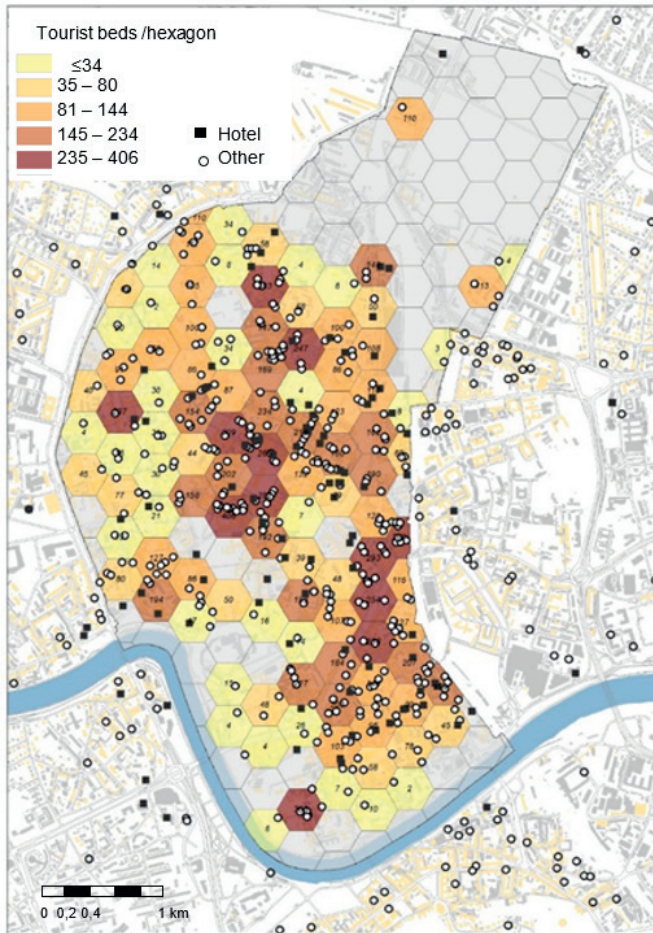


Fig. 3. Density of accommodation for tourists (number of tourist beds in all types of registered facilities in the hexagon) in Krakow Old Town in 2018.

Source: author's own elaboration, based on data from the Marshal Office of the Małopolskie region (<https://bip.malopolska.pl> (accessed: 15.12.2018)) and the Municipality of Krakow (Tourism Department) <https://www.bip.krakow.pl> (accessed: 15.12.2018)

Data aggregated by hexagons with sides measuring 200 m were used to produce a density map, and thus determine the intensity and degree of concentration of the tourist beds. The biggest concentration of accommodation for tourists (tourist beds/hexagon) is in the vicinity of the Main Square of the Old Town and in the northern part of Kazimierz – Fig. 3. The newest accommodation services (from 2017, 2018) are being registered in the whole area of Kazimierz and in the vicinity of the train station, which exceeds the territory of District 1 (Fig. 2).

Currently, apart from the gradual increase in the registered accommodation base (a total of 4,392 beds in 2018 only in the Old Town within Planty Park), there has been a sharp increase in the number of short-term rental housing units since 2012, offered especially through the global online platforms (rental channels) of Airbnb.com platform (87% offers) and HomeAway (5%). It is difficult to say how many of these units are included in the municipal register, because the platforms currently do not require hosts to hold licenses. However, available aggregated sources (www.airdna.com; 28 May 2018) show a significantly bigger saturation of housing resources with this type of tourist accommodation. In May 2019, the number of housing units offered via them in District No. 1 was 4,363. The dominant types were entire homes (89%); every tenth offer was a private room (10%), and shared rooms constituted just 1% (www.airdna.com; 28 May 2018). According to Pawlusiński (2017), this type of sharing economy offers, on the one hand, an attractive alternative to the conventional accommodation offering in Krakow; on the other hand, its development requires closer observation (see also Plichta 2018). At the same time, in Krakow, 36,861 people offered overnight stays in their private homes through non-paid forms of sharing economy, via the global online platform Couchsurfing (www.couchsurfing.com; 28 May 2019).

Taking into consideration the character of the Krakow's Old Town housing resources and the changes to the way in which they are used as well as the distinctness of the phenomenon, one can speak of two dimensions – a visible one and an invisible one – of the observed dimensions of the tourismification of the housing resources. Both dimensions comprise various types and are caused by various sequences of actions. Thus, the visible tourismification of the housing resources includes:

a) succession/change of the function of old historical residential fabric:

- adaptation of entire tenement houses (previously inhabited) as hotels, hostels and other types of accommodation establishments,
- adaptation of apartments in tenement houses which are still inhabited as hostel rooms, apartments and other types of accommodation services – with visible markings and legal registration of the business,
- adaptation of tenement houses or their residential parts (up to the first floor) for the needs of entertainment (escape rooms, parrot houses, go-go clubs), restaurants (including chains) and others connected with visitor economy with visible marking and legal registration of the business;

b) visible adaptation and/or visible transformation/renovation of a residential building together with the introduction of an offer of investment apartments.

At the same time, invisible tourismification (outside the official register and markings) of the housing resources is progressing:

a) adaptation as tourist apartments and making flats (whole or parts) in inhabited multi-dwelling residential buildings, in particular tenement houses: short-term rental provided mainly through global online accommodation platforms, such as Airbnb, HomeAway,

b) making parts of housing units, rooms or beds available via couchsurfing-type portals,

c) construction of new establishments intended for residential functions to which short-term rental is introduced (e.g. Angel – Wawel).

The tourismification of Krakow's tenement houses proceeds also in the vertical direction. For example, roofs can be adapted for cafeteria gardens or new storeys can be constructed on top of old ones. While formerly underground spaces of Krakow's tenement houses hosted many popular artistic clubs, the contemporary tourismification induces development of gastronomy there. We can already spot a new stage of their tourismification – locating exclusive hotel swimming pools at the historical underground fabric. Moreover, intensive saturation of yards with gastronomy, including cafeterias, restaurants, pubs and clubs, is progressing from facades inwards. It is accompanied by various means of separating space introduced by residents and administrators – e.g. bars, gates, alarms, video recorders or even soundproof dividers fitted at higher floors of staircases. Sound pollution of neighbourhoods is aggravated by air conditioners installed inside yards (listed as amenity in 43% of Airbnb offers in District No. 1 (www.airdna.com)). To sum up, the observed touristification of the housing resources connected with intensification of use in the spatial dimension (e.g. the aforementioned yards as well as collective hostel rooms, dividing living rooms and bedrooms into micro *garçonnières* for tourists) is accompanied by intensification of their use in the temporal dimension (24 h / 365 days).

At the same time, it is worth stressing that the facades of the city centre covered by conservation efforts in the form of a culture park (the Old Town within Planty Park) have been successfully freed from advertising chaos. The new regulations (2018) include, among others, a provision concerning the ban on colour illumination of façades

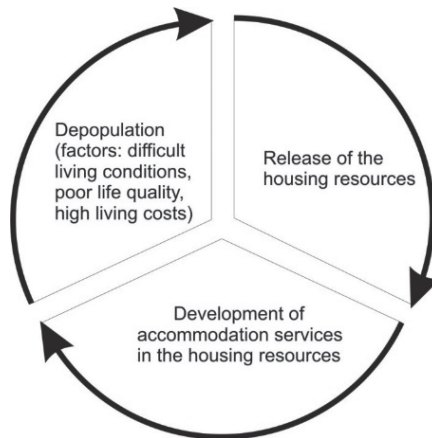


Fig. 4. Vicious circle of tourismification of the housing resources in the historical city centre.

Source: author's own elaboration

of tenement houses (BIP), as well as the ban on renting municipality-owned apartments for uses which would be considered intrusive by residents. However, the power of this last provision is insignificant, given the small percentage of municipality-owned units in the city centre.

The aforesaid changes do not only drive the functional transformations of the housing resources. Tourismification of the housing has an impact on the change in the character of a neighbourhood and living conditions of residents too, and also on the local housing market. It is reciprocally driven by processes of depopulation, which have been continuing in the city centre of Krakow since the 1950s (Zborowski 2005; Kurek and Wójtowicz 2018). This relation has evolved into a vicious circle form (Fig. 4), which is difficult to overcome. Furthermore, today it is difficult to decide what should be seen as the consequence and what – as the cause.

Conclusions

Until recently confined to the field of tourism studies, tourismification in recent years has fast become an overused buzzword (Colomb and Novy 2016). However, as the overview of the academic literature suggests, it would be improper to consider tourismification a well-grounded concept; instead, it should be seen as a collection of various empirical descriptions of a phenomenon (Freytag and Bauder 2018). Still, it is possible to define the stages of investigation of this phenomenon. The first definitions of tourismification were related to potential changes caused in tourism reception environment. In urban environment, these concentrated around transformations of resources related to the discovery of the tourism potential of a town's historical resources – its *genius loci* and the creation of a tourism product around the idea of a tourist-historic city (Ashworth and Tunbridge 2000). The next stage was the discussion about tourism and tourismification as a significant element of a competitive strategy of city development managed in the spirit of entrepreneurial forms of urban governance (Harvey 1989) and new economy of culture. In this respect, the contemporary debate is focused around the experienced consequences and externalities of the development of contemporary tourism in the city. In this context, special attention is paid to the tourismification of housing resources, which, as demonstrated using the example of Krakow city centre district, visibly and invisibly transforms them and the spatial range of these changes spreads not only horizontally, but also vertically. The changes follow various sequences and mechanisms (among others, 'law-dependence' mechanism, vicious circle). The observed paths of tourismification (its local context) are connected with the course of the political-economic transformation (restoring the land rent, changes in proprietorship, and giving more power to self-governments – e.g. Węclawowicz 2016). Initiated after 1990, the accelerated processes of tertiarisation and gentrification of the historical city centre of Krakow (Górka 2004a, 2004b), typical of post-socialist cities in CEE (Sýkora 1999; Hoffman and Musil 2009), have combined with the processes of urban change, including the continuing depopulation of the inner-city (Zborowski 2005;

Zborowski and Chaberko 2014). The tourismification mechanisms, activated at that moment, have brought new (also global) actors as well as complex relations closely intertwined with forces and processes of restructuring in cities (e.g. Dumbrowská and Fialová 2014; Dumbrowská 2017; Kádár 2018), especially with the development of the city's exogenous functions (Grochowski 2015). Thus, new questions arise: What role does the tourismification of the historical city cores serve under the conditions of globalisation, neoliberalization, economic restructuring and financialization? Does it build their resilience (when and to what extent) – or does it cause their fragility (when and to what extent)? What is the relationship between current tourismification and re-urbanization? For example, Romańczyk (2018), considering the sum of the effects of regeneration of the city centre residential areas of Kraków, points to the trap of tourismification. Tracz and Semczuk (2018), on the other hand, confirming the intensifying functional changes in the public and private space of the city centre of Krakow under the influence of tourismification and gentrification (see also Kruczek 2018), warn against the risk of Krakow losing its historical continuity (its residents moving out), called by Karwińska and Kudłacz (2017), the syndrome of 'swallowing one's own tail'. This mechanism is one of the many paths of contemporary tourismification, which together make up the Venice syndrome observed in European heritage destinations, described by Kowalczyk-Anioł (2015).

In spite of context dependence of tourismification and varying susceptibility of urban environments to the discussed processes, it is possible to state unequivocally that tourismification has become more strongly present in cities since the end of the 20th century. For many cities (especially historic ones), challenges connected with the consequences of tourismification (including tourismification of the housing resources) are the 'sign of the times' of the second decade of the 21st century. At the same time, tourismification can be perceived as a cause, a tool or a consequence of various processes observed in contemporary cities.

References

- AIRDNA: Airbnb dataset from Krakow. Access: 28.05.2019. <https://www.airdna.com/>
- Cazes, Georges and Françoise Potier. 1996. *Le tourisme urbain*. Paris, France: Presses universitaires de France.
- Colomb, Claire and Johannes Novy, eds. 2016. *Protest and resistance in the tourist city*. London: Routledge.
- Dewailly, Jean-Michael and Émile Flament. 1993. *Géographie du tourisme et des loisirs. Dossiers des Images Economiques du Monde*. Paris: SEDES.
- Dumbrowská, Veronika. 2017. *Urban tourism development in Prague: from tourist mecca to tourist ghetto*. In: *Tourism in the City*, eds. Bellini Nicola, Pasquinelli Cecilia, 275–283. Switzerland: Springer.
- Dumbrowská, Veronika and Dana Fialová. 2014. Tourist intensity in capital cities in Central Europe: comparative analysis of tourism in Prague, Vienna and Budapest. *Czech Journal of Tourism*, 3(1), 5–26.
- Dziegieć, Elżbieta. 1995. Urbanizacja turystyczna terenów wiejskich w Polsce. *Acta Universitatis Lodziensis. Turyzm*, 5 (1), 5–51.
- Ewidencja obiektów hotelarskich w województwie małopolskim*. Access: 15.12.2018. <https://bip.malopolska.pl>
- Freytag, Tim and Michael Bauder. 2018. Bottom-up touristification and urban transformations in Paris. *Tourism Geographies*, 20(3), 443–460.

- Ganzaroli, Andrea, Ivan De Noni and Peter van Baalen. 2017. Vicious advice: Analyzing the impact of TripAdvisor on the quality of restaurants as part of the cultural heritage of Venice. *Tourism Management*, 61, 501–510.
- Gotham, Kevin Fox. 2005. Tourism gentrification: The case of New Orleans' Vieux Carré (French Quarter). *Urban Studies*, 42(7), 1099–1121.
- Górka, Zygmunt. 2004a. *Krakowska dzielnica staromiejska w dobie społeczno-ekonomicznych przemian Polski na przełomie XX i XXI wieku*. Kraków: Instytut Geografii i Gospodarki Przestrzennej UJ.
- Górka, Zygmunt. 2004b. *Przemiany śródmieść miast polskich w dobie transformacji*. In: *Przemiany struktury przestrzennej miast w sferze funkcjonalnej i społecznej*, ed. Ślodziński Janusz, 79–85, Opole: WUO.
- Gravari-Barbas, Maria and Sandra Guinand, eds. 2017. *Tourism and gentrification in contemporary metropolises: International perspectives*. New York: Taylor & Francis.
- Gravari-Barbas, Maria. 2017. *Super-gentrification and hyper-tourismification in Le Marais, Paris*. In: *Tourism and gentrification in contemporary metropolises: International perspectives*, eds. Gravari-Barbas Maria, Guinand Sandra, 299–328. New York: Taylor & Francis.
- Gravari-Barbas, Maria. 2018. Tourism as a heritage producing machine. *Tourism Management Perspectives*, 25, 173–176.
- Grochowski, Mirosław. 2015. Polityka miejska a ewolucja struktury funkcjonalno-przestrzennej miasta – przypadek Warszawy. *Prace i Studia Geograficzne*, 60, 127–138.
- Harvey, David. 1989. From managerialism to entrepreneurialism: The transformation in urban governance in late capitalism. *Geografiska Annaler*, 71B, 3–17.
- Hoffman, Lily M., Susan S. Fainstein and Dennis R. Judd, eds. 2003. *Cities and visitors. Regulating people, markets and city space*. Oxford: Blackwell.
- Hoffman, Lily M. and Jiri Musil. 2009. *Prague, tourism and the post-industrial city*. A Great Cities Institute Working Papers.
- Jansen-Verbeke, Miriam. 1998. Tourismification of historical cities. *Annals of Tourism Research*, 25(3), 739–742.
- Jansen-Verbeke, Miriam. 2007. Cultural resources and the tourismification of territories. The tourism research agenda: navigating with a compass. *Acta Turistica Nova*, 1(1), 21–41.
- Jansen-Verbeke, Myriam and Jean-Michel Dewailly. 1999. Guest editorial: Geography and tourismification. *Tourism Geographies*, 1(1), 3–6.
- Judd, Dennis R. 1999. *Constructing the tourist bubble*. In: *The tourist city*, eds. Judd Dennis, Fainstein Susan, 35–53. New Haven, CT: Yale University Press.
- Kádár, Bálint. 2018. Hotel development through centralized to liberalized planning procedures: Prague lost in transition. *Tourism Geographies*, 20(3), 461–480.
- Karwińska, Anna and Michał Kudłacz. 2017. Obszary ryzyka we współczesnych miastach w Polsce. *Studia Miejskie*, 25, 9–29.
- Koens, Ko, Albert Postma and Bernadett Papp. 2018. Is overtourism overused? Understanding the impact of tourism in a city context. *Sustainability*, 10(12), 4384.
- Kowalczyk-Anioł, Joanna. 2015. *Syndrom wenecki. Dysfunkcje współczesnej turystyki w miastach cennych kulturowo*. In: *Przestrzeń w turystyce. Znaczenie i wykorzystanie*, eds. Durydiwka Małgorzata, Duda-Gromada Katarzyna, 451–464. Warszawa: WGiSR UW.
- Kowalczyk-Anioł, Joanna. 2018. Koncepcja gentryfikacji turystycznej i jej współczesne rozumienie. *Prace Geograficzne*, 154, 35–54.
- Kowalczyk-Anioł, Joanna. 2019a. Hipertrofia turystyki miejskiej - geneza i istota zjawiska. *Konwersatorium Wiedzy o Mieście*, 4, 7–17.
- Kowalczyk-Anioł, Joanna. 2019b. Urban tourism hypertrophy as a challenge for urban resilience (paper presented during IGU Urban Commission Meeting Luxembourg: Urban Challenges in a complex World, 4th-9th August 2019). <https://www.unil.ch/igu-urban/home/menuinst/meetings/2019-luxembourg.html>
- Krakowski Rynek Nieruchomości 2017*. 2018. Kraków: UMK. Accessed: 28.05.2019. https://www.bip.krakow.pl/Krakowski_Rynek_Nieruchomosci_2017
- Krakowski Rynek Nieruchomości 2018*. 2019. Kraków: UMK. Accessed: 28.05.2019. https://www.bip.krakow.pl/Krakowski_Rynek_Nieruchomosci_2018
- Kruczek, Zygmunt. 2018. Turyści vs. mieszkańcy. Wpływ nadmiernej frekwencji turystów na proces gentryfikacji miast historycznych na przykładzie Krakowa. *Turystyka Kulturowa*, 3, 29–41.

- Kubicki, Paweł. 2017. Wpływ studentyfikacji i turystyfikacji na społeczno-kulturową przestrzeń miasta. *Miasto. Pamięć i Przyszłość: Wrocławski Rocznik Samorządowy*, 2, 63–73.
- Kurek, Sławomir and Mirosław Wójtowicz. 2018. Reurbanisation in a post-socialist city: spatial differentiation of the population in the Kraków area (Poland). *Geographia Polonica*, 91(4), 449–468.
- Kurek, Włodzimierz and Mirosław Mika. Eds. 2008. *Waloryzacja przestrzeni miejskiej Krakowa dla potrzeb turystyki. Raport końcowy*. Kraków: IGI GP UJ.
- Liu, Rui. 2015. A review on overseas and Chinese studies on tourismification. *Tourism Tribune*, 30(2), 110–117.
- Majewska, Justyna, Tomasz Napierała and Maciej Adamiak. 2016. Wykorzystanie nowych technologii i informacji do opisu przestrzeni turystycznej. *Folia Turistica*, 41, 309–339.
- Matoga, Łukasz and Aneta Pawłowska. 2018. Off-the-beaten-track tourism: a new trend in the tourism development in historical European cities. A case study of the city of Krakow, Poland. *Current Issues in Tourism*, 21(14), 1644–1669.
- Mika, Mirosław. Ed. 2011. *Kraków jako ośrodek turystyczny*, Kraków: IGI GP UJ.
- Novy, Johannes. 2019. Urban tourism as a bone of contention: four explanatory hypotheses and a caveat. *International Journal of Tourism Cities*, 5, 63–74.
- Novy, Johannes and Claire Colomb. 2019. Urban Tourism as a Source of Contention and Social Mobilisations: A Critical Review. *Tourism Planning & Development*, 16(4), 358–375.
- Pawlusiński, Robert. 2017. *Ekonomia współdzielenia: istota zjawiska oraz wyzwania dla sektora turystyki w miastach*. In: *Człowiek i jego działania: spojrzenie geografów: prace dedykowane Profesorowi Włodzimierzowi Kurkowi*, eds. Drewnik Marek, Mika Mirosław, 179–191. Kraków: IGI GP UJ.
- Pawlusiński, Robert and Magdalena Kubal. 2016. *The Development of Hospitality Industry in Krakow: Historical Perspective*. In: *Tourism and Hospitality Management*, eds. Kozak Metin, Kozak Nazmi, 159–171. Emerald Group Publishing.
- Plichta, Grażyna. 2018. The Problem of Short-term Rental as a Manifestation of the Overtourism Effect on the Housing Market in the Historical City of Krakow. *Świat Nieruchomości*, 4 (106), 57–64.
- Pinkster, Fenne M. and Willem R. Boterman. 2017. When the spell is broken: Gentrification, urban tourism and privileged discontent in the Amsterdam canal district. *Cultural Geographies*, 24(3), 457–472.
- Romańczyk, Katarzyna. 2018. Pułapki rewitalizacji. Przypadek Krakowa. *Studia Regionalne i Lokalne*, 19(74), 5–25.
- Russo, Antonio Paolo. 2002. The 'vicious circle' of tourism development in heritage cities. *Annals of Tourism Research*, 29(1), 165–182.
- Russo, Antonio Paolo and Alessandro Scarnato. 2018. "Barcelona in common": A new urban regime for the 21st-century tourist city? *Journal of Urban Affairs*, 40(4), 455–474.
- Salazar, Noel B. 2009. Imaged or imagined? Cultural representations and the "tourismification" of peoples and places. *Cahiers d'études africaines*, 49(193–194), 49–71.
- Sequera, Jorge and Jordi Nofre. 2018. Shaken, not stirred: New debates on touristification and the limits of gentrification. *City*, 22(5–6), 843–855.
- Seweryn, Renata et al. 2017. *Wpływ ekonomiczny turystyki na gospodarkę Krakowa*. Kraków: Małopolska Organizacja Turystyczna.
- Sikora-Fernandez, Dorota. 2018. Rola zasobów mieszkaniowych w kształtowaniu kapitału terytorialnego. *Studia KPZK*, 184, 265–274.
- Sýkora, Luděk. 1999. Changes in the internal spatial structure of post-communist Prague. *GeoJournal*, 49(1), 79–89.
- Tracz, Mariola and Marcin Semczuk. 2018. Wpływ turystyki na zmianę funkcji przestrzeni miejskiej na przykładzie Krakowa. *Biuletyn KPZK*, 272–284.
- Wang, Ning. 2000. *Tourism and modernity: A sociological analysis*. Oxford: Pergamon.
- Węclawowicz, Grzegorz. 2016. *Urban development in Poland, from the socialist city to the post-socialist and neoliberal city. Artificial Towns in the 21st Century*. In: *Social Polarisation in the New Town Regions of East-Central Europe*. Budapest: Institute for Sociology. Centre for Social Sciences Hungarian Academy of Sciences, 65–82.

- Wöhler, Karlheinz. 2011. *Touristifizierung von Räumen. Kulturwissenschaftliche und soziologische Studien zur Konstruktion von Räumen* [Touristification of spaces. Cultural and social studies research on the construction of spaces]. Wiesbaden: Springer-Verlag.
- Wykaz krakowskich obiektów noclegowych niebędących obiektami hotelarskimi. Access: 15.12.2018. <https://www.bip.krakow.pl>
- Van der Borg, Jan, Paolo Costa and Giuseppe Gotti. 1996. Tourism in European heritage cities. *Annals of Tourism Research*, 23(2), 306–321.
- Van der Zee, Egbert, Dario Bertocchi and Dominique Vanneste. 2018. Distribution of tourists within urban heritage destinations: a hot spot/cold spot analysis of TripAdvisor data as support for destination management. *Current Issues in Tourism*, 1–22.
- Van der Zee, Egbert, Jan van der Borg and Dominique Vanneste. 2017. *The destination triangle: Toward relational management*. In: *Knowledge Transfer to and within Tourism*, eds. Noel Scott, Marcella de Martino, Mathilda Van Niekerk, 167–188. London: Emerald.
- Zborowski, Andrzej. 2005. *Przemiany struktury społeczno-przestrzennej regionu miejskiego w okresie realnego socjalizmu i transformacji ustrojowej (na przykładzie Krakowa)*, Kraków: IGiGP UJ.
- Zborowski, Andrzej and Tomasz Chaberko. 2014. *Demographic and social challenges for the historic inner cities in central Europe*. In: *Enhancing competitiveness of V4 historic cities to develop tourism. Spatial-economic cohesion and competitiveness in the context of tourism*, eds. Radics Zsolt, Péntzes Janos, 25–42. Debrecen.
- Zmyślony, Piotr, and Joanna Kowalczyk-Anioł. 2019. Urban tourism hypertrophy: who should deal with it? The case of Krakow (Poland). *International Journal of Tourism Cities*, 5(2), 247–269.

Agnieszka MAJOREK*

EMPTY SPACES IN THE FUNCTIONING OF CITIES

PUSTE PRZESTRZENIE W FUNKCJONOWANIU MIAST

Nr DOI: 10.25167/sm.1101

JEL: O20, R58

ABSTRACT: The article presents different approaches to identifying the concept of empty spaces. The difficulty in defining them lies in the fact that one should look for “nothingness”. But what does it mean that a space is empty? Are there such spaces in cities? If so, what role do they play?

The aim of the article is to define and indicate the characteristics of a special type of space, the so-called empty space. The results of the research concerning determination of the empty spaces in the City of Świętochłowice were presented, during which observations and unstructured interviews were used. In addition, the city spatial planning documents and its investments plans were analysed in order to define the functions that these spaces perform in the city.

KEY WORDS: empty spaces, spatial planning, functions in the city, urban voids

STRESZCZENIE: W artykule przedstawiono różne podejścia do identyfikacji pustych przestrzeni. Trudność w ich zdefiniowaniu polega na tym, że należy szukać „nicości”. Ale co to znaczy, że przestrzeń jest pusta? Czy są takie miejsca w mieście? Jeśli tak, to jaką rolę pełnią?

Celem artykułu jest zdefiniowanie i wskazanie cech charakterystycznych dla szczególnego rodzaju przestrzeni, jakim jest tzw. przestrzeń pusta. Zaprezentowano wyniki badań polegających na wyznaczeniu pustych przestrzeni w Świętochłowicach, podczas których przeprowadzono obserwacje i nieustrukturyzowane wywiady. Ponadto przeanalizowano dokumenty planistyczne miasta oraz jego plany inwestycyjne w celu określenia funkcji, jakie te przestrzenie pełnią w mieście.

SŁOWA KLUCZOWE: puste przestrzenie, planowanie przestrzenne, funkcje w mieście, pustki miejskie

Introduction

By definition, the physical space is infinitely large and has no boundaries. However, the environment of human life (including cities) is divided into smaller fragments of space, taking into account various criteria of division, such as functions, types of land use, space perception of people, etc. Selected fragments are assigned certain features,

* University of Economics in Katowice, College of Economics, Department of Spatial and Environmental Economics, 1 Maja Street 50, 40-287 Katowice, Poland, e-mail: agnieszka.majorek@edu.uekat.pl, <https://orcid.org/0000-0002-7005-5045>

the distribution and mutual relations of which allow interpreting many socio-economic phenomena (including those taking place in the city).

In the context of these considerations, it should first be stated that the city space is a social space. According to B. Jałowiecki and M. Szczepański (2009: 316-319), this space is identified by the following four dimensions of meaning:

- it is defined depending on the physical location of people with specific characteristics;
- space is social because it is produced by man;
- its character depends on the type of activity carried out by people (e.g. space designed for work, leisure or consumption);
- it is a certain value for a man (economic, symbolic or other).

In connection with the above, there are numerous types of urban space within a city; however, the biggest area of it is covered by public space (i.e., the space every resident can use freely, respecting established rules of use) (Szatan 2012: 92). In the currently valid Act on spatial planning and development, public space is defined as “an area of special importance to meet the needs of residents, improve their quality of life and promote social contacts on account of its location and functional and spatial characteristics” (The Act 2003). This space, accordingly, includes streets, avenues, squares, parks, etc. When characterizing the public space, one should look at it from two perspectives: material and social (Frysztański 2005: 151-158). In the physical aspect, this space should be accessible and open to every user, while in the social sense it is “appreciated”, socially accepted and giving a sense of security. For this reason, the public space can fulfil various functions: from communication, by symbolizing existing divisions, to meeting places with other people in order to express their views (Miciukiewicz 2006: 214-215).

Currently, there is a slow disappearance of the identity of public spaces, which is the result of progressive metropolisation. Jałowiecki (2007: 15-16) notices three phenomena that limit it:

- expansion of international corporations, transforming the city centre into office spaces (or building new, peripheral business districts);
- moving trade to specially arranged buildings (usually outside the city centre);
- unwillingness and an increased sense of threat in relation to “strangers” (which results in the creation of closed housing estates).

Nowadays, the deficit of free space is increasingly recognized. It is pointed out that for space saving reasonable space management (in accordance with the policy of sustainable development) are crucial because space is treated as a limited good. In relation to the above, the purpose of the article is to identify a special type of space which is the so-called empty space and to define the functions it performs in a city.

Empty spaces

In opposition to public spaces, which are anthropological places that have their identification, relational and historical connections, there are the so-called “non-places”

defined by Bauman (in Polish “*niby-miejsca*”), described by Augé (in French “*non-lieux*”), or the so-called “third places” specified by Oldenburg (2007: 163-169). They are characterized by the lack of connections, recognizable for anthropological sites, so they are unfriendly, inhospitable and are not conducive to establishing interpersonal contacts (Bauman 2006: 147-162). These can be spaces dominated by modern architecture, the so-called “dead public space” described in more detail by Sennett (2009, 27-30), but also previously mentioned closed housing estates or the specific location of streets and public functions (e.g. schools, shopping centres) that favour car transport. The specific architecture and conditions result in more frequent interaction of people with texts (e.g. through placed information boards, signs with enjoined actions, etc.) rather than with other people. “Non-places” are, therefore, transit spaces, intended for existing, not “living”. These are public places that characterize the schematic behaviour (conditioned by the pressure of the moment, haste, rules of use), as a result of which the identity of individual persons is lost. These are places that do not favour an exchange of various opinions and views, users are usually reduced to the role of a passenger, driver or client (Szatan 2012: 97).

The notion of “empty spaces” is the opposite of meaningful spaces that play a specific role in society. According to J. Kociatkiewicz and M. Kostera (1999: 43), they are spaces that are not given any meaning. They can be both non-colonized places and undeveloped spaces in a city. In the mental context, they are spaces that do not function in the consciousness of a given person and are unknown (Bauman 2006: 160-161). Inhabitants of a given city usually move within their chosen areas and identify them through their familiar places (work and shopping spaces, habitual routes, etc.), whereas other spaces do not impact their image of the city as a whole. Such unknown places, spaces that are “invisible” from the point of view of the inhabitant, are exactly mentally empty spaces.

In the geographical or urbanized aspect, empty spaces in the city are undeveloped, i.e. open areas that are covered only by nature. The term “open areas” has been used since the middle of the previous century and in its meaning refers to “green areas” (Sutkowska 2006: 184-186). Urban open spaces fulfil important sanitary and hygienic as well as acoustic and climatic functions in the city. Furthermore, they constitute an important element of the public space system. In the practice of urban development and management, it is crucial to designate protected and open areas that are free from building structures. These spaces can be secured using available planning tools (local land-use plans or a study of conditions and directions of spatial development – in Polish “*Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego*”, hereafter abbreviated “*SUiKZP*”) by defining the designation of specific areas and then controlling their development. Open areas do not have to mean empty spaces, they can be full of natural structures and connections, performing recreational and tourist functions in the city.

It is also worth mentioning here that in the real estate management practice the category of “wasteland” is fairly clearly defined. Wasteland covered by nature are empty spaces in the anthropogenic sense because they do not have users, but from the ecological point of view, they can be very attractive places for flora and fauna. Pursu-

ant to the Ordinance of 29 March 2001, on the land and building records, wasteland is the land that is not classified as ecological land. It can be defined as an area that has no utility value or has lost it in consequence of man's activity or by natural causes. This often applies to: swamps, dunes, areas unsuitable for agriculture or areas which have an unfavourable landform (in the case of natural areas) and waste landfills, heaps, lands devastated by industry (in built-up areas). Due to often costly and difficult reuse of wasteland and its high natural value, it is frequently transformed into ecological land (Sajnog and Wójcik 2013: 156-158). For example, in coastal areas, beaches or dunes belts, which are not necessarily empty spaces in the mentality of residents or tourists, are qualified as wasteland.

In the context of the above definitions and deliberations on empty space, it is easy to conclude that it is primarily excluded from the mental map of the city constructed by its inhabitants not only, constituting an inaccessible, dangerous, unused or unknown space, but also covering free open areas, usually undeveloped (from an anthropological point of view). So empty space will be considered from this point of view in this article.

Methodology and steps of research

The research was carried out in the city of Świętochłowice, which is located at the heart of the Silesian Agglomeration. It neighbours on large cities like Bytom, Chorzów and Ruda Śląska. Świętochłowice is a city with a relatively small area (about 13.2 km²), but densely populated – registering 50,385 residents in 2017.¹ The dynamic development of industry (mining, metallurgy) in the first half of the 19th century had the greatest impact on the present shape of the city spatial development. As a result, the number of inhabitants grew rapidly, housing construction and new public spaces developed. Economic reforms of the 20th century led to the liquidation of large enterprises, which resulted in a decrease in the number of jobs and numerous problems in the social and technical sphere, which the city is facing today. Currently, the city consists of five districts: Centrum, Chropaczów, Lipiny, Piaśniki and Zgoda, with very visible differences in the sphere of residents' identity and culture (Świętochłowice Development Strategy until 2030: 5-9).

In order to identify empty spaces in the city of Świętochłowice, it was decided to conduct research in the induction case study model, i.e. in the form of an uncertain hypothesis, which is clarified in the research process (Eisenhardt 1989: 532-550). The working hypothesis assumed that empty spaces exist outside built-up areas, in areas covered mainly by nature.

In connection with the above, the general structure of the city was analysed in the first place. The topographic map (Open Street Map) and orthophotomaps (satellite maps available on the Internet) were used for this purpose. As a result, places that can be

¹ Statistics Poland (bdl.stat.gov.pl)

empty spaces, i.e. undeveloped urban areas, covered mainly by green areas (including, among others, small areas of estate greenery) were singled out.

Next, nine places were identified that represented various settlement units of Świątchłowice, where the unstructured interview with residents was carried out (Figure 1). The following issues influenced the selection of the research method:

- an easy way to conduct an interview, the open nature of questions, focused only on the research problem;
- high cognitive value of the interview, enabling to get to know opinions and phenomena that are the product of human consciousness;
- the open nature of questions and the possibility of asking additional questions (controlling the discussion in order to obtain desired data);
- the possibility of an interview conducted with the aid of a map.

Due to the applied form of the study, the collected material has a completely qualitative character. Interviews were planned in public space, in nine places representing various settlement units in Świątchłowice. In each of the places, two to four interviews were conducted with randomly chosen inhabitants (of different ages). During the interviews, the data obtained during the ortotopographic map and orthophotomap analysis were used as well as the following set of questions:

1. What areas do you usually use?
2. What unused places in the district do you know? Which of them do you use, and why?
3. What can you say about this² space? Is it known to you? Who can you meet there?

What type of activity do you perform there?

In addition, they were asked about the types of activities to make sure that spaces actually indicated by residents can be classified as empty. During the interviews, the respondents were likewise asked about the reasons for not using a given space in order to exclude personal, specific reasons.

The next stage was to observe the behaviour of residents in selected empty spaces and if necessary, repetition of in-depth interviews in these places or their immediate vicinity. At each stage of the analysis, the area of empty spaces was reduced. After the final determination of their boundaries, designated empty spaces were plotted from paper maps onto a vector map (using QuantumGIS software) – Figure 1.

The next stage of the analysis was the recognition of planning documents. For this purpose, all local land-use plans (17) and maps included in the SUIKZP (in particular ecological conditions) were positioned on the maps. Then, the coverage of the area overgrown by local plans, as well as wasteland and non-arranged greenery indicated in the SUIKZP were plotted on vector maps. Additionally, the location of the investment plots for sale currently issued by the City of Świątchłowice was indicated³ (access: 10/06/2018).

² The previously singled out places on the printed maps were indicated.

³ Data on issued plots for sale were obtained from the internet portal (swietochlowice.pl/oferty-inwestycyjne/).

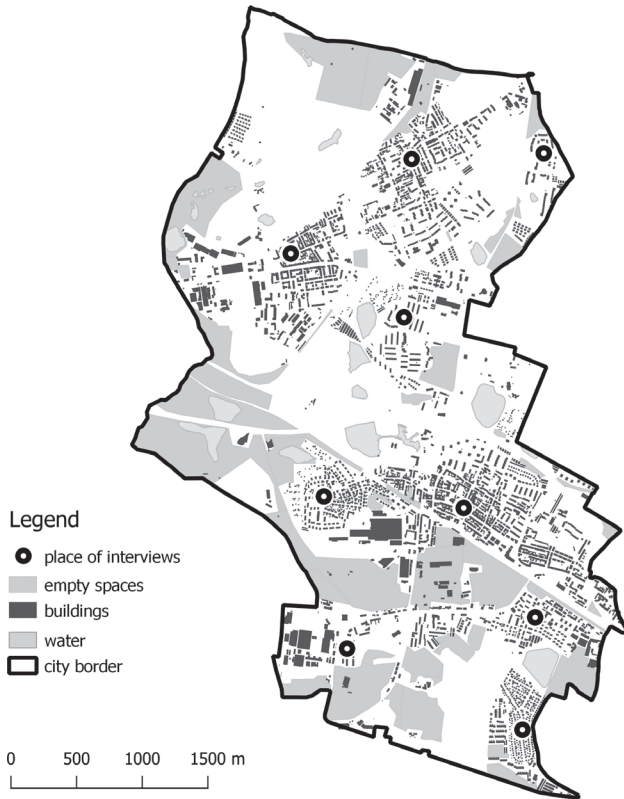


Fig. 1. Empty spaces designated by residents

Source: Own elaboration based on research results of the interviews.

Due to the application of data on one map, it was possible to juxtapose them with designated empty spaces (Figure 2 and Figure 3). Using the QuantumGIS software, it was possible to calculate the area of the relevant territory, read the functions designated in the planning documents and notice the relationships.

Empty spaces according to Świętochłowice residents

While conducting the unstructured interviews, it was noticed that at first residents had different opinions about empty spaces. Some people pointed to places where they would expect changes, i.e. destroyed playgrounds, abandoned buildings, densely overgrown paths. This is due to the fact that they treat empty spaces as investment areas for potential new development. However, upon further conversation or closer observation, it turned out that the inhabitants knew the area they indicated very well, which is contradictory to the definition of empty spaces. Abandoned buildings are often characteristic places in the district, and people who walk dogs

use undeveloped grasslands. Indicating these places by the inhabitants means that they treat them as problematic, but from the point of view of the adopted definition, they are not empty spaces because they function on the inhabitant's mental map or even are used.

The second type of interlocutors were people who could not indicate any empty space (usually autochthonic residents). These people often have the impression that they know each "corner" of their district well and it is difficult for them to define small empty spaces. In this case, the materials from the topographic map and orthophotomap analysis were very useful to ask about specific spaces on the map. Many areas (especially around ponds), which were initially classified as potentially empty spaces, proved to be used by residents (many well-trodden paths were found in their area).

Figure 2 shows the result of the conducted unstructured interviews in the form of empty spaces indicated by the residents of Świętochłowice. These areas represent about

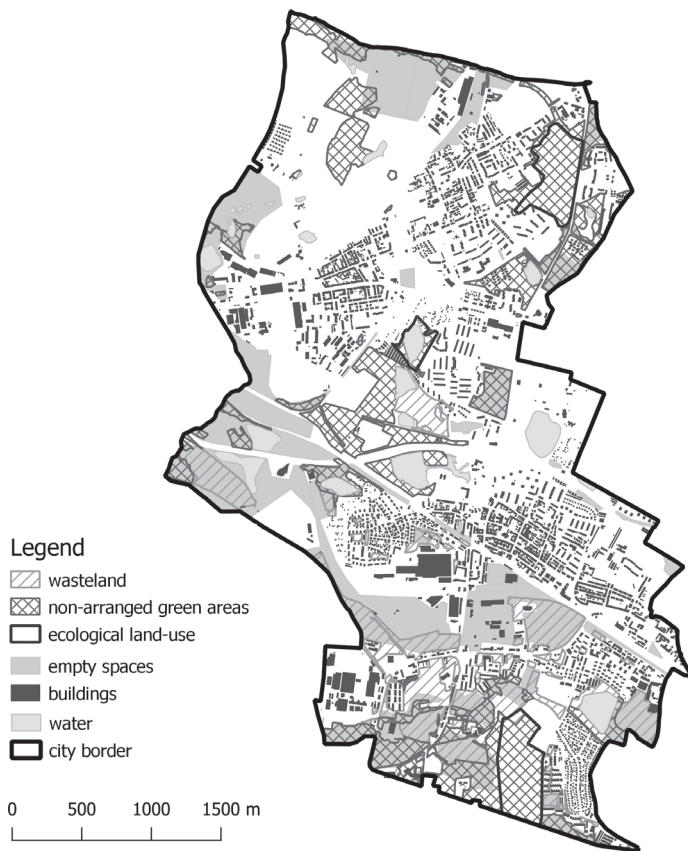


Fig. 2. Empty spaces and ecological conditions (chosen land use)

Source: Own elaboration based on *Study of conditions and directions of spatial development city Świętochłowice*, 2014, attachment 3.

21% of the city's area (about 2.78 km²). The size of the designated areas is very diverse. These are both territories with a large area, as well as small areas close to the existing buildings. The characteristics of the designated empty spaces include:

- low availability – designated areas often have natural or architectural barriers, e.g. dense thickets, fragments of fences, road and rail networks, land-shape. As a result, residents, embracing regular daily-used places, are unable to “see” what is over there.
- low recreational values – some of the designated areas have a bad reputation, are considered unknown, uninteresting, and also dangerous. It should be noted, however, that the danger resulted from ignorance of the inhabitants of the given area – its potential users and the land-shape.

The majority of designated empty spaces are not located in the immediate vicinity of residential buildings. Most often they are located along railway lines and large communication routes or are associated with industrial areas (they are located in brownfield

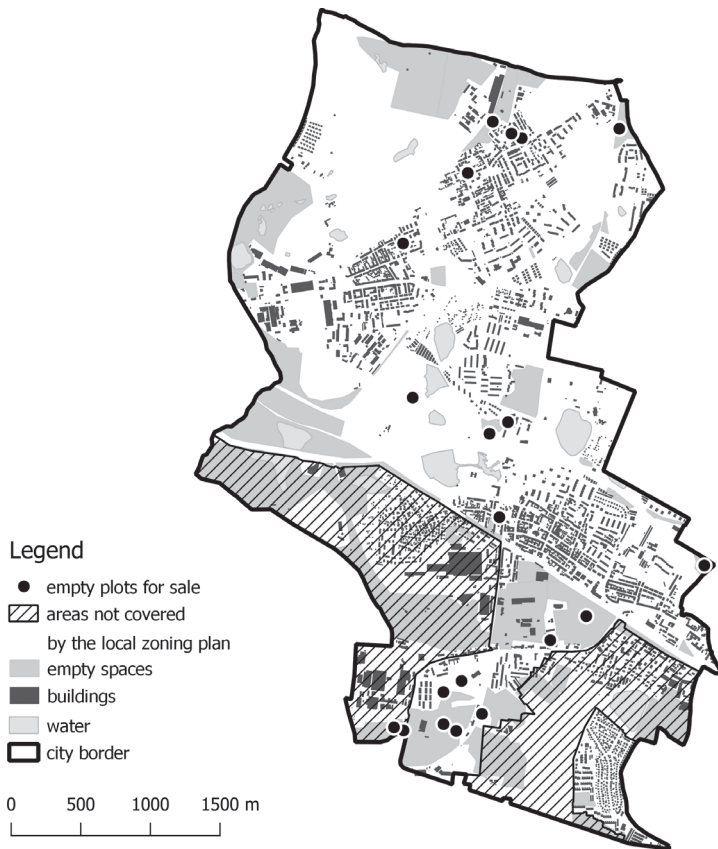


Fig. 3. Empty spaces, local zoning plans and plots for sale by the municipality

Source: Own elaboration based on local zoning plans and plots for sale by the municipality [25.06.2018: swietochlowice.pl/oferty-inwestycyjne/]

areas or behind existing industrial areas). Empty spaces in the vicinity of residential buildings have a smaller area and are most often inaccessible to human sight through dense thickets.

The empty spaces and city's plans

After comparing the empty spaces with the provisions of the study of conditions and directions of spatial development, it turned out that 22.59% of the designated empty spaces are described as wasteland and 21.75% as non-arranged greenery. This means that about 56% of the designated empty spaces in the mentality of the residents have not been defined as wasteland or non-arranged green areas in the SUIKZP.

On the other hand, over 62% of the areas considered to be wasteland in the SUIKZP and only about 31% of non-arranged greenery represent empty space understood by the inhabitants. In addition to this, all ecological uses indicated in the SUIKZP (three areas) are known and used by the residents. It turns out that the residents know the areas described in the SUIKZP as non-arranged greenery rather than wasteland. The results of the observation can lead to the conclusion that the so-called "wasteland" is often an open space, occupied, for example, by a meadow which residents use by walking with dogs. Furthermore, some wasteland with a small area located in the Center district are empty squares, well-known to residents. In contrast, a non-arranged green area, as it can often be observed, is perceived by the inhabitants as a forest park, with well-trodden paths (e.g. Chropaczowski Forest, Hugon's Hill, or the so-called 'Uroczysko').

Then, the empty spaces with local land-use plans and the location of empty plots (undeveloped real estate) put up by the city for sale (as investment offers) were compared with each other.

It transpires that as much as 34.5% of the areas not covered by local plans are the empty spaces. At the same time, the vast majority of space designated by the residents

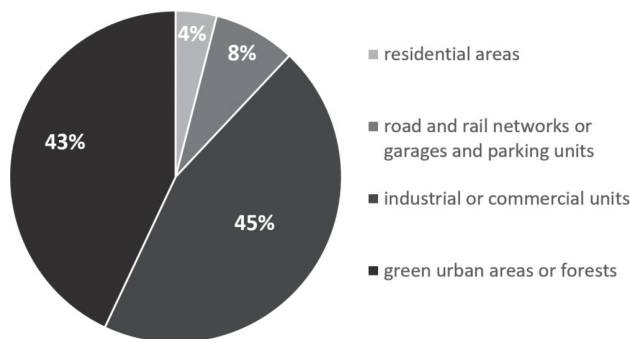


Fig. 4. The intended use of designated empty space in the local land-use plans

Source: Own elaboration based on local land-use plans.

as empty (over 63%) is located in areas covered by local plans. It should be noted here that 78% of the City of Świętochłowice area is covered by local land-use plans.

These empty spaces, which are covered by local land-use plans, are most often designated for industrial or commercial zones (45%) or for widely understood greenery – both green urban area and non-arranged as well as sports and leisure facilities (43%). The remaining 8% is planned to be allocated for communication services (road and rail networks, parking lots and garages), and 4% for residential buildings.

In order to determine whether empty spaces have development potential, it was decided to investigate the location of the currently undeveloped real estates for sale by the commune. As much as 91.85% of the area of empty plots put up by the municipality for sale is located on areas marked as wasteland or non-arranged greenery in the SUIKZP. Whereas, 34.32% is located on the empty spaces designated by residents. It may seem like little, but one should consider the total area of plots for sale, which is only about 2.5% of the city's general area. Taking into account that half of the investment offers issued by the city concern plots located in the area of designated empty spaces, it is assumed that empty spaces may be the development potential of the city.

Conclusions

Between the empty spaces designated by the residents and indicated in the SUIKZP, wasteland and areas of non-arranged greenery can be noticed. An example is an area between Chorzowska Street and the cemetery, which in the planning documents of the city is intended for as a space for extension of the cemetery. However, it is now an empty space in the minds of the inhabitants.

Another example can be an area located in the Piaśniki district (in the central part of the city), commonly called "Uroczysko". This area according to the conditions described in the SUIKZP is covered mostly by wasteland and non-arranged greenery, and in the planning documents of the city is intended for industrial or commercial areas (services and logistics). At the end of last year, when the city's work on acquiring an investor in these areas was noticed by the residents, local society expressed opposition. It turned out that the residents willingly use this area for walking, doing picnics and resting in the bosom of nature.

Almost 56% of the empty spaces designated by the residents describe the study of conditions and directions of spatial development as wasteland or non-arranged green areas, which accounts for almost 42% of all the areas described in this way in this document. This means that most of the empty spaces are described by ecological conditions (in SUIKZP). However, more than half of the areas described in this document as wasteland or non-arranged greenery are not empty spaces in the minds of the inhabitants (in most cases they are non-arranged green areas).

Empty spaces in the city serve as building reserve areas, non-arranged greenery, post-industrial areas (wasteland) or the surroundings of communication networks (mainly railways and expressways). The city's planning documents usually envisage

new forms of development in the empty spaces: the deployment of industrial and commercial zones, communication networks or residential urban fabric (57% of the empty space located in the areas included in the local plans). Therefore it can be concluded that empty spaces have the development potential of the city. This is also confirmed by the location of investment plots currently issued by the commune for sale. However, it should be highlighted that the remaining 43% of the empty space located in the areas covered by local plans is provided for maintaining the existing greenery function. This applies not only to green urban areas, sports, and recreation services, but to maintaining bioclimatic functions as well.

When conducting a similar type of research, it is recommended to consider the level of their detail and take into account the difficulties associated with determining the exact borders of empty spaces. This study assumes that empty spaces are usually limited by topographic objects (e.g. road) or the delimitation of two types of land use (e.g. forest border, residential buildings). It should be noted that the above studies are of a pilot nature and were carried out in the area of a city with a long-standing industrial tradition and the results obtained will not necessarily coincide with the designated empty spaces in other cities. Therefore, it seems reasonable to extend the research with examples of cities with different specificity and history.

References

- Act of 27 March 2003 on spatial planning and development*, Chapter 1, Art. 2, p. 6.
- Bauman, Zygmunt. 2006. *Płynna nowoczesność*. [translated by] Kunz, Tomasz. Kraków: Wydawnictwo Literackie.
- Development Strategy of Świętochłowie until 2030. 2014. Świętochłowie: Stowarzyszenie Wspierania Inicjatyw Gospodarczych DELTA PARTNER, Urząd Miasta Świętochłowie.
- Eisenhardt, Kathleen. 1989. Building Theory from Case Study Research. *The Academy of Management Review*, Vol. 14(4), 532-550.
- Frysztański, Krzysztof. 2005. *Między przestrzenią i publicznością miejską*. In: *Przemiany miasta: wokół socjologii Aleksandra Wallisa*, eds. Jałowiecki Bohdan, Majer Andrzej, Szczepański Marek Stanisław, 151-158. Warszawa: Wydawnictwo Naukowe Scholar.
- Jałowiecki, Bohdan. 2007. *Fragmentacja i prywatyzacja przestrzeni*. In: *Gettoizacja polskiej przestrzeni miejskiej*, eds. Jałowiecki Bohdan, Łukowski Wojciech, 11-28. Warszawa: Wydawnictwo SWPS Academica i Wydawnictwo Naukowe Scholar.
- Jałowiecki, Bohdan and Marek S. Szczepański. 2009. *Miasto i przestrzeń w perspektywie socjologicznej*. Warszawa: Wydawnictwo Naukowe Scholar.
- Kociatkiewicz, Jerzy and Monika Kosterka. 1999. The anthropology of empty space. *Qualitative Sociology*, 1, 37-50.
- Miciukiewicz, Konrad. 2006. *Pomiędzy sferą publiczną a przestrzenią publiczną w mieście*. In: *Sfera publiczna. Kondycja – przejawy – przemiany*, eds. Hudzik Jan Paweł, Woźniak Wiesława, 213-232. Lublin: Wydawnictwo UMCS.
- Oldenburg, Ray. 2007. *The Character of Third Places*. In: *Urban Design Reader*, eds. Camona Matthew, Tiesdell Steve, 163-169. Amsterdam: Architectural Press, Elsevier.
- Sajnóg, Natalia and Justyna Wójcik. 2013. Possibilities of developing degraded and uncultivated lands in land consolidation, infrastructure and ecology of rural areas. *Komisja Technicznej Infrastruktury Wsi*, 2/II/2013, 155-156.

- Sennett, Richard. 2009. *Upadek człowieka publicznego*. [translated by] Jankowska, Hanna. Warszawa: Warszawskie Wydawnictwo Literackie Muza.
- Sutkowska, Eliza. 2006. Współczesny kształt i znaczenie zieleni miejskiej jako zielonej przestrzeni publicznej w strukturze miasta – przestrzeń dla kreacji. *Teka Kom. Arch. Urb. Stud. Krajobr.* – *OL PAN*, 184-192.
- Szatan, Małgorzata. 2012. Zanikanie przestrzeni publicznej we współczesnych miastach. *Palimpsest Czasopismo Socjologiczne*, 2, March 2012, 91-102.

Websites

- <https://www.swietochlowice.pl/oferty-inwestycyjne/> (25.06.2018)
- <https://bdl.stat.gov.pl/> (Statistics Poland: 14.07.2019)

Przemysław SZCZUCIŃSKI*

THE HIERARCHY AND RELATIONSHIPS BETWEEN TOWNS IN LUBUSKIE PROVINCE

HIERARCHIA I RELACJE MIAST W WOJEWÓDZTWIE LUBUSKIM

Nr DOI: 10.25167/sm.1514

ABSTRACT: In socio-economic geography any regional settlement system makes one of its major factors of development. It is towns that play a specific role in this system, the meaning of which can be approached from different perspectives. This paper focuses on the hierarchies and relationships between towns in the Province of Lubuskie seen from the spatial point of view. The volume and sequence rule of Zipf's law as well as the gravitation model have been used as the statistical tools. The data valid as in 2015 were accounted for in the analysis. Results from the empirical studies show that despite a similar urban density in Lubuskie Province and generally across Poland, the town system in the region is visibly specific. Apart from two largest cities playing a regional and cross-regional function, i.e. Zielona Góra and Gorzów Wlkp., the issue of how small and middle-sized towns function in the province comes to the fore.

KEY WORDS: settlement system, hierarchy of towns, gravity catchment, Lubuskie Voivodeship, spatial analysis

ABSTRAKT: Ukształtowany na terytorium regionu system osadniczy stanowi w geografii społeczno-ekonomicznej jeden z głównych czynników rozwoju. Szczególną rolę w systemie tym odgrywają miasta, których znaczenie rozpatrywać można z różnych perspektyw. W artykule z perspektywy przestrzennej badaniom poddano hierarchię i relacje miast w województwie lubuskim. Spośród narzędzi statystycznych wykorzystano regułę wielkości i kolejności Zipfa oraz model grawitacji. Analizę przeprowadzono na podstawie danych za rok 2015. Wyniki badań empirycznych wskazują, że pomimo podobnego zagęszczenia miast w województwie lubuskim jak ogólnie w kraju system miast w regionie charakteryzuje wyraźna specyfika. Obok dwóch największych miast pełniących funkcje regionalne i ponadregionalne, którymi są Zielona Góra i Gorzów Wlkp., duże znaczenie ma problematyka funkcjonowania małych i średnich miast w województwie.

SŁOWA KLUCZOWE: system osadniczy, hierarchia miast, ciężenia grawitacyjne, województwo lubuskie, analiza przestrzenna

* The Jacob of Paradies University in Gorzów Wlkp., Faculty of Economics, Department of Entrepreneurship and Innovation, 52 F. Chopina St., 66-400 Gorzów Wlkp., Poland, e-mail:pszczucinski@ajp.edu.pl, <https://orcid.org/0000-0001-7796-579X>

Introduction

A region can be defined as a zone subsystem that has a spatial quality. To make the definition more precise, it will be a set of areas bordering on each other and distinctively standing out as regards similar qualities (Korenik 2011: 9). A region comprises specific components, namely its natural environment, settlement system, its population, economic resources and infrastructure. Poland's administrative division makes a region refer to a province. Districts and municipalities are local tiers.

The settlement system of a region comprises a set of settlement units in its territory (Kuciński 2015: 348). On account of the status of the individual units, there are two basic types: towns and villages. A characteristic quality of a settlement system is its hierarchical structure. The hierarchy of settlement systems is expressed by their size, functions they perform within the system (e.g. administrative, production or service) and their spatial distribution.

The essence of hierarchy lies in that larger settlements are less numerous and are located at longer distances from each other, while smaller ones are closer to each other and are more numerous. In that context, it is towns that play a specific role; that of a village is less distinctive. Relationships between towns imply a flow of goods, of services, of humans and of information. These, in turn, affect the performance of the whole settlement system as well as its individual components.

The factors that shape a region's settlement system can be looked at from the historical, spatial and socio-economic perspectives. Among contemporary processes urbanisation, suburbanisation and counter-urbanisation are predominant (see Liszewski 2012: 198). Urbanisation plays an important role among them. It consists in a growth in the number and percentage of townspeople and in a rise in their socio-economic role. On the other hand, suburbanisation, which consists in movements of townspeople (generally out of a larger town) to its suburbs, becomes visible. Counter-urbanisation means that townspeople move further out – beyond the adjacent suburbs.

The report *Miasta przyszłości. Wyzwania, wizje, perspektywy* [Towns of the future. Challenges, visions, perspectives] states that urban development is indispensable for sustainable regional development of the European Union (KE 2011: 5). A significant role in the process is attached, beside large towns, to small and medium-sized ones. They make for important centres providing political and private services, accumulation of knowledge, fostering innovation and building infrastructure at a regional and local level. They exert their impact not only on the wealth and maintenance of their inhabitants, but on local population as well.

Regional spatial coherence and development of urban functional areas make for a tough challenge as defined in *Strategia Rozwoju Województwa Lubuskiego* [The development strategy for Lubuskie Province] (Sejmik Województwa Lubuskiego 2011: 10). Towns in the *Strategia* are called centres that absorb signals of development and transmit them onto rural areas. The objective behind this paper is to carry out an analysis into the formation of the size of towns in the region, their location and mutual

interrelationship. Statistical tools such as Zipf's sequence-size and the gravity model have been applied. The empirical data used refer to the state as in 2015.

Research method

One of the basic regularities that occur in a settlement system is a relationship between the sequence of towns and their size (Runge 2006: 439). That relationship is described by the so-called Zipf's rule of size-sequence. It can be expressed by the formula given below:

$$P_j = P_1 \cdot j^{-a} \quad (j = 1, 2, \dots, n) \quad (1)$$

where:

P_j – j -town population,

P_1 – population of the largest town in a given set,

j – town number in the population sequence from the most densely populated one,

a – town size contrast exponent in the researched set.

In order to assess the parameters, this model has to be reduced to a linear form by finding the logarithm (see Formula 2):

$$\log P_j = b - a \cdot \log j \quad (2)$$

According to Zipf's law, the distribution of settlement units is affected by two forces: differentiating and uniting (Męczyński, Konecka-Szydłowska and Gadziński 2010: 14). The value of the contrast exponent $|a|=1$ means that the forces are in equilibrium and the system itself is balanced. Towns have been developed uniformly, with the principal town placed in the relative position. In the case where $|a|<1$, the force differentiating the town population is prevailing. This means that medium-sized towns are dominant, while the principal one plays a minor role. Conversely, when $|a|>1$, the unifying force prevails. The principal town holds a very strong position, with smaller towns dominating. To assess the parameters one of these methods can be applied: graphic, least squares or a mean exponent.

In the settlement system, relationships between towns in the region also play an important role. For towns can be seen as two centres separated from each other between which flows of humans, goods, funds and information take place. The force of integration between towns can be expressed by the gravity formula (see Formula 3):¹

$$I_{ij} = \frac{P_i^\alpha \cdot P_j^\beta}{d_{ij}^b} \cdot k \quad (i, j = 1, 2, \dots, n) \quad (3)$$

¹ Formulated by I. Newton (1687), the law of universal gravity says that two material particles attract one another proportionally to the product of their masses and inversely proportionally to the square of the distance between their centres. This dependency has been used outside physics proper to describe spatial formation of various economic and social events. The formulas here are after (Runge 2006: 468).

where:

- I_{ij} – interactive force between the towns i and j ,
- P_i, P_j – mass magnitude (population) of the towns i and j ,
- d_{ij} – distance between the towns i and j ,
- k – constant.

The formula parameters are found out empirically, applying various units depending on the specific quality of the researched set of units, types of masses and distances. Providing $k = \alpha = \beta = 1$, this formula may also be presented as follows (see Formula 4):

$$I_{ij} = \frac{P_i \cdot P_j}{d_{ij}^b} \quad (4)$$

In practical terms, the concept of distance also needs defining. It could be a straight line, road distance, temporal span, economic or social distance (for example available labour).

Towns in the region against the background of Poland

When the area and population are to be considered, the Province of Lubuskie places itself as one of the smallest in Poland. The region has the area of 13 988 km² and has two capitals: Gorzów Wielkopolski (seat of the province governor) and Zielona Góra (seat of the local diet). With respect to its administrative division, the province is divided into 12 landed districts and two municipal ones (the province capitals). Out of its 82 municipalities, 9 hold the status of an urban municipality, 33 are mixed urban-rural municipalities, and 40 ones are rural. The 2015 vital statistics show the population of 1 020 307 people, which makes 2.65% of Poland's population (GUS 2015).

The settlement system in a given region means a certain functional unity, a collection of interdependent and co-actively involved settlement units (Liszewski and Maik 2000: 281). In the Province of Lubuskie such a system is composed of 42 towns and 1 297 rural localities. Basic indices characterising how densely populated towns in the region are are given in Table 1.

It can be concluded that the density of towns in the province is comparable to the density of town networks in Poland. The number of towns in the region is 30.0 per 10 thousand square kilometres, while in Poland that index is 29.3 towns. It is also a similar area per a single town that both the province and Poland have. In the region it is 333.0 km², in Poland it is 341.7 km² on the average. On the whole, 42 towns in the region have the population of 663 334 people, that is 65.0% of the region's total. That index for Poland is 60.4%.

As regards the size structure of towns, the province has two such ones with 100 000 + inhabitants (Gorzów Wlkp. and Zielona Góra), 4 towns have their population between 20 and 100 thousand (Świebodzin, Żagań, Żary, Nowa Sól) and 34 towns with their

Table 1
Town density in Lubuskie Province against Poland for the year 2015

Specification	Lubuskie Province	Poland
Towns total	42	915
Towns per 10 km ²	30.0	29.3
Area per one town in km ²	333.0	341.7
Urban population in population total	65.0	60.4
Average population of one town	15 794	25 392
Number of rural localities per a single town	30.9	57.4

Source: own work based on GUS 2015 (access: 15.10.2017, <http://www.stat.gov.pl>).

population below 20 thousand.² As regards their spatial distribution, 26 towns are in the Zielona Góra subregion, and 16 in the Gorzów Wlkp. subregion. Both province capitals are of importance. They are described in Table 2 in comparison to some other capitals.

Table 2
Lubuskie Province capitals against selected provinces in 2015

Specification	Zielona Góra	Gorzów Wlkp.	Warszawa	Poznań	Katowice	Olsztyn	Opole
Population	138 711	123 762	1 744 351	542 348	299 910	173 444	118 931
Percentage of province population	13.6	12.2	32.6	15.6	6.6	12.0	11.9
Percentage of those at work*	17.0	16.3	47.5	21.5	12.6	19.0	20.9

* Data applies to entities employing more than 9 people.

Source: own work based on BDL GUS (access: 15.10.2017, <http://www.stat.gov.pl>).

Bearing in mind how big the region is, it can be said that the Province capitals play a similar role to that of other capitals. If the capital of Poland is out of comparison, then it appears that the population percentage for Zielona Góra (13.6%) and Gorzów Wlkp. (12/2%) is comparable to that of other provinces: Wielkopolskie (15.6%), Warmia-Mazury (12.0%), Opole (11.9%). That figure is even higher than that for Katowice – the capital of Śląskie Province (6.6%).³ As regards the percentage of people at work,

² The references will name towns with 100 000 and more people as large towns, those between 20 and 100 000 are medium-sized towns, below 20 thousand are defined as small towns (see Runge 2006, 438).

³ This case, however, calls for its specificity, namely Katowice is surrounded by towns like: Chorzów, Sosnowiec, Bytom, Zabrze, Gliwice, Tychy and Dąbrowa Górnicza. Together, they form *Aglomeracja Górnośląska* (the Upper Silesian Agglomeration) which counts a total of 2.8 million.

their percentage is more or less similar. It equals 17.0% for Zielona Góra, and 16.3% for Gorzów Wlkp. This proves what rank these towns have in the region's settlement system and economy.

However, it has to be emphasised, that the majority of towns in the Province of Lubuskie are small towns. All told, there are 34 such towns, while the medium-sized ones count only four. Hence, the average population of a single town in the region is only 15 794, while a typical Polish town will count 25 392 inhabitants. A characteristic quality is that in the region there are fewer rural localities (30.9) per a town than in Poland (57.4).

Size and rank of towns in the region

In agreement with Zipf's law the size of a town located in a region is the function of the position it holds in the town size sequence. That size makes an important factor in urban development. An increase in population means that towns will generate higher income, expand sales markets, in effect will provide an enlarged intellectual pool and strengthen the town's political position (Kuciński 2015: 363). A specification of towns in Lubuskie Province is shown in Table 3.

Table 3

Size and rank of towns in Lubuskie Province for 2015

Pos.	Town	Population	Pos.	Town	Population	Pos.	Town	Population
1.	Zielona Góra	138 711	15.	Krosno Odrzańskie	11 637	29.	Iłowa	3 978
2.	Gorzów Wielkopolski	123 762	16.	Drezdenko	10 377	30.	Babimost	3 943
3.	Nowa Sól	39 512	17.	Sulęcín	10 231	31.	Ośno Lubuskie	3 880
4.	Żary	38 287	18.	Strzelce Krajeńskie	10 120	32.	Kargowa	3 778
5.	Żagań	26 235	19.	Skwierzyna	9 797	33.	Małomice	3 580
6.	Świebodzin	21 963	20.	Kożuchów	9 604	34.	Gozdnica	3 195
7.	Międzyrzecz	18 392	21.	Witnica	6 908	35.	Dobiegniew	3 095
8.	Kostrzyn nad Odrą	18 031	22.	Rzepin	6 666	36.	Nowe Miasteczko	2 857
9.	Sulechów	17 176	23.	Nowogród Bobrzański	5 147	37.	Cybinka	2 791
10.	Słubice	16 918	24.	Zbąszynek	5 054	38.	Torzym	2 561
11.	Gubin	16 815	25.	Jasień	4 405	39.	Łęknica	2 531
12.	Lubsko	14 335	26.	Bytom Odrzański	4 387	40.	Trzciel	2 475

Table 3 contd.

Pos.	Town	Population	Pos.	Town	Population	Pos.	Town	Population
13.	Wschowa	14 217	27.	Sława	4 307	41.	Lubniewice	2 055
14.	Szprotawa	12 176	28.	Czerwieńsk	4 115	42.	Szlichtyngowa	1 317

Source: own work based on BDL GUS (access: 15.10.2017, <http://www.stat.gov.pl>).

Subject to assessment was the distribution of the town sizes in the region. With that in view, Zipf's model (Formula 2) was assessed by least squares. The following formula was obtained:

$$\log P_j = 5.323 - 1.167 \cdot \log j, \quad R^2 = 0.952 \quad (5)$$

The value of the contrast exponent $\alpha = -1.167$ shows that the distribution in the Province of Lubuskie is not uniform. The dominant roles are played by the capitals Zielona Góra and Gorzów Wlkp. There is a disturbance, that is a shortage of medium-sized towns and an excess in the number of small towns. The obtained model explains in 95.2% the formation of the urban population in the region (cf. Męczyński, Konecka-Szydłowska and Gadziński 2010). The graphic presentation of the results is shown in Figure 1.

Worth noticing is the gap between the two largest towns in the region and the group of medium-sized towns. This becomes visible in the difference of the population of Zielona Góra and Gorzów Wlkp. (more than 120 thousand) and Nowa Sól (39.5 thousand). Disproportions come to surface in the subregions, especially in the Gorzów Wlkp. subregion. In this case the second largest town besides Gorzów Wlkp.

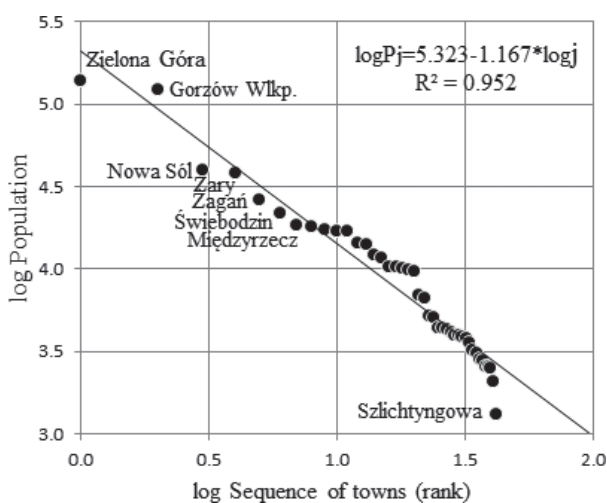


Fig. 1. Regression of size-rank of towns in Lubuskie Province for 2015

Source: Author's own.

(123.8 thousand) is Międzyrzecz (18.4 thousand). This shows that the proportion of the development of the medium-sized towns in the region is out of balance. Towns with 50 thousand and more people are absent from the map. With respect to medium-sized towns small towns are in surplus.

Gravity forces between towns in the region

Save size, relative geographic location will also affect urban functions. Its impact consists chiefly in the fact that a given town is located here, not anywhere else, and that the town itself enters into a specific relationship with other towns and its environment (Szymańska 2009: 194).

To assess relationships between towns the gravity model set out by Formula 4 was used. The calculations were carried out for two different exponents at the variable d_{ij} . To accentuate subregional relationships $b = 3$ was used, while $b = 6$ was used to accentuate local relationships. In order to draw up a comparison a classical formula of gravitation ($b = 2$)⁴ was applied. The calculations accounted for the road distances. The strongest gravity in the region is shown in Table 4.

Table 4

Strongest gravity forces in the Province of Lubuskie for 2015

Accentuation of local relationships ($b = 6$)				Accentuation of subregional relationships ($b = 3$)			
Pos.	Towns	[km]	Gravity force [population ² /km ⁶]	Pos.	Towns	[km]	Gravity force [population ² /km ³]
1.	Szprotawa Małomice	6	934.2	1.	Zielona Góra Nowa Sól	26	311 831.4
2.	Żary Żagań	15	88.1	2.	Żary Żagań	15	297 617.6
3.	Nowa Sól Bytom Odrzański	18	35.9	3.	Zielona Góra Sulechów	21	257 261.6
4.	Nowa Sól Kożuchów	15	33.3	4.	Szprotawa Małomice	6	201 805.9
5.	Zielona Góra Sulechów	21	27.8	5.	Zielona Góra Kożuchów	21	143 848.4
6.	Zielona Góra Nowa Sól	26	17.7	6.	Nowa Sól Kożuchów	15	112 436.5
7.	Zielona Góra Czerwieńsk	18	16.8	7.	Zielona Góra Czerwieńsk	18	97 873.1

⁴ Komornicki, Śleszyński and Silka (2012: 12) hold that for $b = 2$ it is regional relationships that are accentuated (interregional), for $b = 3$ – subregional relationships, while with $b = 4$ – local ones, for $b = 6$ local relationships are strong.

Table 4 contd.

Accentuation of local relationships ($b = 6$)				Accentuation of subregional relationships ($b = 3$)			
Pos.	Towns	[km]	Gravity force [population ² /km ⁶]	Pos.	Towns	[km]	Gravity force [population ² /km ³]
8.	Zielona Góra Kozuchów	21	15.5	8.	Nowa Sól Bytom Odrzański	18	78 898.1
9.	Lubsko Jasień	13	13.1	9.	Zielona Góra Żary	45	58 280.7
10.	Żagań Małomice	14	12.5	10.	Gorzów Wlkp. Strzelce Krajeńskie	28	57 055.0

Source: own calculations.

At the exponent $b = 6$, gravity is stronger for those towns which are closer to each other geographically, e.g. Szprotawa and Małomice. The gravity force in that case is 934.2 [inhabitants²/km⁶]. At the exponent $b = 3$, gravity appears to be stronger between larger towns, for instance between Zielona Góra and Nowa Sól. The gravity force approaches 311.8 [inhabitants²/km³]. In the case of the other province capital, Gorzów Wlkp., the strongest relationship takes place with Strzelce Krajeńskie [57.0 inhabitants²/km³].

In order to illustrate the existing relationships graphs were made use of. By applying the exponent $b = 3$ a connected graph was obtained in 129 relationships, while the exponent $b = 6$ yielded 108 interrelationships.⁵ The obtained graphs are shown in Figure 2.

The graph obtained at $b = 6$ points out to two distinct areas of gravitation in the region (Fig. 2a). These areas have much in common with the division of the province into two subregions: Zielona Góra and Gorzów Wlkp. Here, the role that the two capitals, which have the largest number of gravity relationships, play is very important. Gorzów Wlkp. within its own subregion holds 8 such relationships. Apart from Strzelce Krajeńskie, these are relationships with Kostrzyn nad Odrą, Witnica, Sulęcín, Lubniewice, Skwierzyna, Drezdenko and Międzyrzecz. Zielona Góra, apart from its relationship with Nowa Sól, remains related with 18 other towns in its subregion. The strongest relationships are with Sulechów, Czerwieńsk, Kozuchów, Nowogród Bobrzański, Krosno Odrzańskie, Żary, Świebodzin, Żagań, Kargowa and Babimost. Numerous relationships take place also between such towns as: Żary (11 relationships), Nowa Sól and Żagań (10 relationships) and Świebodzin (7 relationships). Fewer relationships exist between smaller towns.

⁵ By applying the classic formula $b = 2$ the number of relationships required to produce a connected graph equalled 151. The obtained graph was less readable, while the additional relationships were hard to give justification to the content. Therefore, it was assumed that the results so obtained would not be subjected to any further review.

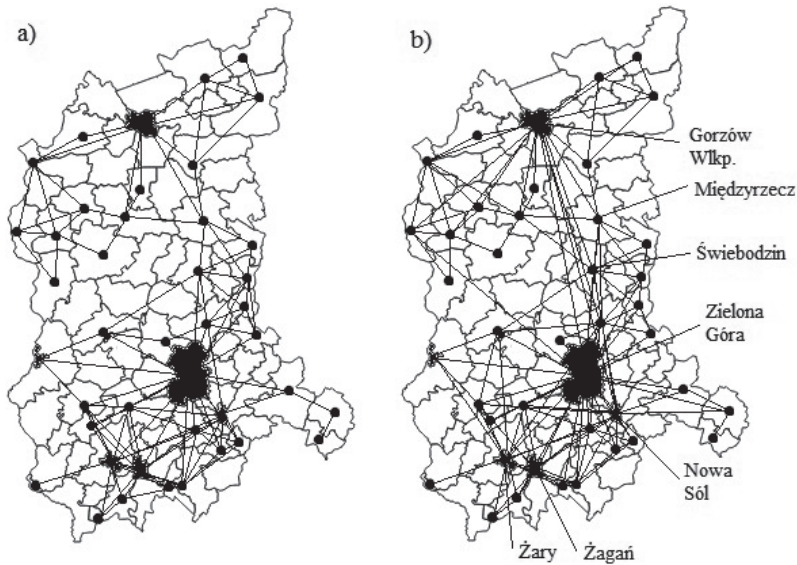


Fig. 2. Gravity relationships between the towns in Lubuskie Province for 2015: a) Accentuation of local relationships ($b = 6$); b) Accentuation of subregional relationships ($b = 3$);

Source: Own study.

With the exponent $b = 3$, besides a number of additional relationships within both subregions, that is Gorzów Wlkp. and Ośno Lubuskie and Rzepin, or Zielona Góra and Sława, gravities between the two most important towns from the opposing subregions become visible. The relationships between Zielona Góra, Nowa Sól, Świebodzin and Sulechów with Gorzów Wlkp. come to the fore. Zielona Góra maintains relationships with Słubice and Międzyrzecz (Fig. 2b). Visible are also – due to concentration of the towns – more gravity relationships in the Zielona Góra subregion, and, conversely, fewer gravity ones in the Gorzów Wlkp. subregion.

Conclusions

The settlement system in the Province of Lubuskie is made of towns of varied sizes, showing different spatial relationships among them. Analyses indicate that Zielona Góra and Gorzów Wlkp. – towns with a population exceeding 100 000 – are two major centres that are of regional and supra-regional importance. However, when Zipf's rule of size and rank is accounted for, the distribution of towns in the region shows a certain imbalance with respect to the position held by medium-sized towns. None of the medium-sized towns in the province has a population exceeding 50 thousand, while the Gorzów Wlkp. subregion does not have even a single town so numerous. The Zielona Góra subregion has a more developed network of gravity relationships between towns compared to the Gorzów Wlkp. subregion. The strength of these relationships

depends, apart from the town size, on the distances between the towns as well. It is also worth emphasising that due to their number, the issue of small town development in the region becomes important.

References

- BDL (Bank Danych Lokalnych), GUS. Access: 15.10.2017. <http://www.stat.gov.pl>.
- GUS (Główny Urząd Statystyczny). 2015. *Powierzchnia i ludność w przekroju terytorialnym w 2015 r.* Warszawa. Access: 15.10.2017. <http://www.stat.gov.pl>.
- KE (Komisja Europejska), Dyrekcja Generalna ds. Polityki Regionalnej. 2011. *Miasta przyszłości. Wyzwania, wizje, perspektywy.* Access: 15.10.2017. http://ec.europa.eu/regional_policy/pl.
- Komornicki, Tomasz, Przemysław Śleszyński and Piotr Siłka. 2012. *Charakterystyka systemu osadniczego województwa podkarpackiego z identyfikacją biegunów wzrostu oraz wyróżnieniem obszarów funkcjonalnych na poziomie regionalnym i lokalnym.* Warszawa: PAN, IGiPZ. Access: 15.10.2017. <http://www.monitoruj.podkarpackie.pl>.
- Korenik, Stanisław. 2011. *Region ekonomiczny w nowych realiach społeczno-gospodarczych.* Warszawa: Wydawnictwo CeDeWu.
- Kuciński, Kazimierz (ed.). 2015. *Geografia ekonomiczna.* Warszawa: Wydawnictwo Wolters Kluwer Business.
- Liszewski, Stanisław and Wiesław Maik. 2000. *Osadnictwo.* Poznań: Wydawnictwo Kurpisz.
- Liszewski, Stanisław (ed.). 2012. *Geografia urbanistyczna.* Warszawa: Wydawnictwo Naukowe PWN.
- Męczyński, Michał, Barbara Konecka-Szydłowska and Jędrzej Gadziński. 2010. *Poziom rozwoju społeczno-gospodarczego i klasyfikacja małych miast w Wielkopolsce.* Poznań: Uniwersytet Adama Mickiewicza w Poznaniu, Instytut Geografii Społeczno-Ekonomicznej i Gospodarki Przestrzennej. Access: 15.10.2017. <http://www.wrot.umww.pl>.
- Runge, Jerzy. 2006. *Metody badań w geografii społeczno-ekonomicznej. Elementy metodologii, wybrane narzędzia badawcze.* Katowice: Wydawnictwo Uniwersytetu Śląskiego.
- Sejmik Województwa Lubuskiego. 2012. *Strategia Rozwoju Województwa Lubuskiego 2020.* Zielona Góra. Access: 15.10.2017. <http://lubuskie.pl>.
- Szymańska, Daniela. 2009. *Geografia osadnictwa.* Warszawa: Wydawnictwo Naukowe PWN.

Joanna JACZEWSKA*

SALON CZY GARAŻ MIEJSKI? ANALIZA DYSKURSU WOKÓŁ SPORU O KIERUNEK PRZEKSZTAŁCEŃ ULICY STAROWIEJSKIEJ W GDYNI¹

A SALON OR A CITY GARAGE? AN ANALYSIS OF THE DISCOURSE ABOUT THE DISPUTE OVER THE DIRECTION OF TRANSFORMATION OF STAROWIEJSKA STREET IN GDYNIA

Nr DOI: 10.25167/sm.1254

ABSTRAKT: W artykule przedstawiono analizę postaw poszczególnych stron konfliktu w dyskursie publicznym dotyczącym zmian w funkcji i zagospodarowaniu jednej z głównych ulic w Śródmieściu Gdyni. W wyniku analizy treści materiału zebranego w trakcie konsultacji społecznych zidentyfikowane zostały podstawowe ramy interpretacyjne wykorzystywane przez poszczególnych aktorów. Analiza dyskursu pozwoliła zrekonstruować argumentację przemawiającą za poszczególnymi wariantami zmian oraz zinterpretowała ich genezę, dynamikę oraz tło kulturowe. Badanie ujawniło wykorzystywanie co najmniej kilku dominujących ram interpretacyjnych: 1) praw i swobód, 2) ożywienia ulicy, 3) nowoczesności oraz 4) użyteczności przestrzeni publicznej.

SŁOWA KLUCZOWE: przestrzeń publiczna, analiza dyskursu, partycypacja społeczna, konflikt, zrównoważony transport

ABSTRACT: The article presents an analysis of the attitudes manifested in the conflict discourse around the functional changes occurring in one of the main streets of the city of Gdynia. By analyzing the content of the material collected during local consultations, several basic interpretative frames used by individual actors were identified. The application of discourse analysis to the collected data facilitated a reconstruction of the arguments given for specific variants of the proposed changes. It also helped to interpret the genesis, dynamics, and cultural background of these arguments. The study revealed the use of at least several dominant interpretative frames, including 1) rights and freedoms, 2) liveliness of street life, 3) modernity and 4) utility of public space.

KEY WORDS: public space, discourse analysis, social participation, conflict, sustainable transport

* Uniwersytet Gdański, Wydział Oceanografii i Geografii, Instytut Geografii, Zakład Rozwoju Regionalnego, ul. Jana Bażyńskiego 4, 80-309 Gdańsk, e-mail: joanna.jaczevska@ug.edu.pl, <https://orcid.org/0000-0002-9608-2340>

¹ Dziękuję za współpracę i materiały uzyskane od Laboratorium Innowacji Społecznych w Gdyni, jednostki miejskiej, która była odpowiedzialna za przeprowadzenie konsultacji dotyczących ulicy Starowiejskiej.

Wprowadzenie

Współczesność stawia samorządne i demokratyczne władze miasta przed wyzwaniem, które niejednokrotnie wydają się wzajemnie sprzeczne, zmuszając władze do godzenia ze sobą niekompatybilnych interesów. Strukturę i dynamikę stanowisk, które są istotne w zarządzaniu miastem coraz trudniej jest zrekonstruować i zinterpretować. Dyskusje o przekształceniach jednej z centralnych ulic miejskich odzwierciedlają wielość perspektyw jej użytkowników. Prowadzone przez władze miasta konsultacje społeczne pozwalają uchwycić najważniejsze osie sporu i główne wątki pojawiające się w dyskursie publicznym. Zarówno temat partycypacji społecznej w zarządzaniu miastem, jak i zagadnienie konfliktów społeczno-przestrzennych, często powiązanych z przekształcaniami miasta, są bogato reprezentowane w literaturze przedmiotu (Basaj 2013, Drozda 2019, Gawroński 2015, Kotus 2014, Sobol i Krakowiak-Drzewiecka 2017, Sowada 2019, Tabernacka 2010). Niniejszy tekst stanowi nieco inne ujęcie tych zagadnień. Z wykorzystaniem narzędzi socjologii rozumiejącej analizowano postawy użytkowników przestrzeni miejskiej, spierających się o docelową funkcję centralnej przestrzeni miejskiej i odwołujących się przy tym do dostępnego im wachlarza argumentów. Celem artykułu jest rekonstrukcja poglądów zaangażowanych interesariuszy i wskazanie ich ukrytych założeń za pomocą analizy ramowej.

Niniejszy artykuł koncentruje się na jednym, wybranym przykładzie konsultacji społecznych wokół tematu żywo interesującego mieszkańców, czyli zmiany funkcji jednej z centralnych a zarazem najstarszych ulic miasta, pamiętającej czasy, gdy Gdynia była jeszcze wsią rybacką, a obecnie stanowiącej ważny trakt łączący dworzec kolejowy z rewitalizowanymi terenami nabrzeża. Ponieważ ulica ta zarazem stanowi istotny, choć nie bezalternatywny korytarz komunikacji samochodowej, a także pełni różnorodne funkcje, między innymi mieszkalne i handlowe, to dyskusja nad jej zmianami obrazuje to, jak przemiany kulturowe wpływają na kształt dialogu społecznego i ujawniające się w nim globalne systemy wartości. Zastosowane w artykule metody analizy dyskursu pozwalają lepiej zrozumieć stanowiska poszczególnych aktorów, ujawnić ukryte założenia, a przez to wyjaśniać punkty zapalne konfliktów pojawiające się w dyskursie dotyczącym przekształceń współczesnego miasta.

Studium przypadku

Dyskusja na temat ulicy Starowiejskiej zaczęła się na długo przed zainicjowaniem wymienionych na wstępie konsultacji. W 2014 r. rozpoczęła się realizacja unijnego projektu Civitas Dynamo, zakładającego między innymi wprowadzenie strefy pieszej na jednej z głównych ulic w mieście. Została w nim wzięta pod uwagę między innymi ulica Starowiejska². Oprócz sondażu elektronicznego przeprowadzone zostały wówczas

² Oficjalny komunikat prasowy: <https://www.gdynia.pl/dla-mediow/komunikaty,4100/starowiejska-krolestwem-piesznych,427650> [dostęp: 16.05.2019].

warsztaty urbanistyczne, spotkanie konsultacyjne z interesariuszami oraz pilotażowe zamknięcie ulicy na kilka dni. W trakcie realizacji projektu dał o sobie znać narastający konflikt pomiędzy zwolennikami ograniczenia ruchu kołowego a jego przeciwnikami. Na kanwie sporu o ewentualne wyłączenie ruchu ukonstytuowały się w odpowiedzi dwie działające do dzisiaj organizacje społeczne³. W rezultacie, przy braku zdecydowanej decyzji co do kierunków zmian, władze miasta wprowadziły na obszarze ulicy Strefę Tempo 30 i doprowadziły do wzbogacenia traktu o elementy małej architektury. Choć dyskusje oficjalne zostały wstrzymane, to temat powracał wielokrotnie w mediach i w dyskusji publicznej⁴, a w 2018 roku została podjęta przez władze miasta decyzja o ponownym otwarciu tego tematu i przeprowadzeniu kompleksowych konsultacji społecznych dotyczących przyszłości ulicy Starowiejskiej.

Źródła danych i metody ich zbierania

Konsultacje społeczne są jedną z form włączania mieszkańców w podejmowanie decyzji. Upodabnia je to do innych procedur demokratycznych: choć każdy ma prawo w nich uczestniczyć, to nie każdy z tego prawa korzysta. Znaczącymi aktorami stają się ci, którzy dobrowolnie decydują się na uczestnictwo w takich procesach, ponieważ w mniejszy lub większy sposób wpływają na politykę miejską, a to, w jaki sposób przedstawia swoje racje, może mieć wpływ na konkretne decyzje władz miasta.

Grupa osób, które biorą udział w konsultacjach, nie może być traktowana jako reprezentatywna dla poglądów całej populacji, ponieważ powstaje wedle mechanizmu autoselekcji – agregacji indywidualnych decyzji o uczestnictwie. Trzeba brać pod uwagę, że w takich procesach często znaczną rolę odgrywają też ruchy miejskie i aktywiści, wprowadzając nowe wątki do głównego nurtu debaty (Sowada 2019, 273). W analizie zebranego materiału zastosowanie znajdują więc metody jakościowe, a nie ilościowe. Te pierwsze dają możliwość dokładniejszej wiwisekcji różnorodnych i różnorodnie uzasadnionych opinii, pozwalają uwidocznic i skategoryzować szeroki wachlarz poglądów i perspektyw obecnych w dyskursie miejskim.

Konsultacje omawiane w niniejszym artykule trwały od 16 marca do 30 czerwca 2018 r. Proces ten składał się z trzech etapów: 1) działań diagnostycznych, 2) wypracowywania kompromisowych wariantów zagospodarowania ulicy oraz 3) zbierania opinii na temat zaproponowanych wariantów. W tabeli 1 przedstawiono liczbę osób uczestniczących w poszczególnych etapach.

Podczas trwania konsultacji prowadzona była akcja informacyjna. By dotrzeć do jak największej liczby potencjalnie zainteresowanych osób, oprócz formularza elektronicz-

³ Stowarzyszenie Kupcy Starowiejskiej, zrzeszające grupę przedsiębiorców prowadzących działalność gospodarczą na ul. Starowiejskiej, oraz Stowarzyszenie Starowiejska/Miasto Wspólne, zrzeszające aktywistów miejskich walczących o zmianę funkcjonowania tej ulicy.

⁴ Na lokalnym portalu informacyjnym www.trójmiasto.pl w latach 2014–2018 pojawiło się łącznie 28 artykułów dotyczących ul. Starowiejskiej (według lat: 2014 – 5 artykułów, 2015 – 4, 2016 – 10, 2017 – 2, 2018 – 7).

Tabela 1

Etapy konsultacji dotyczących ulicy Starowiejskiej

Etap	Narzędzie	Termin	Liczba uczestników
1) Diagnoza	kwestionariusz <i>online</i> + papierowy	16.03–03.04.18	822
2) Wypracowywanie wariantów	cykl trzech warsztatów	14.04–12.05.18	26
3) Zbieranie opinii	kwestionariusz <i>online</i> + papierowy	04.06–30.06.18	760

Źródło: opracowanie własne na podstawie: Stokłuska 2018b, 12–20.

nego rozdystrybuowano wśród mieszkańców ulicy formularze papierowe, wrzucając je do skrzynek pocztowych⁵, jak również umieszczono ogłoszenia na ulicy (w punktach handlowo-usługowych oraz na tablicy informacyjnej). Skorzystano z różnych kanałów informacyjnych będących w gestii władz miasta (strona www, media społecznościowe, oficjalny miejski biuletyn „Ratusz”). Zainteresowani, oprócz zgłaszania uwag papierowo lub elektronicznie, mogli dzielić się opiniami podczas otwartego spotkania dla mieszkańców. W proces konsultacji włączyło się łącznie ponad kilkuset mieszkańców miasta (Stokłuska 2018b, 3). Można więc założyć, że akcja informacyjna towarzysząca konsultacjom umożliwiła dotarcie do różnorodnych grup interesariuszy, jak również wypowiedzenie się większości zainteresowanych osób.

Metody analizy

W związku z tym, że niniejsza praca dotyczy interpretacji argumentów stosowanych w dyskursie publicznym (dokładniej w konsultacjach społecznych) oraz społecznej dynamiki kształtowania się postaw, zastosowano w niej jedną z metod socjologii interpretacyjnej, czyli analizę dyskursu.

Ze względu na przyjęcie paradygmatu konstruktywistycznego przyjęto założenie, że fundamentalnym procesem w toku interakcji jest konstruowanie znaczeń oraz definiowanie i interpretowanie sytuacji, co w konsekwencji prowadzi do budowania tożsamości indywidualnych i zbiorowych (Nowosielski 2011, 14). Konstruowanie znaczeń odbywa się między innymi poprzez społeczne zdarzenia komunikacji językowej. Na dyskurs możemy spojrzeć jak na zdarzenie komunikacyjne w ramach wyznaczonych przez szersze konteksty sytuacji społecznych, w których za pomocą języka przekazywane są emocje, przekonania i idee w formie interakcji werbalnej (van Dijk 2001, 10). Jak zauważa Norman Fairclough, „dyskursy nie tylko odzwierciedlają czy reprezentują podmioty społeczne i relacje, ale również je konstruują i konstytuują” (Fairclough

⁵ Podczas pierwszej ankiety dostarczono do skrzynek pocztowych na Starowiejskiej i w jej okolicach ponad tysiąc wydrukowanych kwestionariuszy, a oprócz tego około dwustu formularzy przekazano przedsiębiorcom prowadzącym działalność handlowo-usługową przy ulicy Starowiejskiej. Podobnie postąpiono na etapie zbierania uwag.

1992, 3). W kontekście rywalizacji różnych sposobów definiowania rzeczywistości w dyskursie miejskim warto zauważyć za Cezarym Trutkowskim, że „każda opinia, nawet podzielana przez bardzo niewielką liczbę osób lub wręcz będąca opinią jednostkową, o ile tylko zostanie włączona do uniwersum dyskursu publicznego (wygłoszona wobec innych osób), już poprzez sam ten fakt staje się elementem nieustającego procesu kształtowania reprezentacji społecznych” (Trutkowski 2002, 120).

W badaniu wykorzystano analizę ram interpretacyjnych (*framing analysis*), która czerpie inspirację z „ram” Ervina Goffmana, definiującego je jako schematy interpretacyjne umożliwiające jednostkom identyfikowanie, postrzeganie i porządkowanie doświadczeń oraz wiedzy o świecie (Goffman 1974, 21). Charlotte Ryan i William Gamson (2006, 14) określają ramy jako schematy, które, podobnie jak ramka zdjęcia, kadrują nam obraz, uwidaczniając tylko wybrane elementy, a zasłaniając pozostałe. Podobnie jest z ramami kognitywnymi – organizują i zapewniają spójność, a jednocześnie w sposób wybiórczy określają to, co jest istotne, a co nie. Cytowani autorzy wyszczególniają cztery cechy charakterystyczne ram: 1) fakty nabierają swojego znaczenia poprzez osadzenie w ramach, które przypisują im określoną ważność, 2) ludzie posiadają nieograniczoną liczbę ram interpretacyjnych/poznawczych, każdy problem lub wydarzenie może zostać przedstawione na wiele sposobów, 3) udane przewartościowanie, przekształcenie ramy opiera się na dotarciu do światopoglądu i wartości oponentów oraz 4) ramy posiadają również pośrednie lub bezpośrednie odwołania do wartości moralnych (Ryan i Gamson 2006, 14–15).

Charakterystyka materiału badawczego

Materiał poddany analizie pochodził z pierwszego i trzeciego etapu konsultacji, czyli z ankiety diagnostycznej i ankiety finalizującej konsultację. Kwestionariusze zawierały pytania zarówno zamknięte, jak i otwarte, a w metryczce mieszkańcy pytani byli o podstawowe dane demograficzne. Oprócz informacji o wieku i płci zbierane były między innymi informacje o miejscu zamieszkania i głównych sposobach przemieszczania się po mieście (Stokłuska 2018a, 2–3; Stokłuska 2018b, 20–23). W ankiecie diagnostycznej rozkład płci był zrównoważony, natomiast proporcje wieku w grupie wypowiadającej się były nieco zaburzone. Największą część stanowili respondenci należący do kategorii wiekowej 26–45 lat (62%)⁶. Oprócz osób mieszkających w bezpośrednim sąsiedztwie ulicy (26% badanych) dużą część wypowiadających się stanowiły osoby spoza Śródmieścia. Podobną dysproporcję wiekową można było zaobserwować w drugiej ankiecie. W porównaniu do respondentów ankiety diagnostycznej okoliczni mieszkańcy (Starowiejskiej i najbliższych ulic) stanowili w niej nieco większą część badanych, to znaczy

⁶ Jak wynika z danych bazy meldunkowej (stan na grudzień 2017 r.), w populacji Gdyni osoby w grupie wiekowej 26–45 lat stanowią 30% wszystkich mieszkańców. Wyłączając najmłodszych gdynian (poniżej 15. roku życia), grupa ta stanowi 35% populacji ogólnej. Źródło danych: Wydział Polityki Gospodarczej, UM Gdyni.

około jednej trzeciej (34%) wszystkich osób, które się wypowiedziały (Stokłuska 2018b, 20–23). Zawarte w artykule cytaty zostały opatrzone opisem metryczkowym danego respondenta według kategorii opisanych w tabeli 2.

Tabela 2

Opis metryczkowy zastosowany do cytatów

Źródło	(a1) ankieta diagnostyczna, (a2) ankieta końcowa
Płeć	(K) kobieta, (M) mężczyzna
Wiek	(<26) poniżej 26 r.ż., (26–45) 26–45 r.ż., (46–65) 46–65 r.ż., (>65) powyżej 65 r.ż.
Zamieszkanie	(m) ul. Starowiejska lub okoliczne ulice, (p) pozostałe obszary
Główny sposób przemieszczania się po mieście	(1) głównie samochodem (2) mieszany: zarówno samochodem, jak i innymi środkami transportu (3) głównie komunikacją publiczną, rowerem lub pieszo

Źródło: opracowanie własne na podstawie bazy danych z konsultacji.

Dla przykładu podpis w postaci [a1_M<26_m1] oznacza, że opinia pochodzi z pierwszej ankiety diagnostycznej (a1), wypowiadał się mężczyzna poniżej 26. roku życia, mieszkaniec najbliższej okolicy (m), a jego główny środek transportu to samochód (1).

Wyniki badań

Prawa i swobody kierowców

Jednym z głównych zagadnień poruszanych w dyskusji o ulicy Starowiejskiej i wyraźnie zauważalnym w argumentach respondentów jest kolizja uprawnień pieszych i osób poruszających się samochodami. Napięcie związane z tą sprzecznością odgrywa pierwszoplanową rolę w zebranych opiniach i może być również przejawem szerszego dyskursu, w którym „kultura samochodowa” (Urry 1999, 3–13) wchodzi w konflikt z kulturą miasta zorientowanego na komfort pieszych i ochronę środowiska przyrodniczego.

W pierwszej kolejności omówione zostaną argumenty odwołujące się bezpośrednio do figury praw i swobód mieszkańców. Część respondentów zdaje się zakładać, że istnieje coś w rodzaju naturalnego prawa do swobodnego poruszania się po mieście samochodem i parkowania go w dogodnym miejscu:

Zamknięcie ulicy dla aut jest pogwałceniem praw wszystkich mobilnych mieszkańców Gdyni. [...] Chcę mieć możliwość swobodnego poruszania się po moim mieście!
[a2_K26–45_p1]⁷

⁷ Zacytowane wypowiedzi są fragmentami pisemnych odpowiedzi mieszkańców na pytania otwarte. Zachowano ich oryginalną formę gramatyczną.

Wedle tej opinii udostępniona obecnie przestrzeń dla samochodów powinna być w zasadzie tylko poszerzana – w żadnym razie ograniczana. Akceptowalne i sensowne według takiej perspektywy wydaje się co najwyżej przeniesienie miejsc parkingowych.

Ograniczanie liczby miejsc parkingowych będzie miało sens, gdy będzie wybudowana odpowiednia ilość parkingów na- i podziemnych w całym mieście. [a2_M>65_m1]

Jakiegokolwiek ograniczenia dla ruchu kołowego wydają się niektórym niezrozumiałym utrudnieniem, tym bardziej, że wielu respondentów zaznacza, że już teraz występują w mieście duże problemy z parkowaniem, a zaproponowane pomysły mogą to tylko pogorszyć:

Deptak na Starowiejskiej to beznadziejny pomysł. Na Starowiejskiej jest spory ruch samochodowy nawet poza godzinami szczytu i permanentnie zajęta jest przeważająca większość miejsc parkingowych. Jednocześnie piesi mają do dyspozycji szerokie, wygodne chodniki. [a1_K26–45_m3]

Przekonanie o konieczności pozostawienia ruchu samochodowego jest związane z założeniem, że wystarczy miejsc dla wszystkich użytkowników. Piesi mają na ulicy Starowiejskiej szerokie i wygodne chodniki, więc samochody nie mogą im w żaden sposób przeszkadzać. Przestrzeń jest elastyczna, bo jest w stanie pomieścić kolejne samochody, a zarazem zaspokoić w sposób wystarczający potrzeby pozostałych uczestników ruchu.

Część respondentów poruszających się samochodami deklaruje, że czuje się obiektem niesprawiedliwego ataku. Osoby te uważają, że utrudnia im się ciągłe życie i pozbawia praw kosztem jakichś innych grup interesów, które bywają różnie identyfikowane. Najczęściej jako winni przywoływani są rowerzyści, którzy w odczuciu części osób sukcesywnie zawłaszczają miasto, lekceważą przepisy i stanowią zagrożenie na drogach. Coraz częstsze zmiany ułatwiające ruch rowerowy w mieście są uważane przez tę kategorię respondentów za nieuzasadnione, głównie ze względu na niewielką liczbę użytkowników infrastruktury rowerowej. Jeden z respondentów uskarża się:

Dlaczego w ogóle bierze się pod uwagę rowerzystów skoro ich jest mniej, a w okresie jesienno-zimowym prawie wcale. Piesi też mają do dyspozycji naprawdę szerokie chodniki. [a2_K26–45_p1]

Samochód przedstawiany jest jako wyznacznik ucywilizowania – jego przeciwnicy mogą się więc wydawać, *implicite*, niecywilizowani. Jest to wręcz niezastępowalny pojazd, który rzekomo zapewnia komfort, prywatność i ułatwia życie:

Ludzie chcą korzystać z dobrodziejstw cywilizacyjnych i technologicznych! Jedną z nich jest samojezdny, chroniący przed aurą, własny (indywidualny – tj. zapewniający prywatność) środek transportu... Czyli tak demonizowany obecnie, a przecież tak

ułatwiający życie (lada moment – elektryczny) samochód. Tego tak komfortowego [...] pojazdu ani rower, ani autobus nie zastąpią. No chyba że, tak jak za komuny, władza i entuzjaści utopijnych wizji powszechnej szczęśliwości (wiedzący lepiej od ludzi, czego ci ostatni potrzebują) zrobią i tak po swojemu... [a2_M46–65_m2]

Powyższy cytat dobrze ilustruje to, jak podszyte własnym interesem przekonania mogą być uwikłane w swoisty dyskurs nowoczesności, w którym stawką są zyski i koszty rozwoju technologicznego. To właśnie ów dyskurs, nie mniej niż interesy, które w wypowiedziach wcale nie wychodzą na pierwszy plan, uzasadnia przedstawiane argumenty i ich poetykę. Winnymi ograniczeń ruchu samochodowego, oprócz omówionych już wcześniej rowerzystów, są bliżej nieokreśleni zwolennicy deptaków czy entuzjaści utopijnych wizji. Grupy te przedstawiane są jako oderwane od rzeczywistości, nieznające realnych problemów ludzi i ich tempa życia:

Zwolennicy rowerów, deptaków to są zazwyczaj osoby w wolnych związkach, starsi, którzy nie wiedzą, co to tempo życia codziennego! Dla nas i dla wielu z tego miasta rower to tylko w weekendy i wakacje. [a1_K46–65_p1]

Grupy działające na rzecz ruchu pieszego i rowerowego zdają się w mniemaniu osób cytowanych działać z pobudek ideologicznych, lubować w nierealnych wizjach, narzucając swój styl życia i wręcz *quasi*-religijną moralność. Jak pisze jeden z respondentów:

Nie rozpoczynajmy krucjaty przeciwko kierowcom [...]. [a2_M<26_p3]

Samochód jako katalizator życia w mieście?

Oprócz postulatu, że rządzący winni bronić swobód kierowców, podnoszone są dodatkowe argumenty pokazujące ewentualne konsekwencje ograniczeń ruchu samochodowego. Jakikolwiek tego rodzaju ograniczenie miałoby przyczynić się do zmniejszenia znaczenia tej ulicy i degradacji jej funkcji handlowej. Jak to ujęła jedna z respondentek, przyczyną miałyby być fakt, że:

Spółczeństwo mamy zmotoryzowane i leniwe. Chętniej podjedzie do Riviery [największa galeria handlowa w Gdyni – przyp. J.J.] na darmowy i pewny parking, jak poszukiwanie parkingu w okolicach ul. Starowiejskiej, by z buta z wózkiem i dziećmi podejść do sklepu. [a1_K46–65_p1]

Im mniej miejsc parkingowych, tym mniejsza miałyby być liczba chętnych do odwiedzenia tej ulicy. Centra handlowe, nastawione na zmotoryzowanego klienta, przedstawiane są jako przestrzenie, z którymi ulice handlowe powinny rywalizować na tych samych zasadach, jeżeli miałyby pozostać ośrodkami życia miejskiego. Dzieje się tak:

[...] ponieważ to, czego centrum potrzebuje, to przede wszystkim miejsc parkingowych, a nie deptaków. Centrum to handel i usługi. A te to ruch. Jeżeli utrudnimy dojazd

i zaparkowanie przyjeżdżnym [...], to pojedą na zakupy i w interesach gdzie indziej. [a2_M46-65_m2]

Według cytowanych osób w centrum miasta potrzeba nie tyle przestrzeni dla pieszych, co przede wszystkim parkingów. Ruch oznacza dojazd samochodem. Mimo że możliwość przejazdu ciągle istnieje i ulica Starowiejska jest według respondentów „ostatnim miejscem, gdzie da się jeszcze zaparkować”, to ci sami respondenci stwierdzają, że ulica traci swój status. Pojawiają się stwierdzenia, że już w tej chwili ulica Starowiejska jest „pusta” i pozostały na niej tylko „nieliczne punkty handlowe”. W domyśle pozostaje pytanie, czy przyczyną obecnych problemów handlu na ulicy Starowiejskiej jest rzeczywiście niewystarczająca liczba miejsc parkingowych, czy może inny czynnik, na przykład zbyt duża liczba zaparkowanych samochodów. Jedna z respondentek podkreśla, że oprócz funkcji handlowych ulica Starowiejska posiada jeszcze inne funkcje, które uzależnione są w znaczącym stopniu od możliwości dojazdu samochodem:

Trzeba dać możliwość dojazdu samochodem klientom biur. Jeżeli zabraknie klientów to biura wyprowadzą się, a ulica stanie się martwa. Klient notariusza, radcy prawnego, księgowego, tłumacza zazwyczaj przyjeżdża samochodem, nie autobusem ani rowerem. [a2_K46-65_p1]

Zacytowana powyżej wypowiedź wskazuje notabene, jaki status społeczny bywa wciąż przypisywany użytkownikom komunikacji publicznej i osobom jeżdżącym na rowerach. Dla niektórych korzystanie z rowerów to domena członków niższych klas społecznych, więc żeby na ulicy pozostały biura i usługi wyższej rangi, należy zapewnić możliwość dojazdu samochodem.

Omówiona wyżej wizja legitymizująca szeroko pojętą „kulturę samochodową”, zderza się z inną perspektywą. Spora część osób, które wzięły udział w konsultacjach zwracała uwagę, że samochody bardziej blokują niż napędzają rozwój ulicy jako przestrzeni publicznej. To właśnie przez „przytłoczenie” samochodami spacer po ulicy miałyby obecnie nie być przyjemne i odbywać się bardziej z potrzeby niż ochoty:

Na tę chwilę potencjał Starowiejskiej wydaje się być niewykorzystany, a znaczna ilość samochodów powoduje, że spacer po niej odbywa się najczęściej z uwagi na potrzebę załatwienia jakiejś sprawy [...]. [a2_M26-45_m3]

W wypowiedziach części respondentów samochody jawią się jako współczesna plaga miast – nie tylko Gdyni. „Wszechobecne”, „parkowane gdzie się da” pojazdy spalinowe stanowią problem, utrudniając ruch w mieście i degradując jego wizerunek, a więc jeden z elementów dobra wspólnego:

Gdynia powinna bardziej dbać o pieszych i rowerzystów, a nie o osoby, które wszędzie poruszają się autem! Miasto jest sparaliżowane przez wszechobecne samochody zaparkowane gdzie się da. [a1_K<26_p3]

W innej wypowiedzi piętnowani są także przedsiębiorcy, którzy według cytowanego respondenta reprezentują postawę nastawioną wyłącznie na maksymalizację krótkotrwałych korzyści:

Miasto ma gdzieś estetykę. Nadal będzie tu parking i przeważy głos januszy-przedsiębiorców. [a1_M26–45_p3]

W wypowiedziach respondentów pojawiają się stwierdzenia, że ulica Starowiejska może zacząć kwitnąć, odżyć na nowo po usunięciu samochodów:

[...] Na pewno nie powinny dominować na tej ulicy samochody! Wystarczy, że całe Śródmieście jest nimi zastawione. Mam nadzieję, że coś się naprawdę zmieni w naszym mieście i Gdynia będzie atrakcyjnym miejscem do życia, a Starowiejska będzie początkiem tych przemian. [a1_K<26_p3]

Samochody są opisywane jako coś, co zaburza estetykę przestrzeni. W ramach tego dyskursu budzą one skojarzenia z brudem, ciasnotą i ciężkością. Są przyczyną korków, „smrodu”, hałasu, uszkadzają nawierzchnię chodników, a dodatkowo uniemożliwiają docenienie walorów unikatowej przestrzeni miasta.

Zwyczajna ulica czy wizytówka miasta?

Część osób traktuje ulicę Starowiejską jako najzwyczajszą, niczym niewyróżniającą się ulicę w centrum:

Starowiejska to jest typowa ulica miasta, która powinna służyć mieszkańcom Gdyni, nie tylko dla mieszkańców Starowiejskiej. Uważam, że powinna pozostać ulicą przejezdną [...]. [a1_K46–65_p1]

Respondentka uważa więc, że ulica nie jest na tyle atrakcyjna i ciekawa, by zrezygnować z jej licznych funkcji na rzecz stworzenia strefy pieszej. Ulica Starowiejska powinna pozostać przede wszystkim użytkowa i w pewnym sensie służebna wobec komunikacji kołowej. W istocie jakiegokolwiek pomysły związane z ograniczaniem na niej ruchu są postrzegane przez część respondentów wyłącznie jako utrudnienia dla mieszkańców miasta. W niektórych wypowiedziach pojawia się głębokie niedowierzanie co do obiecywanych skutków zmian. Dominuje ostrożność i postulat powstrzymywania się przed rewolucyjnymi zmianami, dopóki nie zostaną przedstawione jakieś dowody, że usunięcie ruchu może przynieść korzyści:

Jest jeszcze za wcześnie:) na stworzenie z niej deptaku, musiałyby w 99% być wypełniona lokalami gastronomicznymi i nieszablonowymi sklepami [...] dopiero wtedy, gdy ulica będzie żyła i przyciągała tłumy, naturalne stanie się jej całkowite zamknięcie, najlepiej z ulicami ją przecinającymi. [a2_M26–45_p1]

Według części osób ulica Starowiejska nie nadaje się na strefę pieszą ze względu na ograniczony dostęp do słońca, stosunkowo młody wiek zabudowy czy to, że w Gdyni piesi mają już do dyspozycji parki i obszar do spacerów nad morzem:

Ulica Starowiejska ma mało słońca, nikt nie będzie tam przesiadywał na ławeczkach, to utopia. Do ogródków, parków nadają się inne miejsca. Ulicy przyda się ogólny remont, ale nic z niej nie zrobi miejsca przyjaznego turystom, by chcieli tam przebywać.
[a2_K26-45_p1]

Zacytowana wypowiedź dobrze ilustruje postawę separacyjną, prowadzącą do rozdzielania użytkowników samochodów, pieszych i rowerzystów, rezerwowania dla każdej z tych kategorii odrębnych przestrzeni. Jest to dyskurs nawiązujący do Locke'owskiej tradycji ścisłego podziału przestrzeni wspólnej na prywatne sektory (Sreenivasan 1995, 106–119), odmawiający zasadności przestrzeni publicznej *sensu stricto*. Na podobny syndrom zwrócił już uwagę Jacek Gądecki w swych badaniach dotyczących osiedli grodzonych, traktując podobne tendencje prywatyzacyjne jako wskaźnik słabości więzi społecznej w Polsce (Gądecki 2009, 222).

Zwróćmy uwagę, że argument o braku turystycznych walorów ulicy Starowiejskiej i konieczności wyznaczenia jej innych zadań wydaje się łatwy do odwrócenia, na co wskazują wypowiedzi szeregu innych osób. To, że do Gdyni przyjeżdża się tylko nad morze, według respondentów może wynikać właśnie z braku przyjaznych przestrzeni w innych częściach miasta:

W Gdyni brakuje jednoznacznie zdefiniowanej miejskiej przestrzeni dla ludzi poza parkami, placykami czy też pirsem, które są raczej punktowymi wyjątkami i często pozbawione są miejskiego charakteru (taką rolę pełnią w innych miastach rynki czy deptaki). Tutaj jest szansa stworzenia kompleksu śródmiejskiego (razem z placem Kaszubskim), który sprawi, że śródmieście stanie się bardziej przyjazne ludziom.
[a1_M26-45_p2]

Starowiejska to dla jednych zaledwie użyteczna ulica przejazdowa, a dla innych miejsce z dużą tradycją, a także potencjałem estetycznym i gospodarczym. Jak zaznacza jeden z respondentów, po kilku zmianach mogłaby stać się dumą centrum miasta:

Starowiejska posiada niesamowity potencjał – przepiękna historyczna ulica, która mogłaby być dumą Śródmieścia. [a1_K26-45_m2]

Część respondentów postrzega ulicę jako potencjalny salon miejski, miejsce na prestiżowe sklepy i kawiarnie, w których można by spędzać czas wolny. W wizjach części mieszkańców Starowiejska jawi się też jako nowe centrum życia miejskiego, które swym splendorem będzie promieniować na pozostałe obszary Śródmieścia:

Z pewnością byłaby to najbardziej uczęszczana ulica miasta. Wiązałoby się z tym zainteresowanie tą lokalizacją prestiżowych sklepów i różnego rodzaju kafejek. Ulica

stałaby się o wiele ciekawszym miejscem niż jakakolwiek galeria handlowa. Stałaby się sercem miasta. Zyskałyby też wszystkie sąsiednie ulice. [a1_K46–65_p3]

Część mieszkańców dostrzega w ulicy duży potencjał. Być może stanie się ona wizytówką miasta, mogącą konkurować z największymi atrakcjami Gdyni:

Jako najstarsza ulica miasta Starowiejska powinna być wizytówką miasta, swoistym salonem, w którym chętnie spędza się czas i do którego zachodzi się z prostej przyczyny chęci obcowania z estetycznym miejscem, w którym łatwo załatwić sprawunki i spędzić miło czas wolny. [a1_M26–45_m2]

To, czy tak się stanie, zależy wyłącznie od decyzji, jakie zostaną podjęte:

[...] Starowiejska powinna znajdować się na pocztówkach i innych materiałach promocyjnych obok takich atrakcji jak Skwer Kościuszki, żaglowce i okręty czy nabrzeże w całej okazałości. Tylko od nas zależy, czy tak się stanie, czy też zgodzimy się, aby służyła przede wszystkim jako droga i parking dla samochodów. [a2_M26–45_m3]

Przedstawiona tu alternatywa jest niezwykle obrazowa. Wedle tej wizji ulica Starowiejska może stać się jedną z największych atrakcji miasta albo pozostać zwykłym parkingiem służącym wygodzie kierowców.

Miasto z morza i marzeń?

Część mieszkańców skłania się ku pogładowi, że rewitalizacja ulicy ma sens wyłącznie, jeżeli zmieni się znacznie jej funkcjonowanie i ograniczy przestrzeń dla samochodów. Pogład ten jest więc na przekór wspomnianym wcześniej propozycjom ostrożnych zmian. W myśl tej logiki powierzchowny lifting nie rozwiąże podstawowych problemów związanych z ulicą, więc nie warto przeznaczać na niego większych środków:

Rewitalizacja ul. Starowiejskiej powinna być traktowana w Gdyni priorytetowo, jednak jeśli miałby być realizowany wariant 1 [najmniejsze zmiany – przyp. J.J.] to szkoda zachodu i pieniędzy, bo nie wnosi on nic nowego. Ul. Starowiejska powinna być reprezentacyjną częścią miasta, i jedynie przez znaczne ograniczenie ruchu kołowego i „oddanie” jej pieszym można to osiągnąć. [a2_K26–45_p2]

Pojawiają się również odniesienia do tożsamości Gdyni i tego, w jaki sposób miasto jest promowane. Miasto „śmiałe”, nowoczesne i innowacyjne utożsamiane jest z działaniami wyprowadzającymi ruch kołowy z centrów:

Koniecznym stworzyć strefę ruchu pieszego. Bo jeśli nie na Starowiejskiej, to gdzie? No a najwyższy czas, żeby Gdynia nie kompromitowała się takim staroświeckim stosunkiem do samochodu. [a1_K>65_p2]

Remont ulicy Starowiejskiej traktowany bywa wreszcie jako ostatnia szansa na zmianę kierunku rozwoju miasta, bez której trudno będzie wprowadzać w przyszłości

jakiegokolwiek zmiany o podobnym charakterze. Niektórzy mieszkańcy zachęcają więc władze do odważnych decyzji:

We wszystkich znaczących europejskich miastach samochody są wypychane z centrum, tworzy się przestrzeń dla ludzi. Jeśli w Gdyni na Starowiejskiej nie będzie deptaka, to nie będzie go nigdzie – jest to szansa pokazania mieszkańcom nowej jakości, wyedukowania kolejnego pokolenia ludzi – nie wolno jej zaprzepaścić. [a2_M26–45_p2]

Pojawia się również postulat, by władarze chronili i kreowali dobro wspólne niezależnie od partykularnych interesów i aby myśleli o ulicy Starowiejskiej „szeroko i naprzód, poza horyzont” jak przystało na miasto z „morza i marzeń”⁸:

Należy pamiętać, że ulica ta będąca wizytówką całej Gdyni, należy poniekąd do wszystkich jej mieszkańców. Nie tylko garstki szczęśliwców mogących mieć ją wpisaną w adresie. Jako władarze, nie bójcie się podejmować decyzji mogącej stać w sprzeczności z opiniami ludzi nie potrafiących myśleć szeroko i naprzód, poza horyzont własnego nosa. Gdynia zawsze była i powinna zostać miastem z morza i marzeń. [a1_M26–45_p1]

Przeprowadzona analiza wskazuje więc na to, że w dyskusji wokół przyszłego kształtu ulicy silnie obecny jest konflikt aksjologiczny, przed którym stoją ostatecznie władze miasta. Rozwiązania kompromisowe mogą ten konflikt czasowo załagodzić, ale nie mogą go całkowicie unieważnić. Jest to konflikt między wizjami współżycia społecznego – wizją agregacji przestrzeni prywatnych, której egzemplifikacją jest samochód, a wizją przestrzeni publicznej rozumianej jako dobro wspólne, nieredukowalne do interesów partykularnych.

Podsumowanie i wnioski

Omawiana w niniejszym artykule dyskusja na temat ulicy Starowiejskiej odzwierciedla szerszy dyskurs na temat współczesnego miasta: jakości życia, relacji między różnymi grupami interesu i rywalizujących poglądów na rozwój przestrzeni miejskiej. Poglądy mieszkańców wyrażane w trakcie konsultacji można pogrupować według czterech ram interpretacyjnych odnoszących się kolejno do: 1) praw i swobód, 2) ożywienia ulicy, 3) nowoczesności i 4) użyteczności przestrzeni publicznej.

Silnie wybrzmiewająca figura praw i swobód mieszkańców miasta implikuje istnienie naturalnego prawa do przemieszczania się swobodnie samochodem i pozostawiania go w dogodnym miejscu. Zadaniem władz byłoby, według tej wizji, zapewnienie odpowiedniej przepustowości dróg i odpowiedniej (stale wzrastającej) liczby miejsc

⁸ Hasło „Gdynia miasto z morza i marzeń” jest zaczerpnięte bezpośrednio z tytułu albumu fotograficznego Sławomira Kitowskiego z 1997 roku. Metaforyczny tytuł okazał się na tyle trafny, że stał się powszechnie używanym określeniem miasta.

postojowych. Jakikolwiek ograniczenia wydają się próbą naruszenia wolności, odbieraniem czegoś, co mieszkańcom się należy. Druga perspektywa pokazuje sytuację kierowców w zupełnie innym świetle. Samochód staje się „uzurpatorem przestrzeni”, zawłaszczającym sobie prawa do niej, ograniczając swobody pozostałych uczestników ruchu.

Już sam dyskurs praw pozwala więc dostrzec napięcie między dwiema podstawowymi orientacjami mieszkańców miasta. Pierwsza z nich, indywidualistyczna i partykularystyczna, związana zwłaszcza z wartościami prywatności i wygody, wpisuje się w perspektywę materialistyczną w rozumieniu socjologa Ronalda Ingleharta (Inglehart 1990, 56; Inglehart i Welzel 2005, 48–134). Druga jest wyraźnie postmaterialistyczna i komunitarystyczna – zorientowana na dobro wspólne, jakość życia w mieście, integrację mieszkańców, zachowanie lub stworzenie tożsamości. Jak często zdarza się w debatach aksjologicznych, także w tym przypadku w ślad za wartościami idą postawy moralizatorskie znajdujące wyraz w epitetach stosowanych wobec adwersarzy.

Drugą ramą interpretacyjną jest odniesienie do skutków, jakie wywiera na funkcjonowanie miasta transport indywidualny. Wyodrębniłam w tym zakresie dwie narracje. Z jednej strony przedstawiany jest jako niezbędny środek transportu, który utrzymuje miasto „przy życiu” niczym tlen, zapewnia ruch i przychody w handlu i usługach. Z drugiej strony blokuje i przytłacza życie miasta. Rywalizacja między tymi dwiema narracjami znajduje wyraz w tym, że obie strony posługują się często tymi samymi argumentami, tyle tylko, że je odwracają. Znajdujemy więc zarówno wypowiedź w rodzaju „Zlikwidujmy ruch, aby ożywić ulice”, jak i „Nie likwidujmy ruchu, aby ożywić ulice”. Cel wydaje się wspólny, jednak środki do jego realizacji i uzasadnienia diametralnie odmiennie.

Nowoczesność jest kolejną ramą interpretacyjną wykorzystywaną przez adwersarzy. Z jednej strony samochód przedstawiany jest jako wyznacznik statusu, zdobycz cywilizacyjna pozwalająca we współczesnym mieście na realizację wszystkich potrzeb. Przedstawiane są pojedyncze przykłady zachodnich miast, w których transport samochodowy jest rzekomo promowany. Z drugiej strony samochód przedstawiany jest jako bolączka mieszkańców współczesnych miast, przejaw staroświeckości, zacofania. Ponownie padają uzasadnienia w postaci przykładów zachodnich miast ograniczających ruch samochodowy. Samochód staje się obiektem, który przestaje się wpisywać w estetykę współczesnego miasta. Zakłóca ład przestrzenny, przytłacza, paraliżuje życie w mieście, zanieczyszcza je wizualnie, dźwiękowo i środowiskowo.

Czwarta rama interpretacyjna dotyczy użyteczności przestrzeni publicznej, i tego, jak miasto zaspokaja potrzebę „bycia u siebie”. Z jednej strony mamy kulturę zorientowaną na przestrzeń publiczną (mityczną agorę), z drugiej zaś – kulturę samochodową, w której samochód jest rodzajem ekstrapolacji domowej przestrzeni prywatnej, a miasto rodzajem zestawu funkcji (głównie ekonomicznych). Przydatne jest tu odwołanie do symboliki domu. Tak więc, z jednej strony na pierwszy plan wysuwa się funkcjonalność komunikacyjna. Ulica miejska staje się wtedy czymś w rodzaju korytarza czy

garażu, która ma spełniać swoje podstawowe funkcje, ale w której raczej nie spędzamy chętnie czasu. Z drugiej strony mamy wizję ulicy jako przestrzeni reprezentacyjnej, „salonu miasta”, do którego możemy z dumą zapraszać gości, spędzać czas z rodziną i przyjaciółmi.

W odniesieniu do pierwszej ramy warto zauważyć, że prowadzony dyskurs opiera się na nieuzasadnionych założeniach, wynikających ze *status quo*. Choć więc odwołuje się do wartości sprawiedliwości, praworządności, zasady przestrzegania przynależnych praw, to pomija zasadniczy fakt, że rzekome uprawnienia, będące przedmiotem roszczeń, nie zostały nigdy przyznane. Dyskurs ukierunkowuje się na samą ochronę uprawnień i jej formy, a nie na to, czy takie uprawnienia się w ogóle należą.

Stosowanie ramy dotyczącej ożywienia ulicy rodzi inny problem. Wedle deklaracji celem obu stron sporu jest spowodowanie, by ulica tętniła życiem. Różnica dotyczy wyłącznie sposobu, w jaki należy ten cel zrealizować. Sprzeczne przewidywania mieszkańców co do konsekwencji, jakie przyniosą określone zmiany, pokazują zagrożenie, jakie płynie z wykorzystywania konsultacji społecznych jako źródła wiedzy o sposobach rozwiązywania pewnych problemów. Pozostawiając im niekwestionowaną rolę w diagnozowaniu potrzeb lokalnej społeczności, należy być ostrożnym w przyjmowaniu przewidywań skutków pewnych rozwiązań. Istnieje zatem potrzeba systematycznych badań, które pokazywałyby realne konsekwencje różnych podejść do przekształceń przestrzeni, by podejmowane przez władze decyzje mogły być oparte na miarodajnych danych.

W szerszy dyskurs wpisuje się również rama dotycząca wizji społeczeństwa. Obie strony odwołują się do dyskursu nowoczesności, ale ta nowoczesność, której papierkiem lakmusowym staje się samochód, jest skrajnie różnie odbierana. Z jednej strony mamy najnowocześniejsze zdobycze współczesnej cywilizacji, świadczące o statusie i majątności – pozornie niezbędne i niezastępowalne, z drugiej zaś strony – pojawiający się dyskurs postnowoczesny, w którym samochód jest symbolem zacofania, czymś, co należałoby jak najszybciej porzucić i zastąpić. Refleksja ta odwołuje się do współczesnych zmian zachodzących w społeczeństwach zachodnich, a wymieniony dyskurs postnowoczesności, który pojawia się od niedawna w Polsce, ma już dłuższe tradycje w krajach Europy Zachodniej (Giddens 1990, 158–173). Charakteryzują go odniesienia do zagrożeń środowiskowych, jakości życia czy też zanieczyszczenia wizualnego przestrzeni.

Podsumowując, przeprowadzona analiza pozwoliła dostrzec założenia aktorów społecznych uczestniczących w konsultacjach dotyczących ulicy Starowiejskiej oraz strukturę argumentów towarzyszących przemianom społecznym, które znajdują swoje odzwierciedlenie w zmianach funkcjonalnych miasta. Analiza pokazuje punkty wspólne i faktyczne osie sporu, dzięki czemu możliwe jest potencjalne przeramowanie dyskursu i przekierowanie go na bardziej konstruktywne tory. Przedstawione badania zwracają również uwagę na pewne ograniczenia w wykorzystywaniu partycypacji w zarządzaniu miastem oraz sygnalizują potrzebę dalszych badań nad przekształceniami współczesnych miast.

Bibliografia

- Basaj, Martyna. 2013. Instrumenty partycypacji społecznej w teorii i praktyce zintegrowanego zarządzania miastem. *Acta Universitatis Nicolai Copernici*, 413, 279–288.
- Drozda, Łukasz. 2019. *Urbanistyka oddolna. Koszmar partycypacji a wytwarzanie przestrzeni*. Warszawa: Wydawnictwo Uniwersytetu Warszawskiego.
- Fairclough, Norman. 1992. *Discourse and Social Change*. Cambridge: Polity Press.
- Gawroński, Henryk. 2015. Efektywność partycypacyjnych instrumentów zarządzania miastem. *Ruch Prawniczy, Ekonomiczny i Socjologiczny*, 77(1), 273–286.
- Gądecki, Jacek. 2009. *Za murami. Osiedla grodzone w Polsce – analiza dyskursu*. Wrocław: Wydawnictwo Uniwersytetu Wrocławskiego.
- Giddens, Anthony. 1990. *The Consequences of Modernity*. New York: Polity Press.
- Goffman, Erving. 1974. *Framing Analysis: An Essay on the Organization of Experience*. New York: Harper & Row.
- Inglehart, Ronald. 1990. *Culture Shift in Advanced Industrial Society*. Princeton: Princeton University Press.
- Inglehart, Ronald i Christian Welzel. 2005. *Modernization, Cultural Change, and Democracy: The Human Development Sequence*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Kotus, Jacek. 2014. Partycypacja społeczna w zarządzaniu miastem: pomiędzy wykluczeniem społecznym a zaangażowaniem. *Studia Miejskie*, 13, 37–46.
- Nowosielski, Michał. 2011. Socjologiczna refleksja na temat ruchów społecznych. *Przegląd Zachodni*, 4, 3–28.
- Ryan, Charlotte i William A. Gamson. 2006. The art of reframing political debates. *Contexts*, 5(1), 13–18.
- Sobol, Agnieszka i Monika Krakowiak-Drzewiecka. 2017. Partycypacja obywateli w polityce rozwoju Śląskich Miast. *Studia Miejskie*, 25, 121–131.
- Sowada, Tomasz. 2019. *Ruchy miejskie w działaniu. Oblicza partycypacji*. Poznań: Bogucki Wydawnictwo Naukowe.
- Sreenivasan, Gopal. 1995. *The Limits of Lockean Rights in Property*. Oxford: Oxford University Press.
- Stokłuska, Ewa. 2018a. Co myślisz o ulicy Starowiejskiej? Podsumowanie wyników ankiety diagnostycznej nt. ulicy Starowiejskiej towarzyszącej konsultacjom. Dostęp: 10.05.2019. http://lis.gdynia.pl/wp-content/uploads/2018/03/Podsumowanie-ankiety_Starowiejska.pdf.
- Stokłuska, Ewa. 2018b. Porozmawiajmy o przyszłości Starowiejskiej. Raport podsumowujący konsultacje społeczne. Dostęp: 15.05.2019. http://lis.gdynia.pl/wp-content/uploads/2018/03/Raport-z-konsultacji_Porozmawiajmy-o-przyszlosci-C5%82o%C5%9Bci-ul.-Starowiejskiej.pdf.
- Tabernacka, Magdalena. 2010. *Interes indywidualny a interes publiczny w planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym*. W: *Plaszczyzny konfliktów w administracji publicznej*, red. Magdalena Tabernacka, Renata Raszevska-Skałeczka, 357–368. Warszawa: Wolters Kluwer.
- Trutkowski, Cezary. 2002. *Spoleczne reprezentacje polityki*. Warszawa: Wydawnictwo Naukowe Scholar.
- Urry, John. 1999. *Automobility, Car Culture and Weightless Travel: A discussion paper*. Lancaster: Department of Sociology, Lancaster University. Dostęp: 20.05.2019. <http://www.comp.lancs.ac.uk/sociology/papers/Urry-Automobility.pdf>.
- Van Dijk, Teun A. 2001. *Badania nad dyskursem*. W: *Dyskurs jako struktura i process*, red. van Dijk Teun A., 9–44. Warszawa: PWN.

Krzysztof GASIDŁO*

WIELKIE KONCEPCJE I WIELKIE PROJEKTY DLA AGLOMERACJI GÓRNOŚLĄSKIEJ 1945–2018

GREAT CONCEPTIONS AND GREAT PROJECTS FOR THE UPPER SILESIAN AGGLOMERATION 1945–2018

Nr DOI: 10.25167/sm.1257

ABSTRAKT: Aglomeracja górnośląska jest największym zespołem miejskim w Polsce. Od 1945 roku opracowywano dla niej kolejne plany zagospodarowania przestrzennego, w których przedstawiono wiele koncepcji rozwiązania różnych zagadnień planistycznych. Niektóre z nich zostały zrealizowane, inne zawieszono, a jeszcze inne zaniechano. W artykule przedstawiono kilka koncepcji i projektów, które były trudne do zrealizowania w momencie ich powstania, ale po upływie wielu lat znowu stają się aktualne i podejmuje się dyskusje o ich realizacji.

SŁOWA KLUCZOWE: aglomeracja górnośląska, planowanie regionalne, wielkie projekty regionalne

ABSTRACT: The Upper-Silesian Agglomeration is the largest urban complex in Poland. Since 1945 successive spatial development plans have been developed for it, in which many conceptions have been proposed to solve various issues pertaining to regional planning. Some of them have been implemented, some have been suspended and others – abandoned. The article presents several of the conceptions and projects, which – difficult as they were to implement at the time of their creation – after many years have become attractive again in the current socioeconomic situation and considered feasible to realize.

KEY WORDS: the Upper-Silesian Agglomeration, regional planning, great regional projects

Wprowadzenie

Od końca XVIII wieku na obszarze dzisiejszej konurbacji górnośląskiej¹ rozwijało się górnictwo węgla kamiennego, rud ołowiu i cynku, a następnie hutnictwo żelaza,

* Politechnika Śląska, Wydział Architektury, Katedra Urbanistyki i Planowania Przestrzennego, ul. Akademicka 7, 44-100 Gliwice, e-mail: krzysztof.gasidlo@polsl.pl, <https://orcid.org/0000-0002-2142-6081>

¹ W literaturze spotyka się także takie nazwy jak Aglomeracja Katowicka, Katowicki Zespół Miejski, Górnośląski Okręg Przemysłowy i inne. W tytule i w dalszej części tekstu używa się określenia „Aglomeracja Górnośląska”, zgodnie z nazewnictwem przyjętym w Planie Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Śląskiego z 2004 roku. Plan ten zalicza do tego obszaru 14 miast na prawach powiatu (Plan... 2004, 16).

cynku i ołowiu, różne gałęzie przemysłu ciężkiego, energetyki itd. Górnictwo i przemysł były głównymi czynnikami miastotwórczymi na obszarze dzisiejszej aglomeracji górnośląskiej. W 1945 roku cały ten obszar znalazł się w granicach Polski. W połączeniu z zachodnimi ośrodkami miejskimi aglomeracji krakowskiej wytworzył się jeden z największych w Europie miejskich obszarów funkcjonalnych. W ciągu ponad siedemdziesięciu lat podlegał on różnym podziałom administracyjnym², opracowywano dla niego różne strategie rozwoju, plany zagospodarowania przestrzennego, studia i koncepcje. Niektóre plany zostały uchwalone i otrzymały status obowiązującego dokumentu planistycznego, inne zawieszono, a jeszcze inne zaniechano. Spośród najważniejszych należy wymienić:

- Plan regionalny zagospodarowania Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego z 1953 r.,
- Plan zagospodarowania przestrzennego miast i osiedli Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego z 1964 r.,
- Plan Generalny Rozwoju Urbanistycznego Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego (GOP) z 1977 r.,
- Perspektywiczny plan zagospodarowania przestrzennego województwa katowickiego z 1980 r.,
- Plan regionalny województwa katowickiego z 1990 r.,
- Studium zagospodarowania przestrzennego województwa katowickiego z 1998 r.,
- Plan zagospodarowania przestrzennego województwa śląskiego z 2004 r.,
- Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Śląskiego 2020+ z 2016 r.³

W zależności od uwarunkowań społeczno-politycznych i gospodarczych oraz aktualnie obowiązującej ustawy dotyczącej planowania i zagospodarowania przestrzennego formułowały one w różny sposób cele planistyczne, zasady i sposoby ich osiągnięcia.

Celem artykułu jest omówienie wybranych koncepcji planistycznych spośród tych, które przedstawiane były w latach 1945–2004 i następnie zaniechane. Obecnie podejmowane są one w planach z 2004 lub 2016 roku albo też w dokumentach rządowych.

Ze względu na ograniczenie objętości tekstu do niniejszego artykułu wybrano pięć koncepcji:

- deglomeracji centralnego obszaru Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego z 1953 roku (odniesienie do zagadnienia suburbanizacji (Plan... 2004, 17)),

W Planie Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Śląskiego z 2016 roku wprowadzono nazwę „Metropolia Górnośląska” na oznaczenie nieco większego obszaru obejmującego 23 miasta (Plan... 2016, 13).

² Obszary obejmujące dzisiejszą aglomerację górnośląską należały do województwa śląsko-dąbrowskiego, katowickiego, krakowskiego, ponownie katowickiego w granicach z 1975 r., a obecnie należą do województwa śląskiego. W 1939 r. Niemcy inkorporowali do III Rzeszy nie tylko cały Górny Śląsk, ale i zachodnie powiaty Małopolski, m.in. Sosnowiec i Jaworzno, obejmując jedną administracją całą aglomerację.

³ Informacje o planach pochodzą z publikacji urzędowych oraz nielicznych opracowań przeglądowych publikowanych i niepublikowanych, m.in.: Kotela 1975, Jędraszko 1981, Jurga 1982, Kotela 1990, Ziobrowski, Jarczewski, Kafka 2012.

- Leśnego Pasa Ochronnego GOP z 1969 roku (odniesienie do Zielonego Pierścienia śląskiego obszaru metropolitalnego (Koncepcja przestrzennego... 2012, 62; Plan... 2016, 77, 82)),
- portu lotniczego Katowice–Kraków z 1977 roku (odniesienie do rządowego projektu Centralnego Portu Komunikacyjnego (Koncepcja przygotowania... 2017)),
- obwodnicy autostradowej A4 (Plan... 2016, 101),
- Kanału Śląskiego (Założenia do planów... 2016; Plan... 2016, 43, 44).

Koncepcje omówione są pod względem ich celowości i możliwości realizacji w okresie ich powstania i obecnie. W ramach dyskusji przedstawiono też kilka propozycji planistycznych odnoszących się do omawianych problemów, opracowanych dla celów badawczych przez różnych autorów.

Opis wybranych koncepcji

Deglomeracja

Diagnoza stanu zagospodarowania przestrzeni Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego prowadzona od zakończenia II wojny światowej prowadziła między innymi do dwóch ważnych wniosków:

- Wynikające z działalności przemysłu zanieczyszczenie powietrza, wód, gleby, a także uciążliwości komunikacyjne, brak wystarczającej infrastruktury społecznej itd. były powodem trudnych warunków życia. Mimo popularnego przekonania o wysokim poziomie infrastruktury społecznej na tym uprzemysłowionym obszarze była ona niewystarczająca. Trzeba zaznaczyć, że podobna sytuacja panowała we wszystkich europejskich regionach węgla i stali, a nowoczesne technologie służące ochronie powietrza, wód i gleby dopiero się rozwijały.

- Zalegające pod miastami złoża węgla kamiennego (a także rud cynku i ołowiu) mogły być eksploatowane pod warunkiem, że nie spowoduje to znacznych szkód na powierzchni. W zagłębiu górnośląskim wystąpił typowy konflikt pomiędzy wartościami ekonomicznymi a kulturowymi charakterystyczny dla regionów górniczych. W toku historycznego rozwoju obszary nad złożami zostały zagospodarowane, a kiedy nowe technologie pozwoliły na opłacalną eksploatację tych zasobów okazało się, że istniejąca zabudowa jest zagrożona ruchami górotworu natomiast budowa nowych obiektów wymaga kosztownych zabezpieczeń. W tej sytuacji koncepcja deglomeracji GOP wydawała się być rozwiązaniem obu problemów.

W planie zagospodarowania przestrzennego GOP z 1953 r. (Uchwała Prezydium Rządu... 1953) podzielono cały jego obszar na dwie strefy:

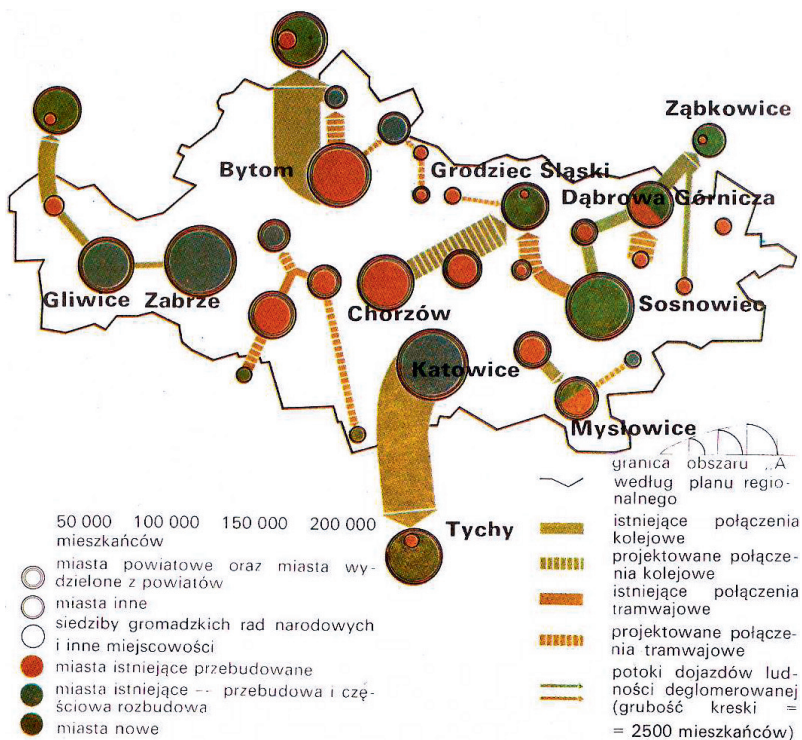
- „A”, położoną w centrum zagłębia węglowego, nad bogatymi złożami, które przewidziano do wydobywania. Na tym obszarze nowe budownictwo zostało ograniczone.

- „B”, położoną na zewnątrz niecki węglowej, w której warunki środowiskowe były dużo lepsze i w której wskazywano tereny dla mieszkalnictwa i rekreacji. Tutaj przewi-

dywano nowe inwestycje w dwóch formach – osiedli położonych na obrzeżu strefy „A” oraz nowych miast położonych głębiej w strefie „B”.

Nowymi miastami w strefie „B” miały być: Nowe Tychy (na 100 tysięcy mieszkańców), Nowe Tarnowskie Góry (na 100 tysięcy), Pyskowice (na 70 tysięcy), Ząbkowice (na 30–40 tysięcy) (rys. 1). Budowę Tychów i Pyskowic rozpoczęto od doprowadzenia do planowanych śródmieść kolei, która łączyłaby je z centrum aglomeracji. Następnie powstały w tych miastach pierwsze osiedla. Dość szybko okazało się, że podjęty program jest niemożliwy do zrealizowania w rozsądnym czasie, a sił i środków wystarczy na budowę jednego dużego miasta, czyli Tychów. W 2019 roku zamieszkiwało je około 130 tysięcy mieszkańców, a samo miasto przekształca się z typowej „sypialni” w pełnowymiarową strukturę urbanistyczną zawierające także części przemysłowe, uczelnie wyższe, obiekty kultury itd.

Idea deglomeracji została ostatecznie zaniechana w latach sześćdziesiątych (Kotela 1975, Jurga 1982). Jeśli do niej powrócić, to realizowałaby inne cele. Złóża węgla pod miastami zostały wyczerpane, warunki środowiskowe znacznie się polepszyły, pojawiły się natomiast inne problemy, takie jak depopulacja, degradacja zabudowy śródmiejskiej, przemysłowej i osiedlowej, chaotyczna zabudowa podmiejska (rozlewanie się miast),



Rys. 1. Koncepcja deglomeracji Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego z 1952 r.

Źródło: Kotela 1975, 116.

kongestia dróg samochodowych. Można powiedzieć, że dzisiaj następuje samorzutna, nieplanowana deglomeracja. Czy można powrócić do idei planowej deglomeracji, której podstawowymi celami byłyby budowanie miast zwartych w miejsce *urban sprawl* (Plan... 2004, 17) i zastąpienie części transportu indywidualnego wygodnym transportem publicznym?

Poszukując odpowiedzi na to pytanie, trzeba przypomnieć, że właściwie wszystkie miasta aglomeracji mają drobnoziarnistą strukturę zabudowy, ponieważ powstały nie tylko z dawnych wsi, ale przede wszystkim z połączenia samodzielnych osad górniczych czy hutniczych. Mają one zwykle zwartą zabudowę skupioną w pobliżu zakładu pracy i są często nadal oddzielone od innych osad terenami przemysłowymi, użytkami rolnymi czy niewielkimi lasami. Taki schemat i tradycje urbanistyczne można kontynuować, budując nowe, niewielkie, zwarte osiedla (Gasidło 2017, 5). Inną cechą tego obszaru jest gęsta sieć linii kolejowych. Niektóre z nich zapewniały dawniej połączenia osobowe między osadami i centrami miast. Dzisiaj niewykorzystane linie mogłyby zostać uruchomione i zastąpić w części indywidualny transport samochodowy. Te obserwacje wykorzystano w koncepcji „nowej deglomeracji” przedstawionej w pracy wykonanej przez S. Mazur pod kierunkiem autora niniejszego artykułu (Mazur 2018). Jest ona oparta na znanym koncepcie *Transit Oriented Development* polegającym na rozwoju osadnictwa skupionego wokół przystanków dojazdowych linii kolejowych. W omawianej pracy wytypowano kilkadziesiąt miejsc zlokalizowanych wokół istniejących bądź potencjalnych przystanków na istniejących czynnych lub nieczynnych liniach kolejowych. Nowe osady (rys. 2) mogłyby być budowane w otwartym terenie

TEMAT: NOWE MIASTA W GÓRNOŚLASKO-ZAGŁĘBIOWSKIEJ METROPOLII.

WYKORZYSTANIE TRANSIT ORIENTED DEVELOPMENT W CELU OPTIMALNEGO ROZMIESZCZENIA MIAST



Rys. 2. Trzy typy nowych osad w aglomeracji górnośląskiej: „na surowym korzeniu”, „przy osadzie” i „gąszcz”

Źródło: Mazur 2018.

„na surowym korzeniu”, obok istniejących miejscowości, czyli „przy osadzie”, albo mieć formę rozbudowy i uzupełnienia – dogęszczania istniejącej zabudowy („gąszcz”) (Mazur 2018, 45). W koncepcji założono, że nowe osady mogą być lokowane w atrakcyjnych krajobrazowo i środowiskowo obszarach, zaspokajając potrzebę mieszkania „w domu pod lasem”. Zorganizowany sposób ich planowania i budowania pozwalałby jednak uniknąć lub zminimalizować powszechnie krytykowane wady chaotycznej zabudowy terenów podmiejskich generującej ekstensywny sposób użytkowania ziemi, wysokie koszty infrastruktury, bezład przestrzenny, duże obciążenie środowiska.

Leśny Pas Ochronny Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego (LPO GOP)

W przyjętej w 2011 roku Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 (dalej: KPZK 2030) ustalono dla ośrodków wojewódzkich i niektórych regionalnych obligatoryjne zielone systemy pierścieniowe (Koncepcja Przestrzennego... 2012, 62). W wielu ośrodkach praca nad proponowanymi pierścieniami ograniczyła się do wpisania do planu zagospodarowania przestrzennego województwa lub schematycznego ich zarysowania, lecz bez delimitacji i określenia struktury (Wyrzykowska 2017). Szczególnym przypadkiem jest aglomeracja górnośląska, w której daleko zaawansowane były prace nad podobnym pierścieniem. W 1969 roku Rada Ministrów podjęła decyzję o realizacji Leśnego Pasa Ochronnego Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego (LPO GOP) (rys. 3). Rozpoczęto przebudowę lasów, rekultywację terenów zdegradowanych, budowę ośrodków wypoczynkowych. Po około 10 latach prace przerwano.

Analizując studia i plany regionalne z lat siedemdziesiątych i osiemdziesiątych XX w., można zauważyć, że uwzględniały one zielony pierścień mimo faktycznego zaniechania jego realizacji (Plan Generalny... 1977; Perspektywiczny... 1978). W użyciu pozostawało pojęcie „Leśny Pas Ochronny GOP”. Plan z roku 1978 zaliczał do „elementów systemu obszarów chronionych LPO” lasy, lasy przebudowywane, tereny otwarte i rolne zapewniające ciągłość powiązań przyrodniczych (Jędraszko 1981, tablica XV). W planie z 2004 roku nie nawiązuje się do LPO GOP, nie pojawia się też pojęcie „zielony pierścień” czy podobne. Kształtowanie systemu zieleni widziano w skali wojewódzkiej a nie subregionalnej, dostosowując go do krajowej sieci ekologicznej EkoNet. Najnowszy plan z 2016 roku musiał uwzględnić ustalenia KPZK 2030, więc zaznacza się w nim „obszary kształtowania systemu zielonych pierścieni wokół miast w oparciu o lasy, parki regionalne i tereny otwarte” (Plan... 2016, 82). Nie definiuje się jednak tego, jakim celem mają służyć te pierścienie albo jak je zakładać i budować.

Czy idea Leśnego Pasa Ochronnego wokół aglomeracji górnośląskiej jest wciąż aktualna? Czy można podjąć dalszą jego realizację jako zielonego pierścienia ustalonego w KPZK 2030? Prowadzone prace badawcze (Piszczek 2019) dotyczące możliwości wykorzystania niektórych założeń LPO do budowy zielonego pierścienia wskazują na taką możliwość. Przede wszystkim można wykorzystać istniejące ośrodki wypoczynkowe oraz związaną z nimi infrastrukturę (drogi dojazdowe, wodociągi, sieci elektroenergetyczne). Spośród 81 ośrodków wybudowanych w latach 70. i 80. XX wieku tylko 3



Rys. 3. Projekt Leśnego Pasa Ochronnego Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego z 1969 roku

Źródło: Armata 1972, za: Tomaszek 1989, 24.

nie mogą być dalej użytkowane do celów rekreacyjnych, a 11 wymaga poprawy stanu zagospodarowania bądź zmian prawnych np. w gminnych dokumentach planistycznych (Piszczek 2019, 117). Z pewnością można uwzględnić w zielonym pierścieniu zbiorniki wodne i ciek i obszary leśne, które wchodziły w skład LPO GOP, tym bardziej, że od ich przebudowy minęło ok. 40 do 50 lat i drzewostany zwiększyły swoją wartość biologiczną i ekonomiczną. W cytowanej pracy wskazuje się na wiele innych elementów, które można wykorzystać (jednym z ciekawszych jest propozycja powrotu do koncepcji drogi krajobrazowej typu „parkway” wokół zielonego pierścienia) a także na nowe cele jakim może służyć dawny LPO, np. w zakresie ochrony przeciwpowodziowej, poprawy stanu powietrza, zachowania i ekspozycji dziedzictwa kulturowego (Piszczek 2019, 142).

Port lotniczy Katowice–Kraków

W latach 70. (Plan Generalny... 1977) oraz 80. (Jędraszko, 1981) XX w. przewidywano wybudowanie nowego międzynarodowego portu lotniczego w okolicy wsi Balin pomiędzy Katowicami a Krakowem (rys. 4). Takie lotnisko dowiązane do autostrady

jako lotniska wojskowe. Oba utraciły swoje znaczenie ze względów strategicznych. Zarówno jedno, jak i drugie ma swoje silne i słabe strony. Lotnisko w Balicach jest położone blisko centrum Krakowa (ok. 11 km), połączone z nim linią kolejową i drogą ekspresową. Bliskość terenów zabudowanych nie pozwala jednak na operowanie w godzinach nocnych, a możliwości rozbudowy są ograniczone. Trudno będzie rozbudować infrastrukturę lotniczą (pasy startowe, płyty postojowe itd.), budynki terminalu pasażerskiego, cargo, parkingów czy większego kompleksu obiektów zwanych *airport city*, pojawiających się wokół wielkich współczesnych lotnisk. Składają się na nie obiekty obsługi pasażerów, obsługi biznesu (hotele, centra kongresowe, biura), produkcji i usług okołoprodukcyjnych (magazyny i logistyka, konfekcjonowanie towarów, produkcja i handel na potrzeby lotnictwa i turystyki). W przypadku lotniska w Pyrzowicach jego położenie w obszarze słabo zurbanizowanym sprzyja powstaniu *airport city*, umożliwia też rozbudowę, przedłużenie pasa startowego, a nawet budowę drugiego pasa. Ważna jest też możliwość operowania w godzinach nocnych. Dostęp do lotniska nie jest tak łatwy jak w przypadku Balic. Położone na terenie dwóch gmin wiejskich – Ożarówic i Mierzęcic – nie ma bezpośredniego połączenia kolejowego z Katowicami, a i sama odległość od centrum aglomeracji górnośląskiej jest spora, bo wynosi około 30 km. Oba lotniska skazane są także na konkurencję. W 2018 roku krakowskie lotnisko odprawiło ok. 6,8 mln pasażerów, a katowickie ok. 5 milionów. W pobliżu znajduje się też międzynarodowe lotnisko w Ostrawie (Mošnov). Gdyby więc wybudowano jedno lotnisko Katowice–Kraków, można by liczyć na około 12 milionów pasażerów rocznie. Przy uwzględnieniu ruchu transkontynentalnego, który na takim lotnisku byłby prawdopodobny, oraz przejęciu części ruchu lotniczego z Ostrawy, ten wynik mógłby być znacznie lepszy, być może zbliżony do wyniku Okęcia, tj. ok. 17,8 mln pasażerów rocznie (2018 r.). Ponieważ zlokalizowane byłoby na terenie słabiej zurbanizowanym, mogłoby operować przez całą dobę, a odpowiednie parametry techniczne (m.in. długość pasa startowego) umożliwiłyby operowanie samolotów wielkich na trasach międzykontynentalnych. Dostęp do obu aglomeracji zapewniałaby autostrada A4 oraz szybka kolej międzyaglomeracyjna z dworcem na lotnisku, która na zasadzie wahadła dowoziłaby pasażerów do dworców w Krakowie i Katowicach w czasie od ok. 10 do 20 minut (przy prędkości ok. 150 km/godz.). Można też założyć, że dojazd do Warszawy z wykorzystaniem Centralnej Magistrali Kolejowej zająłby ok. 2 godzin, a do Gdańska ok. 5 godzin. Do rozważenia pozostawałby sposób współdziałania projektowanego obecnie Centralnego Portu Komunikacyjnego (pomiędzy Warszawą a Łodzią) z portem lotniczym Katowice–Kraków.

Obwodnica autostradowa aglomeracji górnośląskiej

Mniej więcej w środku długości autostrada A4 przechodzi przez obszar aglomeracji górnośląskiej. Jeśli popatrzeć na trasę jej przebiegu, można zauważyć, że jest to jedyny odcinek, który przecina centrum wielkiego miasta. Tylko bowiem w Katowicach odległość od autostrady do Rynku wynosi zaledwie około jednego kilometra. Oprócz oczywistych uciążliwości (hałas, spaliny, drgania) dla mieszkańców i użytkowników

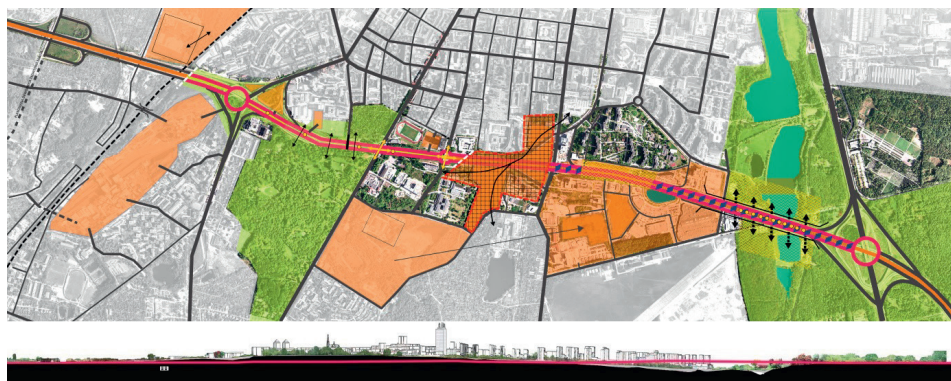
śródmieścia Katowic taki przebieg autostrady powoduje też przestrzenną separację południowych dzielnic od pozostałej części miasta oraz wyłączenie z użytkowania miejskiego olbrzymich terenów węzłów Murckowskiego i Mikołowskiego. Zajmują one około 33 ha, to jest prawie 10% całego obszaru śródmieścia Katowic [sic!] (Studium uwarunkowań... 2012). Tereny zajęte na jezdnie zbiorcze, serwisowe i dodatkowe pasy autostrady, która na tym odcinku obsługuje też ruch miejski, zajmują pas o szerokości około 100 m. I właśnie mieszanie ruchu tranzytowego, aglomeracyjnego i lokalnego sprawia, że na odcinku katowickim autostrada jest bardzo zatłoczona, a jeśli zdarzy się coś, co blokuje ruch na węzłach czy zjazdach (wypadek, remont), to przekłada się to na trudności w cyrkulacji w obszarze centrum Katowic, a także całej aglomeracji. Warto przypomnieć, że planowana autostrada A1 również miała przebiegać przez śródmieście Katowic wzdłuż jego zachodniej granicy (rys. 4). Realizacja takiego przebiegu wraz z koniecznością wybudowania węzła autostrad A4/A1 spowodowałaby dalsze komplikacje funkcjonowania centralnych obszarów miasta. Spodziewano się takich problemów zanim zrealizowano tę inwestycję i dlatego przewidywano w planach zagospodarowania przestrzennego województwa (1978, 2004, 2016) po jej wybudowaniu realizację tak zwanej autostrady A4 (A4 bis) omijającej najbardziej zurbanizowany obszar aglomeracji górnośląskiej wzdłuż jej południowej krawędzi. W Perspektywicznym planie zagospodarowania przestrzennego województwa katowickiego (Perspektywiczny... 1978, za: Jędraszko... 1981) zaproponowano jej przebieg od węzła z autostradą A4 w gminie Sośnicowice poprzez Pilchowice, Knurów, Gierałtowice, Łaziska, Tychy do połączenia z A4 na granicy Mysłowic i Jaworzna (rys. 4). W Planie Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Śląskiego „Śląskie 2020+” z 2016 roku zaproponowano podobny przebieg, zaznaczając szeroki pas, w którym mógłby być ustalony (rys. 5).



Rys. 5. Przebieg południowej obwodnicy autostradowej aglomeracji górnośląskiej (tzw. A4) pokazany jako pas pionowych kresiek

Źródło: Plan... 2016, 89.

Inny sposób zmniejszenia problemów, jakie stworzył śródmiejski przebieg autostrady A4 na odcinku katowickim, zaproponował autor niniejszego artykułu wraz z M. Kluczward (Kluczward 2014). Jest to koncepcja przeprowadzenia autostrady A4 w tunelu na odcinku od węzła „Mikołowska” do węzła „Murckowska”. W tym rozwiązaniu na autostradzie pozostałby tylko ruch tranzytowy, natomiast lokalny poprowadzony byłby po powierzchni terenu. Pomysł tunelu nasuwa się niejako sam. Od węzła „Mikołowska” do węzła z ulicą Francuską autostrada biegnie w wykopie o głębokości ok. 5,5 m, przecinając najwyższe wzniesienia Wyżyny Katowickiej stanowiącej wododział Odry i Wisły (ok. 301 m n.p.m.). Jest to odcinek o długości 1400 m. Dalej w kierunku wschodnim teren obniża się gwałtownie, osiągając najniższy punkt w Dolinie Trzech Stawów. Różnica wysokości wynosi około 40 m. Nie byłoby racjonalne prowadzenie tak głęboko tunelu. Proponuje się zatem poprowadzenie jezdni na estakadzie o długości 720 m w przezroczystej osłonie (tunelu) zapewniającej dobrą izolację śródmieścia od uciążliwości oraz odpowiednie warunki techniczne użytkowania drogi. Poprowadzenie autostrady w tunelu podziemnym i nadziemnym zmniejszyłoby przestrzenną izolację południowych dzielnic Katowic od śródmieścia, co umożliwiłoby wytworzenie kolejnych różnych powiązań komunikacyjnych, przyrodniczych, funkcjonalnych. Pojawiłyby się kolejne, dogodnie położone tereny inwestycyjne. Rozdzielenie ruchu tranzytowego od lokalnego zmniejszyłoby zagrożenie kongestią, a także poprawiło lokalną cyrkulację (rys. 6).



Rys. 6. Proponowany przebieg autostrady A4 przez śródmieście Katowic – poglądowy plan i przekrój. Część zachodnia od węzła „Mikołowska” do skrzyżowania z ul. Francuską poprowadzona w tunelu podziemnym. Część wschodnia do węzła „Murckowska” na estakadzie w tunelu nadziemnym

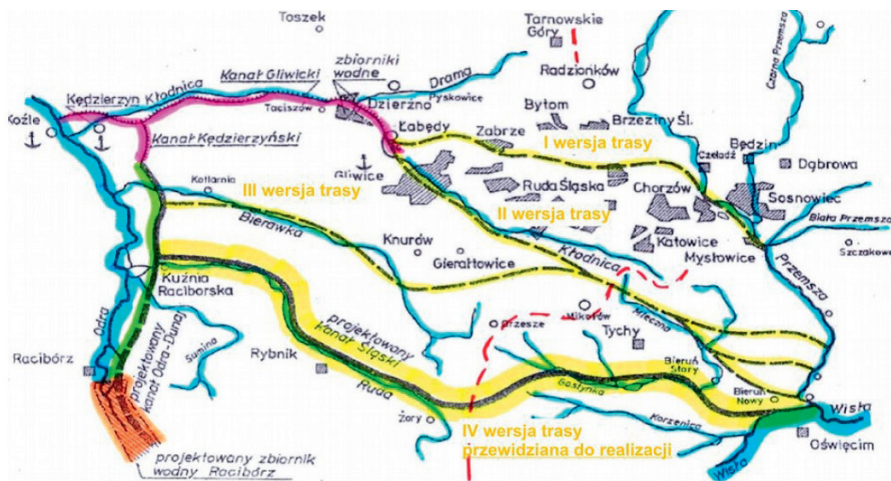
Źródło: Kluczward 2014, 54.

Kanał Śląski

Na Górnym Śląsku, przyłączonym w połowie XVIII wieku do Prus po wojnach śląskich, powstawały pierwsze kopalnie węgla i huty żelaza oraz cynku. Transport zarówno węgla, jak i wyrobów hutniczych w kierunku Dolnego Śląska, Saksonii i Brandenburgii

wymagał drogi wodnej łączącej się z żeglowną Odrą. Pojawił się też pomysł połączenia Odry z Dunajem (Ekspertyza... 2016, 34). Pod koniec XVIII wieku rozpoczęto budowę Kanału Kłodnickiego łączącego Odrę w Koźlu z Gliwicami i Zabrzem. W latach 1935–1939 wybudowano Kanał Gliwicki (czynny od 1941 roku), który zastąpił Kanał Kłodnicki.

W latach pięćdziesiątych XX wieku (Ekspertyza... 2016, 40) rozważano budowę nowego kanału zwanego Kanałem Śląskim przecinającego Górnośląski Okręg Przemysłowy i łączącego Odrę z Wisłą (rys. 7). Prace zintensyfikowano w latach 70. XX wieku ze względu na rosnące potrzeby transportu węgla. Rola kanału miała polegać na sprawniejszym wywozie stale zwiększającego się wydobycia węgla zbliżającego się do około 200 mln ton (obecnie ok. 60 mln ton) do budowanych wtedy elektrowni Dolna Odra, Kozienice, Połaniec, a także do portów – nowo wybudowanego Portu Północnego w Gdańsku oraz portu w Świnoujściu. Konieczna byłaby także przebudowa Wisły, aby nadać jej parametry odpowiedniej klasy żeglowności. Przewidziano te działania w programie rządowym „Wisła” (w 1979 roku).



Rys. 7. Proponowany przebieg Kanału Śląskiego

Źródło: Kulczyk i Skupień 2010.

Przewidywano cztery trasy kanału (rys. 4, rys. 7). Jedna z nich – trasa północna – miała stanowić przedłużenie Kanału Gliwickiego i bieć przez centrum zagłębia węglowego w najbliższej odległości od kopalń, hut i innych zakładów, które mogłyby korzystać z transportu śródlądowego aż do portu zlokalizowanego przy ujściu Przemszy do Wisły⁴. Inna trasa odchodziła od projektowanego kanału Odra–Dunaj

⁴ Już w okresie międzywojennym pojawił się pomysł budowy portu na Przemszy na granicy Sosnowca-Modrzejowa i Mysłowic.

w pobliżu Kuźni Raciborskiej, przebiegała wzdłuż doliny Rudy i Gostynki oraz prowadziła do tego samego punktu w okolicach Oświęcimia. Obie trasy musiały przeciąć wododział Odry i Wisły, co wiązało się z pokonaniem znacznej wysokości – w przypadku pierwszej wersji około 100 m. Pierwsza wersja, jak wspomniano, przebiegałaby w pobliżu wielkich kopalń i innych zakładów, co byłoby korzystne, ale do pokonania byłaby znaczna wysokość i konieczność trasowania w silnie zurbanizowanym obszarze. W drugim przypadku wprawdzie nie trzeba było słuzować tak często i wysoko, ale w otoczeniu kanału znalazłyby się w większości tereny rolne i leśne, w tym o dużym znaczeniu przyrodniczym i kulturowym – Park Krajobrazowy Cysterskie Kompozycje Krajobrazowe Rud Wielkich oraz Lasy Pszczyńskie z Jeziorem Paprociańskim (rys. 7). Zarówno w jednym, jak i drugim przypadku problemem byłoby zapewnienie stabilnego poziomu wody w kanale, ponieważ obszar, przez który by przebiegał, jest ubogi w wody powierzchniowe. Konieczne byłoby zasilanie go z większego zbiornika, np. Zbiornika Goczałkowickiego, co wymagałoby pompowania w górę (kilkadziesiąt metrów) dużych ilości wody na odległość kilkunastu kilometrów. W Perspektywicznym planie zagospodarowania przestrzennego województwa katowickiego (Jędraszko 1981) proponowano oba omówione wyżej warianty, natomiast plany zagospodarowania województwa śląskiego z 2004 roku oraz z 2016 roku nie przewidują jego budowy. Koncept Kanału Śląskiego powrócił w dokumentach opracowywanych od 2017 roku przez Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (Założenia do planów... 2016). Dyskutując nad możliwą trasą Kanału Śląskiego, należałoby wziąć także pod uwagę jego ewentualne połączenie z kanałem Odra–Dunaj, modernizację odrzańskiej drogi wodnej oraz budowę wiślańskiej drogi wodnej. Budowa nowego kanału bez sieci połączeń obsługujących wielkie miasta, porty morskie, ośrodki przemysłowe w Polsce i Europie nie miałaby ekonomicznego uzasadnienia. Przede wszystkim jednak należałoby odpowiedzieć na pytanie, co miałyby być transportowane tym kanałem. To ostatnie zagadnienie jest podstawowe dla uzasadnienia tak kosztownej inwestycji jak budowa kanału, a następnie jego eksploatacja.

Podsumowanie i wnioski

W archiwalnych planach zagospodarowania przestrzennego aglomeracji górnośląskiej widoczna jest kumulacja wielkich koncepcji i projektów w latach 50. i 70. XX wieku. Powodów tej koncentracji należy szukać w istniejących potrzebach rozwojowych regionu, a także w uwarunkowaniach politycznych. Bezpośrednio po II wojnie światowej region, sam niezniszczony, pracował na cele odbudowy kraju. Ważne były też działania planistyczne nakierowane na integrację zespołu miejskiego dotychczas podzielonego granicą państwową, a od 1945 roku objętego jedną administracją wojewódzką. Uwarunkowania polityczne przejawiały się w celach strategicznych wyznaczanych przez władze publiczne (np. uprzemysłowienie w latach 1950–1956 i 1970–1980) oraz w sposobie zarządzania. Centralistyczny, niedemokratyczny ustrój ułatwiał mobilizację sił i środków, ale też nie brał pod uwagę opinii publicznej,

która przecież niekoniecznie mogła popierać gigantyczne, nierzadko nieefektywne projekty.

W planach z lat 2004 oraz 2016 nie przedstawia się perspektywicznych koncepcji, ograniczając się do realistycznie zaplanowanych ponadlokalnych zadań publicznych. Takie podejście wynika z uwarunkowań gospodarki rynkowej, niehierarchicznego systemu planowania (osłabienie planowania ponadlokalnego) oraz demokratycznych procedur wyznaczania celów rozwojowych i społecznej kontroli wydatków publicznych. Ponadto Ustawa z dnia 27 marca 2003 roku o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, na podstawie której wykonano Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Śląskiego z 2004 roku, nie przewidywała wykonywania planów miejskich obszarów funkcjonalnych, co było możliwe na podstawie poprzednich regulacji ustawowych do 1994 roku. W konsekwencji problematyka aglomeracji górnośląskiej, choć ważna, nie wyróżnia się w planie z 2004 roku.

Obecnie nastąpiły dwie zmiany, które sprzyjają dyskusji nad niezrealizowanymi wielkimi koncepcjami czy projektami. W Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 powróciło pojęcie obszaru funkcjonalnego, dla którego można wykonywać plany zagospodarowania przestrzennego. Dla niektórych z tych obszarów są one obligatoryjne. Druga zmiana to powstanie w 2017 roku Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii – podmiotu zarządzającego aglomeracją górnośląską i jej otoczeniem. Podmiot ten jest zainteresowany dotychczas niezrealizowanymi konceptami, np. Śląską Koleją Regionalną, a ponadto powinien wykonać ramowe metropolitalne studium zagospodarowania przestrzennego ułatwiające zaplanowanie wielkich projektów dla całej aglomeracji.

Powrót w aktualnych planach do pomysłów sprzed wielu lat jest pożądany, o ile rozpatruje się je w kontekście współczesnych potrzeb i możliwości. Z przedstawionych powyżej koncepcji zielony pierścień wokół aglomeracji górnośląskiej mógłby być oparty na zrębie dawnego Leśnego Pasa Ochronnego GOP. Z kolei przeciwdziałanie niekontrolowanej suburbanizacji mogłoby przyjąć formę budowy nowych miast na zasadach powiązań komunikacyjnych proponowanych w latach pięćdziesiątych. Wznowienie prac nad pozostałymi omawianymi koncepcjami wzbudza więcej wątpliwości. Budowa A4 nie wydaje się konieczna, jeśli jej potencjalną rolę może przejąć krótki odcinek biegnący w tunelu. Lotnisko Katowice–Kraków utraciło szanse realizacji już w latach dziewięćdziesiątych, kiedy podjęto decyzje o rozbudowie lotnisk w Balicach i Pyrzowicach. Podobnie spóźnione są działania zmierzające do budowy Kanału Śląskiego. Nie widać odpowiedniego wolumenu towarów, które miałyby być nim transportowane. Trudno też sobie wyobrazić jego działanie bez sprawnych dróg wodnych Wisły i Odry.

Literatura

Armata, Wojciech. 1972. Ogólna koncepcja Leśnego Pasa Ochronnego Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego. *Studia nad Ekonomiką Regionu*, 3, Śląski Instytut Naukowy, Katowice.

- Ekspertyza w zakresie rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce na lata 2016–2020 z perspektywą do roku 2030. 2016. Warszawa: Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej.
- Gasidło, Krzysztof. 2017. Compact city in dispersion. *Studia Regionalia*, 51, 7–16.
- Jędraszko, Andrzej. 1981. *Plany struktury*. Warszawa–Łódź: PWN.
- Jurga, Stefan. 1982. *Miejscowe planowanie przestrzenne w województwie katowickim 1945–1980. Szkic historyczny*. Katowice: Biuro Planowania Przestrzennego.
- Kluczajd, Magdalena. 2014. Scalenie miasta. Optymalizacja przebiegu autostrady A4 przez śródmieście Katowic, praca magisterska wykonana pod kierunkiem Krzysztofa Gasidła. Gliwice: Wydział Architektury Politechniki Śląskiej.
- Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030. 2012. Dokument przyjęty przez Radę Ministrów 13 grudnia 2011, wydanie II. Warszawa: Ministerstwo Rozwoju Regionalnego.
- Koncepcja przygotowania i realizacji inwestycji Port Solidarność – Centralny Port Komunikacyjny dla Rzeczypospolitej Polskiej. 2017. Uchwała Rady Ministrów RP nr 173/2017, Warszawa.
- Kotela, Czesław. 1975. *Planowanie miast. 2. Przegląd planów miejscowych*. W: *Polska urbanistyka współczesna*, praca zbiorowa pod kier. Czesława Koteli, 73, 74, 116. Warszawa: Arkady.
- Kotela, Czesław. 1990. Koreferat na Konferencję Komitetu Architektury i Urbanistyki PAN „Gospodarka przestrzenna w GOP na przykładzie realizacji planów zagospodarowania przestrzennego w latach 1945–1989”. *Śląski Kwartalnik Urbanistyki i Architektury*, 1–2, 11–27.
- Kulczyk, Jan i Emilia Skupień. 2010. *Analiza możliwości wykorzystania dla potrzeb transportu planowanego Kanału Śląskiego łączącego drogę wodną Górnej Wisły z przewidywanym połączeniem Odra–Dunaj*. Kraków: Regionalna Dyrekcja Gospodarki Wodnej.
- Mazur, Sonia. 2018. Nowe miasta w Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii. Wykorzystanie Transit Oriented Development w celu optymalnego rozmieszczenia miast, praca magisterska wykonana pod kierunkiem Krzysztofa Gasidła. Gliwice: Wydział Architektury Politechniki Śląskiej.
- Perspektywiczny plan zagospodarowania przestrzennego województwa katowickiego z wyodrębnieniem etapu 1981–1985 – Podstawowe założenia. 1978. Katowice: Urząd Wojewódzki w Katowicach.
- Piszczek, Aleksandra. (2019). *Możliwość wykorzystania projektu Leśnego Pasa Ochronnego Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego z 1969 roku w koncepcji zielonego pierścienia śląskiego obszaru metropolitalnego*, rozprawa doktorska wykonana pod kierunkiem Krzysztofa Gasidła. Gliwice: Politechnika Śląska.
- Plan Generalny Rozwoju Urbanistycznego Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego (GOP). 1977. Katowice: Biuro Planowania Przestrzennego.
- Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Śląskiego. 2004. Dziennik Urzędowy Województwa Śląskiego, nr 68 z 27 lipca 2004.
- Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Śląskiego 2020+. 2016. Katowice: Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego.
- Tomaszek, Stanisław. 1989. *Przestrzenne uwarunkowania ochrony i kształtowania środowiska aglomeracji górnośląskiej*. Wrocław: Ossolineum.
- Uchwała Prezydium Rządu nr 421/53 w sprawie założeń regionalnego planu zagospodarowania GOP. 1953. Warszawa.
- Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Katowice. 2012. Uchwała nr XXI/483/12. Katowice: Rady Miasta Katowice.
- Założenia do planów rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce na lata 2016–2020 z perspektywą do roku 2030. 2016. Uchwała nr 79 z dnia 14 czerwca 2016 r. (M.P. z 2016 r. poz. 711). Warszawa: Rada Ministrów.
- Wyrzykowska, Aleksandra. 2017. Zielone pierścienie w planach przestrzennego zagospodarowania województw – analiza zapisów. *Czasopismo Sopotkiej Szkoły Wyższej*, 12, 97–115.
- Ziobrowski, Zygmunt, Wojciech Jarczewski i Krzysztof Kafka (red.). 2012. *Modele zarządzania gospodarką przestrzenną w obszarach metropolitalnych i aglomeracjach*. Kraków: Instytut Rozwoju Miast.

Anna RUNGE*, Jerzy RUNGE**

MODELE PRZESTRZENI MIEJSKIEJ ZŁOŻONYCH UKŁADÓW OSADNICZYCH – NA PRZYKŁADZIE KONURBACJI KATOWICKIEJ

URBAN SPACE MODELS OF COMPLEX SETTLEMENT SYSTEMS – A CASE STUDY OF THE KATOWICE CONURBATION

Nr DOI: 10.25167/sm.1256

ABSTRAKT: Przedmiot niniejszych rozważań stanowią procesy zachodzące w złożonym układzie osadniczym konurbacji katowickiej oraz w przestrzeni wewnątrzmijskiej jej wybranych ośrodków.

Celem opracowania jest wykazanie konsekwencji wybranych procesów dla kształtowania się relacji w strukturze przestrzennej miasta pomiędzy jej wymiarem funkcjonalnym, morfologicznym a demograficzno-społecznym w kontekście zachowania względnej równowagi bądź pojawiania się dysharmonii. Jednocześnie podjęto próbę opracowania modelowego ujęcia przestrzeni złożonego układu osadniczego – zarówno względnie zrównoważonej strukturalnie, jak i strukturalnie zróżnicowanej.

W pierwszej części opracowania analizie poddano przeobrażenia przestrzeni wewnątrzmijskiej dokonujące się pod wpływem zarówno historycznych przemian, jak i procesów zainicjowanych wraz z transformacją ustrojowo-gospodarczą po 1989 roku: likwidacji i restrukturyzacji obiektów przemysłowych, pojawiania się nowych działalności gospodarczych i ich preferencji lokalizacyjnych, różnicowania się zmian w obszarach śródmiejskich, ujawniania się przestrzeni podzielonych i niechcianych, kreowania ośrodków wiodących w przemianach oraz występowania zjawiska suburbanizacji. Wykazano przy tym różnice w przebiegu tych procesów ujawniające się w dośrodkowym formowaniu się układu osadniczego konurbacji katowickiej, bipolarności wiodących ośrodków dominujących nad sąsiadami, pustoszeniu obszarów centralnych miast i dużym znaczeniu suburbanizacji wewnętrznej.

W drugiej części artykułu zaproponowano model kształtowania się przestrzeni wewnątrzmijskiej ośrodków złożonego układu w warunkach wieloaspektowych zmian wywołanych przez te procesy. W modelu względnej równowagi przestrzeni miejskiej chodzi o zachowanie względnie zharmonizowanego układu relacji w strukturze przestrzennej miasta w ujęciu funkcjonalnym, morfologicznym i demograficzno-społecznym. Opracowano także model względnie zrównoważonej strukturalnie przestrzeni całego układu konurbacyjnego oraz model względnie zróżnicowanej strukturalnie przestrzeni tego układu.

SŁOWA KLUCZOWE: przestrzeń miejska, konurbacja katowicka, struktura przestrzenna miasta, obszary centralne miast, suburbanizacja wewnętrzna

* Uniwersytet Śląski w Katowicach, Wydział Nauk Przyrodniczych, Sosnowiec, Instytut Geografii Społeczno-Ekonomicznej i Gospodarki Przestrzennej, ul. Będzińska 60, 41-200 Sosnowiec, e-mail: anna.runge@us.edu.pl, <https://orcid.org/0000-0003-1271-5559>

** Uniwersytet Śląski w Katowicach, Wydział Nauk Przyrodniczych, Sosnowiec, Instytut Geografii Społeczno-Ekonomicznej i Gospodarki Przestrzennej, ul. Będzińska 60, 41-200 Sosnowiec, e-mail: jerzy.runge@us.edu.pl, <https://orcid.org/0000-0003-2766-4926>

ABSTRACT: Processes occurring in the complex settlement system of the Katowice conurbation and in the inner-town space of its selected centres are the subject of the present study, whose aim is to show the effect of selected processes on shaping the relationship within the spatial structure of a town, between its functional, morphological and demographic and social dimensions in the context of maintaining a relative balance or the appearance of disharmony. Apart from that, an attempt has been made to develop a model approach to the space of a complex settlement system – which is relatively structurally balanced as well as structurally diverse.

In the first part of the paper, an analysis of transformations of the inner-town space has been carried out. The transformations take place both in processes of historical changes and in those initiated by economic and political transformations, such as: liquidation and restructuring of industrial plants; appearance of new business activities and their preferred locations; differentiation of changes in the central areas of towns; appearance of divided and unwanted spaces; creation of centres which are leaders of transformations and occurrence of the phenomenon of suburbanization. At the same time, differences in the course of those processes have been pointed out. They emerge in the centripetal formation of the settlement system of the Katowice conurbation, bipolarity of the leading centres dominating over their neighbours, abandoning of the central areas of the towns and great significance of the internal suburbanization.

In the second part of the paper, a model of shaping the inner-town space of complex system centres in conditions of multi-faceted changes caused by such processes, has been proposed. The model of the relative balance of the urban space is to maintain a relatively harmonized system of relations in the spatial structure of a town in functional, morphological, demographic and social terms. A model of the structurally balanced space of the entire conurbation system and a model of the structurally diverse space of the system have also been developed.

KEY WORDS: urban space, the Katowice conurbation, spatial structure of a town, central areas of towns, inner suburbanization

Wprowadzenie

Geograficzne badania ośrodków miejskich różnej wielkości wskazują na ujawnianie się szeregu zmian społeczno-gospodarczych i przestrzennych, które można traktować w kategoriach procesów wielkoskalowych. Zarówno historyczne przemiany miast, jak i skutki transformacji ustrojowej, przechodzenia z modelu industrialnego w kierunku postindustrialnego, II przejścia demograficznego, suburbanizacji czy też procesu modernizacji społecznej ujawniają się z różnym natężeniem w poszczególnych kategoriach wielkościowych i funkcjonalnych ośrodków miejskich. W literaturze geograficzno-osadniczej przeobrażenia przestrzeni miejskiej i wokółmiejskiej pod wpływem tych procesów rozpatrywane są najczęściej w odniesieniu do pojedynczych miast, regionów miejskich czy układów aglomeracyjnych. Rzadziej problematyka ta podejmowana jest w odniesieniu do złożonych układów osadniczych typu policentrycznego (konurbacji). Współwystępowanie wielu ośrodków różnej wielkości i funkcji oraz liczne powiązania między nimi powodują wzmacnianie lub osłabianie skutków wspomnianych wyżej procesów, a na pewno modyfikują ich przebieg (m.in. Dragan 2016; Spórna i Dragan 2013; Krzysztofik 2016; Runge J. 2018).

Warto zatem zadać pytanie, na czym polega specyfika przemian w całym układzie osadniczym, a także zmian przestrzeni miejskiej poszczególnych ośrodków. Próby odpowiedzi na to pytanie były już podejmowane (m.in. Blotenvogel 1983; Gwosdz 2014; Runge, Krzysztofik i Spórna 2011; Runge J. 2015, 2018), czego efek-

tem było między innymi wskazanie na występujące w układach konurbacyjnych (Runge J. 2018):

- Niewielką przewagę potencjału społeczno-gospodarczego ośrodka centralnego względem innych miast układu konurbacyjnego w porównaniu z aglomeracjami monocentrycznymi, w których przewaga (a najczęściej dominacja) ośrodka centralnego nad jego zapleczem jest wyraźna (Sitek i in. 2013).

- Policentryczność powodującą znaczną fragmentację przestrzeni społeczno-gospodarczej i rozłożenie atrakcyjności na większą liczbę ośrodków miejskich. Ponadto atrakcyjność ta może być wieloelementowa lub tylko w zakresie wybranych aspektów (np. gospodarczy, kulturowy, infrastrukturalny itd.) (Runge J. 2015).

- Złożoność układu powiązań w obrębie konurbacji w odróżnieniu od dośrodkowego/odśrodkowego układu powiązań w aglomeracjach monocentrycznych. Wskutek tego w konurbacjach bardziej widoczna jest koincydencyjność oddziaływań, powiązań, a także występowanie efektów mnożnikowych zjawisk społeczno-gospodarczych (Runge J. 2018).

- Słabsze nasilenie procesu suburbanizacji zewnętrznej ze względu na występowanie suburbanizacji wewnętrznej i przeniesionej (Runge, Krzysztofik i Spórna 2011).

Strukturę przestrzenną miasta tworzą nakładające się na siebie i wzajemnie powiązane układy rozmieszczenia różnych typów działalności ludzkiej, związane z nimi urządzenia trwałe oraz układy rozmieszczenia ludności i zabudowy mieszkaniowej (Werwicki 1973). W związku z tym wyróżnia się trzy podstawowe wymiary struktury przestrzennej miasta: morfologiczny, demograficzno-społeczny i funkcjonalny (Maik 1992, 56).

Przedstawione powyżej uwarunkowania, m.in. policentryczność układu osadniczego, wielokierunkowość i koincydencja oddziaływań, rzutują na kształtowanie się wewnątrzmijskich struktur i procesów ludnościowych poszczególnych ośrodków tworzących konurbację. Mogą one powodować zaburzenia ładu przestrzennego miasta poprzez dysharmonię między elementami jego struktury przestrzennej (Runge i Runge 2015). Dotyczy to zwłaszcza ośrodków położonych w obrębie konurbacji powstałych w drugim cyklu przemian gospodarczych Nikolai Kondratiewa (1925). Dlatego też przedmiot niniejszych rozważań stanowią procesy zachodzące w złożonym układzie osadniczym konurbacji katowickiej oraz w przestrzeni wewnątrzmijskiej jej wybranych ośrodków.

Celem opracowania jest wykazanie konsekwencji wybranych procesów dla kształtowania się relacji w strukturze przestrzennej miasta pomiędzy jej wymiarem funkcjonalnym, morfologicznym a demograficzno-społecznym w kontekście zachowania względnej równowagi bądź pojawiania się dysharmonii. Jednocześnie podjęto próbę opracowania modelowego ujęcia przestrzeni złożonego układu osadniczego – zarówno względnie zrównoważonej strukturalnie, jak i strukturalnie zróżnicowanej.

W pierwszej części opracowania wskazano konsekwencje zarówno historycznych przemian, jak i procesów zainicjowanych wraz z transformacją ustrojowo-gospodarczą dla struktur przestrzennych miast, starając się przy tym wskazać różnice w ich prze-

biegu w przestrzeni wewnątrzmiejskiej ośrodków w układach policentrycznych w stosunku do układów monocentrycznych. Analizie poddano przeobrażenia przestrzeni wewnątrzmiejskiej dokonujące się pod wpływem sześciu procesów:

- likwidacji i restrukturyzacji obiektów przemysłowych;
- pojawiania się nowych działalności gospodarczych i ich preferencji lokalizacyjnych;
- różnicowania się zmian w przestrzeni miejskiej, zwłaszcza w obszarach śródmiejskich;
- ujawniania się przestrzeni podzielonych i niechcianych;
- kreowania ośrodków wiodących w przemianach;
- występowania zjawiska suburbanizacji, zwłaszcza suburbanizacji wewnętrznej.

W drugiej części artykułu zaproponowano model kształtowania się przestrzeni wewnątrzmiejskiej ośrodków układu konurbacyjnego w warunkach wieloaspektowych zmian wywołanych przez te procesy, a także modele względnie zrównoważonej strukturalnie oraz względnie zróżnicowanej strukturalnie przestrzeni złożonego układu osadniczego.

Procesy zachodzące w przestrzeni miejskiej

Likwidacja i restrukturyzacja obiektów przemysłowych. Geneza układu przestrzennego dzisiejszej konurbacji katowickiej sięga średniowiecza, lecz jego istotne przemiany następowały od połowy XVIII wieku wraz z okresem intensywnej eksploatacji surowców mineralnych.

Najstarsze ośrodki miejskie analizowanego układu osadniczego sytuują się zasadniczo w zewnętrznej strefie rdzenia konurbacji. W miastach, takich jak: Będzin, Bieruń, Bytom, Gliwice, Mikołów, Mysłowice, Pyskowice, Sławków, Tarnowskie Góry, już w średniowieczu ukształtowały się przestrzenie śródmiejskie, które w późniejszych wiekach w niewielkim stopniu podlegały zmianom. Średniowieczna zwarta i regularna zabudowa kamienic wokół rynku praktycznie uniemożliwiała istotne zmiany struktury przestrzennej.

Odkrycia surowców mineralnych – zwłaszcza węgla kamiennego – powodowały pojawianie się obiektów przemysłowych, a także kolonii czy osiedli przyzakładowych dla pracowników kopalń i hut. Obiekty te powstawały zarówno w obrębie istniejących miast, jak i w ich sąsiedztwie – na obszarach wiejskich. Potrzeba ich tworzenia wynikała z konieczności uzupełniania niedoborów zasobów pracy (słabo zaludnione pogranicze Śląska i zachodniej Małopolski). Najważniejsze jednak jest to, że osiedla robotnicze najliczniej powstawały pomiędzy średniowiecznymi układami miast, tj. na południe od Pyskowic, Bytomia, Tarnowskich Gór, Będzina, na północ od Mikołowa oraz na zachód od Mysłowic i Sławkowa, wypełniając tkanką osadniczą obszar dzisiejszego rdzenia konurbacji. Procesy urbanizacji przebiegały tu zatem nietypowo, bo według dośrodkowego modelu historycznego kształtowania struktury przestrzenno-funkcjonalnej złożonego układu osadniczego.

Po pierwsze, mamy tutaj do czynienia z procesem przekształcania sąsiadujących ze sobą wsi, stanowiących rolnicze zaplecze dla pobliskich ukształtowanych wcześniej miast, w ośrodki nowych działalności gospodarczych (górnictwo, hutnictwo). Klasyfikacyjnym przykładem jest przekształcenie na przełomie XIX i XX wieku ponad 50 wsi usytuowanych na obszarze dzisiejszego Zabrze (które zaopatrywały w produkty rolne pobliskie miasta Bytom i Tarnowskie Góry) w ważny ośrodek przemysłu górniczego i hutniczego.

Po drugie, w kolejnych okresach, obok sytuowania obiektów przemysłowych w obrębie istniejącej, w różnym stopniu zurbanizowanej przestrzeni miejskiej (m.in. Katowice, Siemianowice Śląskie, Świętochłowice, Zabrze), lokalizowano także zakłady przemysłowe na tzw. „surowym korzeniu”, tj. obok istniejących miejscowości w obszarze dotąd rolniczym/leśnym lub z dala od obszarów dotąd zamieszkałych. Przykładami tego typu jest Huta Królewska w Chorzowie czy też, znacznie później, już w XX wieku, Huta Katowice w Dąbrowie Górniczej bądź Fabryka Samochodów Małolitrażowych w Tychach. Brak ograniczeń przestrzennych w powstawaniu obiektów przemysłowych miał znaczenie zarówno na etapie początkowego rozplanowania obiektów i urzędzeń, planów perspektywicznego rozwoju, jak i przy lokalizacji osiedli przyfabrycznych, a później spółdzielczych osiedli mieszkaniowych.

Zatem obok policentryczności całego układu konurbacyjnego występuje tutaj także policentryczność na poziomie wewnątrzmijskim. Dynamika i żywiołowość przemian gospodarczych rzutowała na kwestie ład przestrzennego, utrudniając realizację koncepcji przestrzeni centralnej. W efekcie w morfologii i fizjonomii miast (przykładowo Zabrze) zachowały się cechy dawnych rozwiązań urbanistycznych czy też pozostałości rozwiązań przestrzennych jeszcze XIX-wiecznych (m.in. Pawłów, Zaborze), mających znamiona obszarów wiejskich bądź podmiejskich. Zachowały się także obiekty przemysłowe (kopalnie, huty) w przestrzeniach centralnych miast oraz specyfika lokalnych przestrzeni dzielnic (Tkocz 2001; Gwosdz 2014).

Wskutek nierentowności produkcji (np. wyczerpanie się złóż) lub też w ramach restrukturyzacji działalności przemysłowej następowały likwidacje obiektów przemysłowych już w XIX bądź w pierwszej połowie XX wieku. Przykładowo w centrum Katowic dotknęło to Dworu Marii (zespołu hut Franz i Fanny, usytuowanego w miejscu dzisiejszego Spodka) oraz huty Marta istniejącej w sąsiedztwie ronda przy ulicy Chorzowskiej. Największa jednak skala redukcji przestrzeni przemysłowych, a tym samym przemysłowej funkcji egzogenicznej, pojawiła się wraz z transformacją ustrojowo-gospodarczą lat 90. XX wieku. Obiekty przemysłowe znajdujące się w centrach miast podlegały likwidacji, a tereny po nich, w zależności od wizji rozwojowej władz lokalnych, albo były zagospodarowywane na inne cele, albo nadal jeszcze czekają na inwestora (m.in. teren po hucie Jedność w Siemianowicach Śląskich). Dotychczasowa monofunkcyjność gospodarcza wielu sąsiadujących ze sobą miast spotęgowała problemy okresu transformacji. Drogi radzenia sobie z tymi problemami oraz ich konsekwencjami przestrzennymi były różne w poszczególnych ośrodkach. W miejsce hut i kopalń obecnie najczęściej sytuowane są obiekty handlowe, usługowe, sportowo-rekreacyjne,

sakralne czy tereny mieszkaniowe, pełniące funkcje endogeniczne. W przypadku obiektu przemysłowego o znacznej skali bądź kilku tego typu zakładów usytuowanych w przestrzeni centralnej miasta tereny poprzemysłowe mogą oczekiwać nieco dłużej na nowego inwestora (Chmielewska 2016; Runge J. 2018).

Nowe przestrzenie działalności gospodarczej i ich preferencje lokalizacyjne. Nowa ścieżka posttransformacyjnych przemian gospodarczych (Lester 2003) wymaga nowych lokalizacji. Z uwagi na fakt, iż cechą zagospodarowania przestrzennego złożonych układów osadniczych jest występowanie wolnych terenów, głównie w strefach zewnętrznych ośrodków miejskich, na styku z miejscowościami sąsiedzkimi pojawiają się nowe przestrzenie działalności gospodarczej. Natomiast – w odróżnieniu od układów monocentrycznych – wyraźnie słabsze jest zagospodarowanie terenów podmiejskich. Likwidację dotychczasowej, uciążliwej tradycyjnej działalności przemysłowej oraz pojawienie się nowoczesnych branż gospodarczych w strefach zewnętrznych miast można uznać za przejaw subindustrializacji, co jest zgodne z egzogenicznym modelem cyrkulacji działalności gospodarczej (Runge J. 2018). Subindustrializacja nie ma formy ciągłej terytorialnie, jak w wielu przypadkach suburbanizacja, lecz bez wątpienia jest oznaką odmiennych niż dotychczasowe preferencji lokalizacyjnych oraz powiązań w zakresie rynku pracy. Od połowy XVIII wieku po lata 70. XX stulecia obowiązywała teza, iż pracownik powinien mieszkać możliwie blisko swojego miejsca pracy, stąd idea osiedli przyzakładowych, a po 1945 roku spółdzielczych osiedli blokowych. Od lat 90. XX wieku następuje wzmożona ruchliwość wewnątrzmięjska spowodowana z jednej strony redukcją funkcji socjalnej zakładów pracy (rezygnacja z organizowania pracowniczych dojazdów do pracy), z drugiej strony zaś z rozwojem sieci drogowej oraz motoryzacji indywidualnej. Dostępność komunikacyjna różnych miejsc przestrzeni miejskiej jest w miarę dogodna.

Preferencje działalności gospodarczej w strefie zewnętrznej miast dotyczą także działalności handlowo-usługowej (m.in. hipermarkety, galerie handlowe, hurtownie, centra logistyczne, centra targowo-konferencyjne), co potwierdza słuszność tezy o subindustrializacji oraz subserwicyzacji wielu ośrodków miejskich. Autorzy René Matlovič, Vladimir Ira, Ludek Sýkora i Zdenek Szczyrba (2001) określają te procesy łącznie mianem suburbanizacji komercyjnej.

Różnicowanie przemian obszarów centralnych miast. Klasyczny układ przestrzenny miasta (Burgessa czy nawet Hoyta) zakłada istnienie obszaru centralnego mniej więcej w geometrycznym środku przestrzeni miejskiej. Odstępstwa od tego modelu w miastach monocentrycznych występują dość rzadko i na ogół wymuszone są barierami terenowymi uniemożliwiającymi rozwój przestrzenny miasta w miarę równomiernie we wszystkich kierunkach. Nawet w miastach portowych, gdzie poszczególne strefy przyjmują układ półokręgów, centrum miasta znajduje się na ogół w środku owych półokręgów (Gdańsk). Zdarzają się także przypadki policentrycznej genezy miasta powstałego przez zrośnięcie się wcześniejszych osad (Kraków). W miastach konurbacji katowickiej, których struktura przestrzenna kształtowała się w okresie żywiolowej in-

dustrializacji i urbanizacji, rozbieżność między geometrycznym środkiem a faktycznym obszarem centralnym miasta jest dość powszechna.

Odstępstwa od klasycznego modelu rozwoju miasta występują w większości ośrodków konurbacji katowickiej. Związane są one nie tylko ze wspomnianym brakiem możliwości rozwoju przestrzennego wynikającym z ich wzajemnego sąsiedztwa, ale także z selektywności kierunków przestrzennej ekspansji miast położonych w zewnętrznej części rdzenia konurbacji. Istotną przyczyną występowania obszarów centralnych poza geometrycznym środkiem miasta jest także ich historyczna policentryczność. Zrośnięcie się wielu miast czy osad w jeden wspólny organizm miejski jest najbardziej widoczne w Sosnowcu, który powstał w wyniku całościowego połączenia w 1902 roku 7 miast oraz 2 osad miejskich. W Polsce tylko Warszawa stanowi skupienie większej liczby samodzielnych jednostek administracyjnych (11 przypadków). Samodzielność administracyjną miast i osad na terenie dzisiejszego Sosnowca odnotowano w różnych okresach, lecz represje carskie po powstaniu w 1863 roku opóźniły ukształtowanie się jednego wspólnego organizmu miejskiego. Co ciekawe, w jednej z dzielnic – dawniej samodzielnym Modrzejowie, zachował się XVII/XVIII-wieczny układ rynku, którego pozbawione jest współczesne centrum Sosnowca. Nie koniec na tym – w geometrycznym środku Sosnowca, na byłym nieużytku przemysłowym (pokopalnianym) znajduje się dzisiaj osiedle stanowiące przykład suburbanizacji wewnętrznej. Mieszkają tam pracownicy włoskiej firmy Magnetti Marelli (produkującej akcesoria oświetlenia samochodów) – zakładu wybudowanego na terenach przemysłowych miasta.

O ile miasta o założeniach średniowiecznych cechują się trwałością przestrzeni centralnej, o tyle wśród miejscowości kształtujących się w późniejszym okresie żywiłowej industrializacji występują przypadki zmian lokalizacji obszaru centralnego miasta („wędrujące centrum”). W tym pierwszym przypadku stabilności centrum miasta towarzyszył nierównomierny w przestrzeni rozwój miasta (np. szybszy wzdłuż linii kolejowych). W wyniku tego centrum miasta, mimo iż nie zmieniało swej lokalizacji, w stosunku do zmieniających się granic miasta mogło zostać speryferyzowane. Miało to miejsce w miastach położonych na zewnątrz rdzenia konurbacji (Będzin, Dąbrowa Górnicza), czyli tam, gdzie rozwój przestrzenny był możliwy. W drugim przypadku dochodziło do przenoszenia centrum miasta w miarę powstawania nowych lokalizacji przemysłowych lub mieszkaniowych (Chorzów, Tychy).

Przykład „wędrującego centrum” można zaobserwować w Chorzowie położonym w sercu konurbacji katowickiej. Wybudowanie w 1801 roku Huty Królewskiej (później Kościuszko) spowodowało, iż na zachód od istniejącej wówczas wsi Chorzów ulokowano na „surowym korzeniu” osiedle, którego burzliwy rozwój ukształtował dzisiejsze centrum miasta. Znacznie później, bo w okresie międzywojennym, przyłączono do miasta obszar dzisiejszej południowej dzielnicy Chorzów-Batory. Planowany był tutaj kolejny, trzeci w historii miejscowości rynek (plac Jana w Chorzowie Starym, rynek w dzielnicy Chorzów I, rynek w dzielnicy Chorzów-Batory). Z powodu wybuchu II wojny światowej wybudowano tutaj jedynie budynek ratusza. Tym samym w obrębie dzisiejszego Chorzowa odnotowano przesuwanie się przestrzeni centralnej z północy

na południe. Od połowy XX wieku bezpośrednie sąsiedztwo ośrodków z większym potencjałem społeczno-gospodarczym (Bytom, Katowice) ogranicza możliwości urbanizacji przestrzennej Chorzowa w kierunku północnym (Bytom) i południowo-wschodnim (Katowice).

Nieco inna sytuacja ma miejsce w Tychach, gdzie wraz z powojennym rozwojem Nowych Tychów przestrzeń centralna przesuwiała się od Starych Tychów przez kolejno budowane osiedla mieszkaniowe generalnie w kierunku południowym, w stronę Jeziora Paprocańskiego. Architektoniczna wizja nowego miasta, zaproponowana przez Kazimierza i Hannę Wejchertów, przewidywała jedynie istnienie osiedlowych mini-centrów handlowo-usługowych. Centrum ogólnomiejskie wykształciło się samoistnie w latach 50. XX wieku w rejonie placu przy kościele Marii Magdaleny. W następnych latach, wraz z budową kolejnych osiedli mieszkaniowych, przesuwano się ono z północy na południe (od rejonu tzw. hotelowca, przez ul. Niepodległości po osiedle Karolina). Po 1989 roku na południu miasta uformowała się przestrzeń handlowo-usługowa o znaczeniu ogólnomiejskim przebiegająca linearnie ze wschodu na zachód. Wykształcenie się tej rozległej równoleżnikowo strefy handlowo-usługowej, o znaczeniu nie tylko lokalnym, odbiega od pierwotnej wizji nowego miasta Kazimierza i Hanny Wejchertów.

Z kolei przypadek stabilnego centrum przy rozszerzających się granicach miasta, ale tylko w wybranych kierunkach, stanowi Dąbrowa Górnicza. W wyniku decyzji o lokalizacji w latach 70. XX wieku Huty Katowice nastąpiła peryferyzacja przestrzeni centralnej. Włączenie w obszar miasta jego dzisiejszych centralnych i wschodnich terenów spowodowało, iż w geometrycznym środku Dąbrowy Górniczej znajduje się Huta, zaś historyczne centrum śródmiejskie (Stara Dąbrowa) występuje w zachodniej, sąsiadującej z Będzinem, części miasta. Jednocześnie – wraz z dynamicznymi procesami urbanizacji lat 70. XX wieku – stara, historyczna zabudowa miasta podlegała wyburzeniu, zaś w jej miejsce pojawiały się blokowe osiedla spółdzielcze.

Te wybrane przykłady „wędrujących centrów” miast dowodzą, iż przy różnych uwarunkowaniach możemy mieć do czynienia z niestabilnością lokalizacji przestrzeni centralnej miasta, która nie występuje w geometrycznym środku miasta, a niekiedy położona jest nawet na jego peryferiach. Idąc tym tropem, znajdujemy także skrajne przypadki likwidacji przestrzeni centralnej. Nastąpiło to w Będzinie, w którym w latach 70. XX wieku, wraz z budową Huty Katowice w Dąbrowie Górniczej, zwiększono dostępność komunikacyjną w kierunku nowo budowanego obiektu przemysłowego poprzez wyburzenie starej, międzywojennej i wcześniejszej zabudowy dzielnicy żydowskiej z reprezentacyjną ulicą Kołłątaja. W miejscu tej zabudowy utworzono arterię drogową oraz linię tramwajową w kierunku Huty. Realizacja tych działań stanowiła część szerszej modernizacji układu osadniczego Sosnowca, Będzina i Dąbrowy Górniczej. Zaplanowana substytucja dotychczasowego centrum Będzina przez ulicę Małachowskiego w rzeczywistości nie do końca przyjęła się wśród mieszkańców miasta pomimo realizacji planu modernizacji ulicy, lokalizacji elementów małej architektury mających podnieść jej walor. Brak pomysłu na to, co może kreować centrum miasta,

po części wynika ze słabej identyfikacji mieszkańców z miastem (duży udział imigrantów w strukturze ludności), po części zaś z lokalizacji wielkoprzestrzennych obiektów handlowo-usługowych na obrzeżach miasta. Drobny handel przy ulicy Małachowskiego nie stanowi konkurencji dla tych obiektów.

Przestrzenie podzielone i niechciane. W przestrzeni miast występują różnego typu bariery i ograniczenia rzutujące na kształtowanie się procesów i struktur społeczno-gospodarczych. Takie bariery i ograniczenia mogą mieć charakter naturalny (przyrodniczy, środowiskowy) w postaci rzek, kanałów, zbiorników wodnych, wzniesień itp., bądź charakter antropogeniczny w postaci linii drogowych, kolejowych, terenów przemysłowych, nieużytków itp. Wieloośrodkowy układ osadniczy konurbacji katowickiej poprzecinany jest różnymi ważnymi arteriami (autostrady, drogi szybkiego ruchu, linie kolejowe), dzieląc miasta, utrudniając kontakty nie tylko między miastami, ale także pomiędzy dzielnicami w obrębie miast. Współczesne osiedla mieszkaniowe często odgradzają się płotami, bramami wjazdowymi, stosując monitoring osiedlowy itp. (tzw. osiedla „grozione”). Stanowią one przejaw procesu separacji przestrzennej charakterystycznego dla wielu miast polskich. Jednocześnie różne fragmenty miasta waloryzowane są w społecznej świadomości w skali ocen od pozytywnych przez obojętne po negatywne. Dotyczy to zarówno miasta jako całości, jak i jego części – przestrzeni śródmiejskiej, osiedli mieszkaniowych, dzielnic zewnętrznych, ulic, placówek i obiektów.

Z kolei przestrzeniami niechcianymi są nie tylko stare, zdekapitalizowane kamienice pochodzące jeszcze z końca XIX bądź początku XX wieku, kolonie i osiedla przyfabryczne, ale często także osiedla powojenne budowane w pośpiechu, z brakiem dostatecznej dbałości o trwałość i estetykę. Ich dekapitalizacja ujawniała się szybko, wzmacniana w wielu przypadkach negatywnymi postawami lokatorów wobec otoczenia, po 1989 roku związanymi z utratą pracy, trwałym bezrobociem, niskim poziomem statusu społecznego utrudniającym ponowne zatrudnienie. Sytuacja społeczno-ekonomiczna miasta często znajduje odzwierciedlenie w ofercie centrum miasta w zakresie różnych funkcji i usług. Coraz większa liczba pustych lokali do wynajęcia czy też słaba dywersyfikacja oferty handlowo-usługowej nastawionej raczej na mieszkańca uboższego niż zamożnego (przykładowo: lombardy, pożyczki, sklepy typu wszystko po 4 złote), niewątpliwie świadczy o nie najlepszej kondycji miasta. Pustoszenia całych fragmentów miasta położonych w bezpośrednim sąsiedztwie centrum miejskiego, a niekiedy samego centrum, doświadczają zwłaszcza Katowice. Proces ten zapewne zachodzi także w innych miastach Polski, jednak skala zjawiska w Katowicach jest znacznie większa ze względu na skutki transformacji gospodarczej przemysłu tradycyjnego, emigrację zagraniczną, suburbanizację zewnętrzną, przeniesioną i wewnętrzną (w przypadku Katowic do południowych dzielnic miasta).

Bipolarność w złożonym układzie osadniczym. Wypełnianie rdzenia konurbacji katowickiej tkanką osadniczą, przemysłową i komunikacyjną było ukierunkowane przestrzennie. Wcześniejsze i silniejsze impulsy rozwojowe kierowały się wyraźnie z zachodu na wschód, zaś słabsze ze wschodu na zachód. Dowodem tego jest kształtowanie się

znaczących ośrodków miejskich, pełniących ważne funkcje gospodarczo-organizacyjne. W części zachodniej (śląskiej) historycznie najbardziej znaczące okazały się Bytom i Gliwice, zaś w części wschodniej (zagłębiowskiej) Dąbrowa Górnicza i Sosnowiec. Ów podwójnie bipolarny układ został osłabiony w drugiej połowie XIX wieku kształtowaniem się Katowic jako wiodącego ośrodka regionalnego. Pomimo powojennego rozwoju społeczno-gospodarczego Zagłębia Dąbrowskiego, a zwłaszcza lokalizacji Huty Katowice w Dąbrowie Górniczej, decydujące znaczenie w przemianach gospodarczych po transformacji mają Gliwice i Katowice. Te pierwsze istotnie wzmocniły swoją pozycję gospodarczą (General Motors, Gliwicka Specjalna Strefa Ekonomiczna, tranzyt autostradowy), zaś te drugie rozwijają funkcje metropolitalne (Katowicka Strefa Kultury, Centrum Konferencyjne, instytucje biznesu, galerie handlowe).

Konkurencja między tymi ośrodkami osłabia pozycję innych miast konurbacji, np. położonych pomiędzy Gliwicami a Katowicami (Zabrze, Ruda Śląska), wymywając z nich czynniki rozwojowe poprzez przechwytywanie inwestycji, kapitału czy zasobów pracy. Jest to widoczne chociażby we wzroście powiązań Gliwic oraz Katowic ze swoim otoczeniem w zakresie dojazdów do pracy (Runge A. 2014).

Przejawem bipolarności Gliwic i Katowic są słabo wykształcone przestrzenie centralne ośrodków miejskich położonych między nimi – Zabrze, Świętochłowic, Siemianowic Śląskich, Chorzowa, a zwłaszcza Rudy Śląskiej. Sprzyjała temu wspomniana wcześniej policentryczna geneza Zabrze czy Rudy Śląskiej. W wyniku dynamicznej XIX-wiecznej urbanizacji, związanej z rozwojem górnictwa i hutnictwa, ukształtowały się liczne, samodzielne administracyjnie osiedla górniczo-przemysłowe posiadające własne, niewielkie przestrzenie centralne. Dopiero z czasem osiedla te zrastały się w większy organizm miejski, lecz bez jednej nadrzędnej przestrzeni centralnej. Wykształceniu się takiej przestrzeni nie sprzyjało sąsiedztwo większych i bardziej aktywnych gospodarczo i społecznie miast. Analizę porównawczą przestrzeni centralnych miast konurbacji katowickiej przeprowadzili Iwona Kantor-Pietraga, Robert Krzysztofik i Jerzy Runge (2011).

Suburbanizacja wewnętrzna. Przejście z fazy industrialnej do postindustrialnej, znacznie przyspieszone przez transformację gospodarczą lat 90. XX wieku, uwiódło się w postaci upadku dużych zakładów przemysłowych w centrach miast, narastającym bezrobociu, zagranicznej emigracji młodzieży w poszukiwaniu pracy i obniżaniu rozrodzności wśród młodych ludzi pozostałych w miastach, co znacznie przyspieszyło starzenie się mieszkańców wielkich osiedli mieszkaniowych, problemy w funkcjonowaniu placówek ochrony zdrowia i opieki społecznej. Kryzys przestrzeni miejskiej powoduje nasilenie procesu suburbanizacji. Ze względu na dużą liczbę miast, a także występowanie wielu słabo zagospodarowanych terenów w ich strefach zewnętrznych, skala suburbanizacji wewnętrznej w konurbacji katowickiej jest znacząca (Spórna 2018).

Suburbia rozumiane są potocznie jako osiedla mieszkaniowe lokalizowane w peryferyjnych dzielnicach miast. Są to „sypialnie” dla osób dojeżdżających do pracy do centrum (Liszewski i Maik 2000). W zależności od ich usytuowania w obrębie peryferii

miasta bądź poza jego granicami, na terenie sąsiednich jednostek osadniczych (najczęściej obszarów wiejskich), możemy mówić odpowiednio o suburbanizacji wewnętrznej bądź zewnętrznej (Runge, Krzysztofik i Spórna 2011).

Możliwe jest także jeszcze jedno rozróżnienie – realne oraz mentalne suburbium. To pierwsze od końca XVII wieku istnieje w realnej przestrzeni miasta, zaś to drugie tylko w przestrzeni wyobrażonej – w świadomości i tożsamości lokalnej mieszkańców. Określony fragment miasta, dzielnicy, osiedla z racji swojej historii, fizjonomii czy kształtowania się struktury demograficzno-społecznej traktowany jest jako swoista enklawa, wyróżniająca się pozytywnie od obszarów otaczających. Przynależność do owej kategorii obszarów czy też jej ocena wcale nie musi być stała, niezmienna. Zależy to od polityki miejskiej, od celów zapisanych w strategii rozwoju danej miejscowości. Przykładem wzrastającej z czasem atrakcyjności zwartej enklawy w strukturze przestrzennej Katowic może być Giszowiec, zaś malejącej – Załęże (Runge A. 2018).

Z jednej strony w miastach konurbacji katowickiej mamy do czynienia z ukierunkowanym odpływem z centrum do dzielnic peryferyjnych, np. Dąbrowy Górniczej, Gliwic, Katowic, Mysłowic, Rudy Śląskiej, Sosnowca czy też Tychów. Z drugiej strony często przyjmowanym rozwiązaniem jest zagospodarowywanie terenów poprzemysłowych na rzecz budownictwa mieszkaniowego (m.in. Chorzów, Sosnowiec). Specyficzną formą działalności łagodzącej problemy mieszkaniowe jest modernizacja i rewaloryzacja dawnych kolonii i osiedli przyzakładowych (np. osiedle Fucinus w Rudzie Śląskiej). W wielu miastach – w ramach poprawy warunków życia mieszkańców – rewitalizacja zabudowy stanowi często element strategii rozwoju. Władze lokalne usiłują osłabić tendencje emigracyjne budową mieszkań, dogęszczając istniejącą tkankę mieszkaniową lub sprzyjając budowie nowych osiedli deweloperskich. Już nazwy tych osiedli mają przyciągnąć potencjalnych nabywców (np. Wrzosowe Ogrody, Osiedle Królowej). Często władze lokalne zakładają, że wysoki standard tych osiedli, ich korzystna lokalizacja oraz tereny zielone w ich otoczeniu spowodują selektywny napływ imigrantów poprawiający strukturę kapitału ludzkiego.

W niektórych ośrodkach miejskich konurbacji katowickiej występują osiedla o cechach klasycznych suburbiów zlokalizowanych nietypowo w geometrycznym środku miasta (Sosnowiec), w formie rozproszonej w obrębie jednostki administracyjnej (Dąbrowa Górnicza, Ruda Śląska) czy też usytuowane peryferyjnie tylko w jednym fragmencie miasta (Chorzów, Tychy). Tym samym kierunek suburbanizacji wewnętrznej nie jest tylko odśrodkowy, zaś suburbia tworzą zwartą strefę w pewnej odległości od centrum miasta, ale możliwe są różne lokalizacje suburbiów.

Jak wcześniej wspomniano, w policentrycznych zespołach miast ich centra w wielu przypadkach i z różnych przyczyn bywają przesunięte względem ich geometrycznego środka czy też pierwotnego centrum. Owa asymetria przestrzeni centralnej, przy różnych kierunkach suburbanizacji wewnętrznej, prowadzi do swoistej zamiany – centrum położone jest peryferyjnie, nie zawsze w tym samym miejscu, zaś funkcję suburbium wewnętrznego pełni obszar usytuowany w geometrycznym środku miasta (choćby tak jak ma to miejsce w Dąbrowie Górniczej, Mysłowicach czy też w Sosnowcu).

Próba modelowego ujęcia przemian przestrzeni miejskiej w złożonych układach osadniczych

W dotychczasowej literaturze geograficzno-osadniczej spotykamy liczne próby modelowego ujęcia kształtowania się miasta, regionu miejskiego, jego struktury oraz funkcji (Maik 2012). Przedmiotem zainteresowania jest najczęściej struktura przestrzenna miasta rozpatrywana w aspekcie funkcjonalnym, morfologicznym oraz demograficzno-społecznym. W ujęciu funkcjonalnym w dotychczasowej literaturze najczęściej odwoływano się do modelu bazy ekonomicznej lub do modelu trzech sektorów gospodarki; w ujęciu morfologicznym – do typologii użytkowania przestrzeni miejskiej, teorii regionu, koncepcji ładu przestrzennego, a także typów morfologicznych miast; zaś w ujęciu demograficzno-społecznym były to na ogół modele struktury społecznej miasta, modele rozwoju społecznego, teoria migracji czy też koncepcja urbanizacji (Runge i Runge 2015).

Niezależnie od zarysowanego trójelementowego ujęcia strukturalnego (funkcje, przestrzeń, społeczeństwo) przestrzeń miejska powinna być analizowana także w ujęciu dynamicznym. Różnego typu czynniki w różnym czasie i w zróżnicowanym stopniu wywierają wpływ na przestrzeń miejską, pozostawiając w niej bardziej lub mniej trwałe ślady. Są to zarówno zewnętrzne (egzogeniczne) czynniki zmian przestrzeni miejskiej (np. krajowa polityka czy infrastruktura), jak i wewnętrzne (endogeniczne) czynniki zmian przestrzeni miejskiej generowane przez miejskie instytucje, podmioty, grupy społeczne czy nawet osoby fizyczne. Kierunek i siła oddziaływania czynników zewnętrznych i wewnętrznych mogą być podobne lub odmienne, mogą też różnić się od zakładanej w priorytetach strategii przemian. Przykładowo, decyzja o planowaniu centralnych inwestycji gospodarczych w pewnym obszarze może powodować konflikt ze społecznościami lokalnymi. Budowa Drogowej Trasy Średnicowej, usprawniająca przemieszczanie się przez obszar konurbacji katowickiej, przecięła szereg miast, utrudniając przemieszczanie się z dzielnic północnych do południowych.

Przestrzenie wewnątrzmijskie złożonych układów osadniczych pod względem chronologicznym dadzą się podzielić na kilka typów:

- Powstałe i ukształtowane w feudalizmie, czego pochodną jest uporządkowana struktura miasta z rynkiem usytuowanym centralnie, w obrębie którego skupiają się główne instytucje miasta.

- Przestrzenie miejskie wczesnego kapitalizmu, w których brak wcześniejszej regularności w morfologii zabudowy, zaś żywiołowość procesów gospodarczych doprowadziła do fragmentacji funkcjonalnej przestrzeni miejskiej.

- Przestrzenie miejskie późnego kapitalizmu, w których wprowadzone zostały elementarne zasady ładu przestrzennego oraz elementy organizujące przestrzeń, np. w formie rynków tam, gdzie dotąd ich nie było, kompozycji morfologicznej i fizjonomii miasta, czy też regularnego układu górniczych i hutniczych osiedli przyzakładowych, charakteryzujących się wcześniej chaotyczną zabudową. W tym ostatnim przypadku chodzi także o tzw. przejście z etapu budowy jedynie kolonii robotniczych

(bez towarzyszącej infrastruktury handlowo-usługowej) w stronę osiedli robotniczych (wyposażonych w tego typu placówki) (Nowak-Lenartowska 1973).

– Powojenne przestrzenie miejskie – w postaci kompleksowych kompozycji urbanistycznych rozplanowania miasta, koncentrujące się głównie na przestrzeniach mieszkaniowych.

– Postsocjalistyczne przestrzenie miejskie – kreowane po transformacji ustrojowo-gospodarczej, związane z kształtowaniem się nowych zasad, nowych form i nowych lokalizacji terenów gospodarczych i mieszkaniowych.

Każdy z tych etapów pozostawił określony „ślad” w przestrzeni miasta, począwszy od morfologii i fizjonomii zabudowy przez charakterystyczne rodzaje obiektów i form działalności gospodarczej aż po określony stopień trwałości struktur demograficzno-społecznych i wynikający z nich obraz świadomości i tożsamości lokalnej.

Ponieważ historyczne przechodzenie od feudalizmu do wczesnego kapitalizmu nie odbywało się równocześnie w czasie we wszystkich krajach, regionach, miejscowościach, dotykając w różnym stopniu kolejne tereny, dlatego centralne przestrzenie miast są odzwierciedleniem podatności na dokonujące się przemiany, przejawiającej się w większej lub mniejszej trwałości w czasie wcześniejszych form zabudowy. Bardzo dobrym przykładem jest tu plac Jana w centrum Chorzowa Starego, najstarszej dzielnicy miasta. Zachodnia strona placu to zachowana jeszcze z drugiej połowy XIX wieku zagrodowa zabudowa wiejska, zaś wschodnią część placu tworzą późniejsze, międzywojenne kamienice secesyjne dla robotników powstałych nieopodal zakładów przemysłowych.

O ile inicjacja rozwoju społeczno-ekonomicznego w konurbacji katowickiej związana była z rewolucją przemysłową, której najbardziej dynamiczny rozwój przypadł na pierwszą połowę XIX wieku, o tyle konsolidacja działalności gospodarczej nastąpiła w końcu XIX i początku XX stulecia (Długoborski 1967). Lata po II wojnie światowej przyniosły ze sobą forsowną industrializację opartą na przemyśle tradycyjnym. Natomiast od końca XX wieku na przemiany złożonych układów osadniczych rosnący wpływ ma globalizacja i metropolizacja procesów społeczno-ekonomicznych, zwłaszcza w zakresie działalności globalnych firm i biznesów oraz funkcjonowania centrów i stref o międzynarodowej rozpoznawalności (Klasik 2019, 10). Procesy te uwidaczniają się w różnym stopniu w poszczególnych częściach złożonego układu osadniczego, wpływając w zmienny sposób na strukturę miasta w aspekcie funkcjonalnym, przestrzennym, demograficzno-społecznym. Na etapie inicjalnym dokonują się zmiany funkcjonalne, pod wpływem których dość szybko następują przeobrażenia demograficzno-społeczne. Na etapie konsolidacji ważną rolę odgrywa kształtowanie się struktury przestrzennej, zaś w okresie globalizacji i metropolizacji harmonizowanie przemian funkcjonalnych z demograficzno-społecznymi. Likwidacja bądź ograniczanie dotychczasowych funkcji przemysłowych i przechodzenie do etapu poprzemysłowego rodzi różnego rodzaju napięcia społeczne, zwłaszcza w zakresie rynku pracy i mieszkalności. Narastanie dysonansu między postindustrialnym modelem gospodarki a utrzymującą się bądź narastającą niekorzystną sytuacją lud-

nościową (depopulacja, starzenie demograficzne) rzutuje na prowadzoną politykę lokalną i regionalną.

Jednocześnie w skali zarówno międzymiejskiej, jak i wewnątrzmiejskiej były, są, a także będą w przyszłości obszary pełniące rolę liderów w zakresie wiodących funkcji, zagospodarowania czy też przemian demograficzno-społecznych. Na podstawie dotychczasowych procesów przemian w dużym stopniu możliwa jest perspektywiczna identyfikacja tych obszarów.

Równie ważna jest identyfikacja obszarów zapóźnionych pod tym względem, „uwieczonych na ścieżce” (Gwosdz 2014), gdzie kumulują się problemy infrastrukturalne, funkcjonalne i społeczne. Zasięg ich występowania może się nakładać w przestrzeni, ale także mogą być one rozbieżne terytorialnie. Przynależność obszarów do tych kategorii przemian przestrzeni miejskiej może być względnie trwała lub zmienna w czasie. Zwykle ową trwałość utożsamiamy z przestrzenią centralną miasta, zwłaszcza tą o długim okresie trwania. Jednak i tu – w obrębie istniejącej długo struktury przestrzennej – możliwe są istotne, lecz nie zawsze dostrzegalne zmiany. Wyludnianie się dzielnic śródmiejskich oraz ich starzenie demograficzne nie są tak widoczne (spektakularne) w porównaniu z likwidacją obiektów przemysłowych i zastępowaniem ich galeriami handlowymi. Z kolei działania modernizacyjne i rewitalizacja starych centrów miast przemysłowych poprawiają jedynie wizerunek tych centrów, pozostawiając w nich dotychczasowe struktury demograficzno-społeczne mieszkańców.

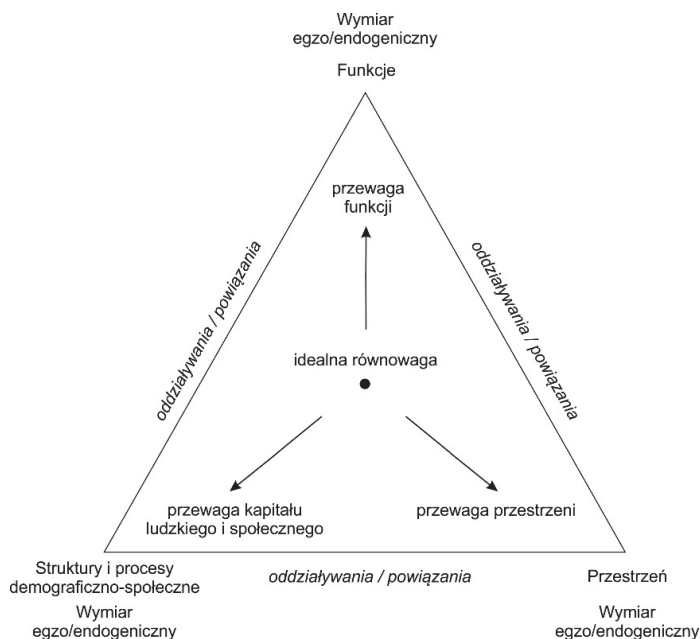
Dlatego pojawia się istotne pytanie, czy w złożonych układach osadniczych, gdzie poszczególne ośrodki posiadają zróżnicowaną genezę, często odmienne struktury przestrzenne, możliwe jest przyjęcie jednego, wspólnego modelu kształtowania się przestrzeni miejskiej, intensywności i kierunków przemian, ale przede wszystkim dalszych przeobrażeń? Przeprowadzone przez Iwonę Kantor-Pietragę (2007) badania wewnątrzmiejskich struktur demograficzno-społecznych miast województwa śląskiego, a zwłaszcza konurbacji katowickiej, wyraźnie wskazują na występowanie różnych typów modeli owych struktur w zależności od wielkości ośrodka i jego usytuowania w konurbacji. Podobnie jest w przypadku badania wewnątrzregionalnych różnicowań struktury funkcjonalnej (m.in. Gwosdz 2014; Runge J. 1996; Tkocz 2001), czy też analizy struktury przestrzennej konurbacji katowickiej (Spórna 2012).

W wyniku różnorodnych procesów toczących się w mieście jego struktura przestrzenna podlega mniej lub bardziej istotnym przeobrażeniom. Dotyczy to zmian zachodzących w wymiarze zarówno funkcjonalnym, morfologicznym, jak i demograficzno-społecznym. Wzajemne relacje między tymi wymiarami struktury przestrzennej miasta powinny prowadzić do zachowania względnej równowagi między nimi. Silny rozwój funkcji, zwłaszcza egzogenicznych, nie tylko powoduje wzrost odsetka terenów miejskich przeznaczonych na działalność gospodarczą, ale może także prowadzić do kolizji z innymi ważnymi funkcjami miejskimi, np. mieszkaniowymi, rekreacyjnymi, transportowymi. Może także powodować zmiany w wymiarze demograficzno-społecznym. Wzrost lub spadek zaludnienia, zmiany w strukturze demograficznej rzutują

z kolei na skalę potrzeb w zakresie rynku pracy. Niedostatek przestrzeni miejskiej ogranicza możliwości lokalizacji nowych inwestycji w obrębie miasta.

Na tej podstawie autorzy niniejszego opracowania proponują model kształtowania się względnej równowagi między funkcjami, zagospodarowaniem materialnym oraz zaludnieniem miasta (rys. 1). Na rysunku 1 na bokach trójkąta rozróżniono ponadto oddziaływania (wzajemne, obustronne) od powiązań (jednokierunkowe, jednostronne). Odpowiednio te pierwsze mają bardziej istotne znaczenie, bo obustronnie wzmacniają relacje między elementami struktury miasta ($F \leftrightarrow P$), natomiast te drugie są tylko jednokierunkowe ($F \rightarrow P$), rozwijając przestrzeń miejską drogą pozyskiwania czynników rozwoju z zewnątrz lub oddziałując kreatywnie na inne miejscowości. Przykładowo oddziaływania między funkcjami miasta a strukturami ludnościowymi kształtowane są w ramach rynku pracy (pracujący, dojazdy do pracy). Pojawienie się zakładu pracy powoduje zapotrzebowanie na pracowników, a to z kolei przyczynia się do wzrostu zaludnienia danej miejscowości, co generuje potrzeby mieszkaniowe. Jednak nie zawsze występowanie wolnych, słabo zagospodarowanych terenów w mieście powoduje powiększanie się terenów mieszkaniowych. Zatem rozwój funkcji gospodarczych wymaga przestrzeni, zaś sama przestrzeń miejska w różnym stopniu jest podatna na przyciąganie funkcji gospodarczych. W grę wchodzi tu zazwyczaj priorytety polityki miejskiej.

O ile w przypadku modelu przestrzeni miejskiej przedstawionej na rysunku 1 chodzi o zachowanie względnie zharmonizowanego układu relacji między kształtowaniem

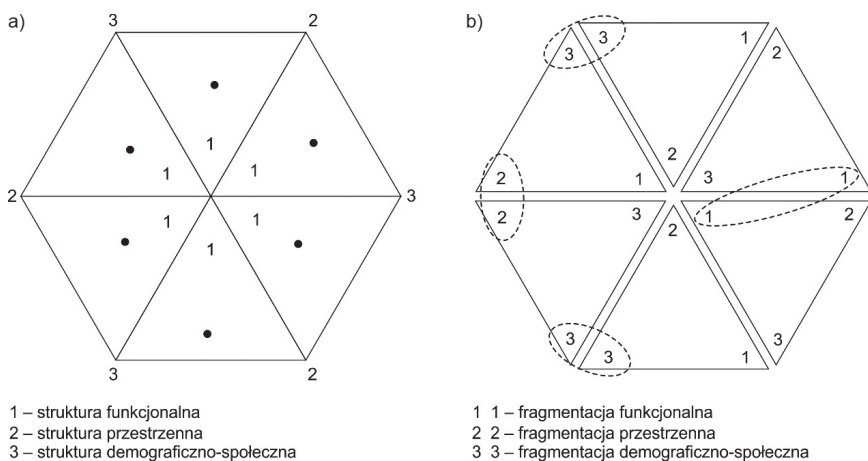


Rys. 1. Model względnej równowagi przestrzeni miejskiej

Źródło: opracowanie własne.

się struktury przestrzennej miasta w ujęciu funkcjonalnym, morfologicznym i demograficzno-społecznym, o tyle w przypadku modeli złożonych układów osadniczych (rys. 2a i 2b) celem działań władz lokalnych/regionalnych powinno być kształtowanie równowagi pomiędzy wymienionymi składowymi zarówno w skali wewnątrzmięskiej, jak i w skali całego układu osadniczego.

Jak wspomniano, układy rozmieszczenia różnych typów działalności ludzkiej, związane z nimi urządzenia trwałe oraz układy rozmieszczenia ludności i zabudowy mieszkaniowej mogą być kształtowane zarówno endo-, jak i egzogenicznie. W przemianach miast przeplatały się bowiem okresy dominującego wpływu czynników zewnętrznych bądź istotnej roli czynników lokalnych. Może to powodować powstawanie okresowego bądź trwałego, niewielkiego bądź znacznego nierównoważenia się tych układów w strukturze przestrzennej miasta. Z kolei bliskie sąsiedztwo wielu miast w złożonych układach osadniczych, powodujące złożoność oddziaływań między nimi oraz koincydencyjność ich powiązań (jak to jest w przypadku konurbacji katowickiej), może powodować jeszcze dwie sytuacje zróżnicowań funkcjonalnych, morfologicznych i ludnościowych nawiązujących do modelu względnie zrównoważonej strukturalnie przestrzeni całego złożonego układu osadniczego (rys. 2a) bądź modelu względnie zróżnicowanej strukturalnie przestrzeni tego układu (rys. 2b).



Rys. 2. Model: a) względnie zrównoważonej strukturalnie przestrzeni złożonego układu osadniczego; b) zróżnicowanej strukturalnie przestrzeni złożonego układu osadniczego

Źródło: opracowanie własne.

W pierwszym modelu (rys. 2a) cechą charakterystyczną jest zachowanie swego rodzaju w kształtowaniu się relacji pomiędzy wymiarem funkcjonalnym, morfologicznym i demograficzno-społecznym struktury przestrzennej miast w konurbacji. Poszczególne ośrodki miejskie wchodzące w skład tej konurbacji rozwijają się harmonijnie (Castells 1982).

W drugim przypadku (rys. 2b) model odzwierciedla kolejno nawarstwiające się zmiany funkcjonalne, morfologiczne i demograficzno-społeczne określonego układu osadniczego. Zmiany te mogą mieć różną dynamikę i zasięg terytorialny, co powoduje ujawnianie się fragmentacji (mozaikowości) funkcjonalnej, morfologicznej, czy też ludnościowej obszarów w strukturze przestrzennej konurbacji. Ową fragmentację funkcjonalną, demograficzno-społeczną bądź morfologiczną zaznaczono linią przerywaną (rys. 2b). Pokazuje ona sytuacje występowania w sąsiadujących ze sobą miastach obszarów podobnych do siebie w zakresie funkcji, morfologii lub cech demograficzno-społecznych.

Zarysowany tutaj jedynie model względnej równowagi przestrzeni miejskiej, a także modele przestrzeni miejskich względnie zrównoważonych lub zróżnicowanych strukturalnie należy traktować jako wstępne przybliżenie przestrzeni miejskiej złożonego układu osadniczego.

Podsumowanie

Zasygnalizowane tendencje kształtowania się przestrzeni miejskiej złożonych układów osadniczych pozwalają na sformułowanie kilku spostrzeżeń uogólniających:

– Po pierwsze – analiza zmian struktury funkcjonalnej, przestrzennej i demograficzno-społecznej w obrębie konurbacji katowickiej wskazuje, iż od drugiej połowy XVIII wieku aż do końca XX stulecia dokonujące się tu wieloaspektowe procesy przeobrażeń wymagają poszukiwania nowych modeli wyjaśniających. Opieranie się na procesach i strukturach występujących w pojedynczych miastach, regionach miejskich, układach aglomeracyjnych nie zawsze jest zgodne z tym, co ma miejsce w policentrycznych zespołach osadniczych.

– Po drugie – w wyniku zmian ustrojowo-gospodarczych wiele z obserwowanych przeobrażeń ma charakter nie tylko ilościowy, ale przede wszystkim jakościowy (m.in. odejście od industrialnego modelu gospodarki na rzecz działalności postindustrialnej, depopulacja i starzenie się społeczeństwa jako konsekwencja II przejścia demograficznego, czy też suburbanizacja).

– Po trzecie – procesy zainicjowane w wyniku zmian ustrojowo-gospodarczych przebiegają odmiennie w poszczególnych miastach konurbacji katowickiej, co zasadniczo prowadzi do dysharmonii w kształtowaniu się struktury funkcjonalno-przestrzennej oraz demograficzno-społecznej. Dotyczy to zwłaszcza zmian przestrzeni miejskiej następujących w wyniku: likwidacji i restrukturyzacji obiektów przemysłowych w centrach miast, pojawiania się nowych działalności gospodarczych na obrzeżach miejscowości, różnicowania się zmian w obrębie przestrzeni śródmiejskiej, ujawniania się przestrzeni podzielonych i niechcianych, kreowania ośrodków wiodących w układzie osadniczym, czy też występowania suburbanizacji wewnętrznej. Oznacza to brak równowagi w przemianach owych struktur.

– Po czwarte – ze względu na istotne znaczenie struktury funkcjonalnej, przestrzennej i demograficzno-społecznej w kształtowaniu miast ich wzajemne oddziaływanie

tworzą: a) względnie wyrównany układ zależności bądź b) układ wyraźnie zróżnicowany przede wszystkim w policentrycznych zespołach miejskich. Dominanta poszczególnych struktur w przestrzeniach lokalnych z jednej strony stanowi historyczną konsekwencję kształtowania się danego ośrodka miejskiego, z drugiej strony zaś jest pochodną oddziaływań bezpośredniego i dalszego otoczenia.

Bibliografia

- Blotenvogel, Hans. 1983. Die Städte system in Nordrhein-Westfalen. In: *Westfalen und angrenzende regionen*, Hrsg. Karl-Friedrich Schreiber, Peter Weber, Festschrift zum 44. Deutschen Geographentag in Münster 1. Paderborn: Verlag F. Schöningh: 71–104.
- Castells, Manuel. 1982. *Kwestia miejska*. Warszawa: PWN.
- Chmielewska, Marta. 2016. *Morfologiczne przekształcenia przestrzeni miejskiej Katowic*. Prace Naukowe Uniwersytetu Śląskiego, 3544. Katowice: Wyd. Uniwersytetu Śląskiego.
- Długoborski, Waclaw. 1967. Kształtowanie się Zagłębia Górnośląskiego (próba analizy ekonomiczno-przestrzennej). *Śląski Kwartalnik Historyczny*, 1–2, 109–127.
- Dragan, Weronika. 2016. *Przemiany funkcjonalno-przestrzenne Starego Miasta w Mysłowicach w latach 1913–2013*, Prace Naukowe Uniwersytetu Śląskiego, 3475. Katowice: Wyd. Uniwersytetu Śląskiego.
- Gwosdz, Krzysztof. 2014. *Pomiędzy starą a nową ścieżką rozwojową. Mechanizmy ewolucji struktury gospodarczej i przestrzennej regionu tradycyjnego przemysłu na przykładzie konurbacji katowickiej po 1989 roku*. Kraków: Wydawnictwo Instytutu Geografii i Gospodarki Przestrzennej UJ.
- Kantor-Pietraga, Iwona. 2007. *Zróźnicowanie przestrzenne struktur ludnościowych w miastach województwa katowickiego w latach 1978–1988*. Prace Naukowe Uniwersytetu Śląskiego, 2461. Katowice: Wyd. Uniwersytetu Śląskiego.
- Kantor-Pietraga, Iwona, Robert Krzysztofik i Jerzy Runge. 2011. Problem rynku jako przestrzeni publicznej w wybranych miastach konurbacji katowickiej. W: *Przestrzeń publiczna miast*, XXIV Konwersatorium Wiedzy o Mieście, red. Iwona Jażdżewska, 97–112. Łódź: Uniwersytet Łódzki.
- Klasik, Andrzej. 2019. Nowa urbanizacja regionu miejskiego. W: *Nowa urbanizacja na starym podłożu*. red. Krzysztof Gasidło, Andrzej Klasik, Rafał Muster, 9–24. Katowice: Wyd. Uniwersytet Ekonomiczny.
- Kondratiew, Nikolai. 1925. *Bolszyje cykły koniunktury – cykły koniunktury*, t. 1. Moskwa: Wyd. Mysl.
- Krzysztofik, Robert. 2016. Kształtowanie się układu osadniczego Sosnowca. W: *Sosnowiec. Obraz miasta i jego dzieje*, t. 2, red. Antoni Kazimierz Barciak, Andrzej Tadeusz Jankowski, 148–162. Sosnowiec: Muzeum w Sosnowcu.
- Lester, Kurtz. 2003. Universities and local systems of innovation: a strategic approach, *Workshop on High Tech Business: Clusters, Constrains and Economic Development*, Robinson College, Cambridge, 28 May 2003.
- Liszewski, Stanisław i Wiesław Maik. 2000. *Wielka Encyklopedia Geografii Świata*, t. 19: *Osadnictwo*. Poznań: Wyd. Kurpisz.
- Maik, Wiesław. 1992. *Podstawy geografii miast*, Toruń: Wyd. UMK.
- Maik, Wiesław. 2012. *Podstawy teoretyczno-metodologiczne studiów geograficzno-miejskich. Studium z metodologii geografii miast*. Bydgoszcz: Wyd. Wyższej Szkoły Gospodarki.
- Matlovič, René, Vladimír Ira, Ludek Sýkora i Zdenek Szczyrba. 2001. Procesy transformacyjne struktury przestrzennej miast postkomunistycznych (na przykładzie Pragi, Bratysławy, Ołomuńca oraz Preszowa). W: *Miasto postsocjalistyczne – organizacja przestrzeni miejskiej i jej przemiany*, XIV Konwersatorium Wiedzy o Mieście, red. Iwona Jażdżewska, 9–22. Łódź: Wyd. Uniwersytetu Łódzkiego.
- Nowak-Lenartowska, Alina. 1973. *Osiedla przyzakładowe jako problem urbanistyczny regionu na przykładzie GOP*. Warszawa: PWN.
- Runge, Anna. 2014. Medium size towns within the structure of socio-economic links in Katowice conurbation. In: *Small and Medium Towns' Attractiveness at the Beginning of the 21st Century*, eds. Agnieszka Kwiatek-Soltys, Hélène Mainet, Krzysztof Wiedermann, Jean-Charles Edouard, 115–132. Clermont-Ferrand: Presses Universitaires Blaise Pascal, collection CERAMAC.

- Runge, Anna. 2018. Przeobrażenia funkcjonalno-przestrzenne miast tradycyjnego regionu społeczno-ekonomicznego – przykład Katowic. *Studia Miejskie*, 32, 35–46.
- Runge, Anna i Jerzy Runge. 2015. Modele przestrzeni społecznej złożonych układów osadniczych (wybrane aspekty teoretyczno-empiryczne). W: *Miasto w badaniach geografów*, red. Maria Soja, Andrzej Zborowski, 207–226. Kraków: Wyd. Instytutu Geografii i Gospodarki Przestrzennej Uniwersytetu Jagiellońskiego.
- Runge, Jerzy. 1996. *Struktura rynku pracy regionu tradycyjnego i jego otoczenia na przykładzie województwa katowickiego*. Prace Naukowe Uniwersytetu Śląskiego, 1592. Katowice: Wyd. Uniwersytetu Śląskiego.
- Runge, Jerzy. 2015. Problemy wzrostu i rozwoju złożonych układów osadniczych. *Studia Miejskie*, 20, 9–21.
- Runge, Jerzy. 2018. Przeobrażenia funkcjonalno-przestrzenne miast tradycyjnego regionu społeczno-ekonomicznego – wymiar teoretyczny. *Studia Miejskie*, 32, 21–33.
- Runge, Jerzy, Robert Krzysztofik i Tomasz Spórna. 2011. Cechy specyficzne umiastowienia województwa śląskiego na przełomie XX i XXI wieku. W: *Koncepcje i procesy badawcze geografii*, red. Kazimierz Marciniak, Krzysztof Sikora, Dariusz Sokołowski, 251–264. Bydgoszcz: Wyd. Wyższej Szkoły Gospodarki.
- Sitek, Sławomir i in. 2013. *Spoleczno-gospodarcze oraz przestrzenne kierunki zmian regionalnego oraz lokalnych rynków pracy województwa śląskiego*. Sosnowiec: Wyd. Uniwersytetu Śląskiego.
- Spórna, Tomasz. 2012. *Modele przemian urbanizacyjnych w województwie śląskim*. Prace Wydziału Nauk o Ziemi Uniwersytetu Śląskiego, 72. Sosnowiec: Wydział Nauk o Ziemi. Uniwersytet Śląski.
- Spórna, Tomasz. 2018. The suburbanisation process in a depopulation context in the Katowice conurbation, Poland. *Environmental & Socio-economic Studies*, 6(1), 57–72.
- Spórna, Tomasz i Weronika Dragan. 2013. Zmiany w zagospodarowaniu przestrzennym centralnej części Sosnowca w latach 1993–2012. *Acta Geographica Silesiana*, 13, 71–86.
- Tkocz, Maria. 2001. *Restrukturyzacja przemysłu regionu tradycyjnego*, Prace Naukowe Uniwersytetu Śląskiego, 1998. Katowice: Wyd. Uniwersytetu Śląskiego.
- Werwicki, Andrzej. 1973. *Struktura przestrzenna średnich miast ośrodków wojewódzkich w Polsce*. Prace Geograficzne, 101, Instytut Geografii PAN. Wrocław: Ossolineum.

Karol WAŁACHOWSKI*

LOKALIZACJA URZĘDÓW CENTRALNYCH W SYSTEMIE OSADNICZYM POLSKI

LOCATION OF CENTRAL ADMINISTRATION OFFICES IN THE POLISH SETTLEMENT NETWORK

Nr DOI: 10.25167/sm.1035

ABSTRAKT: Lokalizacja centralnej administracji jest istotnym lokalnym oraz regionalnym czynnikiem rozwojowym. Z perspektywy funkcji centralnych, opisywanych przez W. Christallera, jest to jedno z najważniejszych narzędzi wpływania na rozwój lokalny i regionalny. W artykule autor porównuje lokalizację urzędów centralnych oraz instytutów badawczych do deklarowanego w dokumentach strategicznych systemu osadniczego. Istotnym elementem pracy, oprócz teoretycznej podbudowy, jest systematyzacja lokalizacji urzędów oraz instytutów.

SŁOWA KLUCZOWE: system osadniczy, funkcja administracyjna, lokalizacja administracji, teoria miejsc centralnych

ABSTRACT: Deployment of central administration makes a vital factor in the local and regional development, since from the perspective of central functions described by W. Christaller, it is one of the most important tools of regional and local policies. In this article, the author compares the location of central administration offices and research institutes to the Polish settlement network declared in documents. An important element of the paper, apart from the theoretical framework, is the systematization of the location of relevant offices and institutes.

KEY WORDS: settlement network, administrative function, location of administration, central place theory

Wprowadzenie

System osadniczy to dynamiczny układ, który składa się z jednostek osadniczych i relacji pomiędzy nimi. Organizacja funkcjonalno-przestrzenna układu determinowana jest przez społeczny i przestrzenny podział pracy (Maik 1997, 108). Każda z części systemu osadniczego odgrywa w nim określoną rolę, którą scharakteryzować można poprzez pełnione funkcje centralne, czyli relacje, które zachodzą między wytwarzanymi

* Uniwersytet Ekonomiczny w Krakowie, Kolegium Ekonomii, Finansów i Prawa, Instytut Ekonomii, ul. Rakowicka 27, 31-510 Kraków, e-mail: karol.walachowski@gmail.com, <https://orcid.org/0000-0002-7421-8534>

w jednostce osadniczej dobrami i usługami a zasięgiem przestrzennym ich społecznej konsumpcji (Liszewski 2012, 261).

Na podstawie teorii ośrodków centralnych, pierwszej w pełni rozwiniętej teorii funkcjonalnej, sformułowanej przez W. Christallera, możemy określić hierarchie ośrodków w systemie osadniczym. Służą do tego centralność funkcji, która oznacza rolę, jaką niektóre działalności ekonomiczne odgrywają w stosunku do swojego regionu (Liszewski 2012, 263). Funkcje mogą dotyczyć różnorodnych obszarów aktywności społeczno-gospodarczej. Najbardziej ogólnym podziałem jest podział na funkcje administracyjno-polityczne, produkcyjno-przemysłowe, handlowe oraz usługowe. Z perspektywy państwa oraz krajowej polityki przestrzennej ważne jest kształtowanie systemu osadniczego, aby zapewnić jak najlepsze oraz jak najbardziej efektywne wykorzystanie terytorium państwa. Ma to swoje odzwierciedlenie w podstawowym dokumencie dotyczącym planowania przestrzennego – Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030, w którym głównymi celami działań państwa są spójność terytorialna oraz konkurencyjność ośrodków i regionów (Koncepcja Przestrzennego... 2012, 60–65). Z perspektywy władz publicznych najłatwiej zarządzać funkcją administracyjno-polityczną, na którą władze publiczne mają bezpośredni wpływ, a która to istotnie oddziałuje na strukturę osadniczą państwa. Według D. Szymańskiej funkcja ta stymuluje rozwój ośrodka i wpływa na inne dziedziny działalności ludzkiej: kulturę, naukę, sztukę itd. Jest centralizująca i zespalająca postawę życia miejskiego (Szymańska 2009, 237).

Celem artykułu jest zbadanie rozmieszczenia urzędów centralnych w systemie osadniczym Polski. Przeanalizowane zostaną urzędy, które posiadają ogólnokrajowy obszar oddziaływania oraz nie są podmiotami edukacyjnymi. Hipoteza badawcza brzmi: urzędy centralne w Polsce są rozmieszczone niewłaściwie w stosunku do koncepcji zaprezentowanych w dokumentach strategicznych dotyczących zagospodarowania przestrzennego kraju i deklarowanego docelowego systemu osadniczego, są za bardzo skoncentrowane w stolicy.

Przegląd literatury przedmiotu

Jedną z typologii podziału teorii rozwoju regionalnego jest klasyfikacja zaprezentowana przez R. Capello, w której głównym kryterium podziału teorii są założenia dotyczące rozumienia przestrzeni (Capello 2007, 1–11). Pierwszą grupę teorii stanowią koncepcje wzrostu regionalnego, w których przestrzeń traktowana jest w jednolity, abstrakcyjny sposób. Teorie te mają swoje źródło w makroekonomii i nie biorą pod uwagę geograficznych cech systemów regionalnych. Charakteryzuje je rozumienie rozwoju regionalnego jako zdolności regionu do tworzenia dóbr i usług dla krajowego i międzynarodowego systemu gospodarczego. Przykładami tej grupy teorii są m.in. teoria bazy eksportowej D.C. Northa oraz nowa geografia ekonomiczna P. Krugmana (Capello 2007, 83–157). Druga grupa to teorie rozwoju lokalnego i zróżnicowanych relacji przestrzennych. Koncentrują się na aktorach i instytucjach występujących na poziomie

lokalnym oraz relacjach pomiędzy nimi, pomijając wyjaśnianie zmian poziomu wzrostu wskaźników ekonomicznych. Najważniejsza jest identyfikacja materialnych oraz niematerialnych składników procesów rozwojowych. Wśród tej grupy teorii wyróżnić należy m.in. teorię biegunów wzrostu F. Perroux oraz teorię klastrów Portera (Capello 2007, 157–210). Ostatnia wymieniana grupa to teorie lokacyjne, w których przestrzeń ma wymiar fizyczno-metryczny. Celem tego zespołu koncepcji jest wyjaśnienie zasad, którymi kierują się podmioty gospodarcze oraz ludzie, lokalizując się w przestrzeni. Kluczowymi siłami, które opisują procesy w przestrzeni, są koszty transportu, odpowiadające za rozproszenie działalności oraz korzyści aglomeracji, przyczyniające się do przestrzennej koncentracji aktywności. Wśród tej grupy teorii wymienić można m.in. teorię lokalizacji A. Webera, teorię stref rolniczych J.H. von Thüna oraz teorię miejsc centralnych W. Christallera (Capello 2007, 17–82).

Teoria miejsc centralnych tłumaczy reguły wyjaśniające rozmieszczenie i hierarchie jednostek osadniczych na danym terytorium. W swoim zakresie obejmuje położenie różnej wielkości ośrodków, spełniane przez nie funkcje oraz wpływ na inne składniki systemu osadniczego. Podstawą teorii są funkcje centralne, czyli relacje pomiędzy jednostkami osadniczymi i ich obszarami (zapleczem), które tworzą wspólnie społeczno-ekonomiczną całość. Funkcje identyfikują strukturę przestrzenną systemu osadniczego, wielopoziomowość organizacji oraz hierarchiczność (Liszewski i in. 2012, 261). Tworzona hierarchia związana jest z podażą dóbr i usług centralnych różnej rangi, które stanowią podstawę pozycji hierarchicznej. Czym wyższa ranga ośrodka, tym świadczy wyższej rangi dobra i usługi oraz większą ich różnorodność. Funkcje wyższego rzędu posiadają wyższy koszt pozyskania, a ich nabywanie jest rzadkie. Dlatego znajdują się tylko w ośrodkach wyższego rzędu, które posiadają duże obszary oddziaływania. Funkcje niższego rzędu zaś to funkcje podstawowe, które nabywane są często i wiążą się z niskimi kosztami. Wedle kryterium przedmiotowego za Stanisławem Liszewskim (Liszewski i in. 2012, 280) można wymienić m.in. funkcje: usługową, rolniczą, handlową produkcji, transportową, portową, obronną, pracy, zamieszkania, mieszkaniową, administracyjno-polityczną, rezydencjalną, obsługową, kulturową, ekonomiczną, wojskową i inne. Aby funkcje mogły pojawić się w danej jednostce osadniczej, wymagane jest pojawienie się minimalnego poziomu popytu na dane dobra lub usługi. Im popyt jest mniejszy, tym podaż zlokalizowana będzie na wyższych poziomach hierarchii osadniczej.

System osadniczy Polski i funkcje spełniane przez poszczególne jednostki osadnicze były w ostatnich latach przedmiotem badania wielu autorów. Główne rozważania dotyczyły podziału terytorialnego Polski (Miszczuk 2003), funkcji spełnianych przez miasta (Maik 1997, Suliborski 2010), wpływu globalizacji na strukturę administracyjną i funkcje miast (Sokołowski 2011) oraz regionalizacji i lokalizacji instytucji publicznych (Zaborowski 2014).

Tematykę lokalizacji instytucji publicznych i ich wpływu na politykę miejską oraz regionalną podejmowali K. Heffner, T. Kalinowski oraz Ł. Zaborowski (2015), analizując wpływ lokalizacji instytucji, badając ówczesne rozmieszczenie oraz analizując przykład Niemiec. Zjawisko deglomeracji badane było m.in. przez P. Śleszyńskiego (2018), Ł. Za-

borowskiego (2016). Lokalizacja urzędów centralnych w systemie osadniczym Polski analizowana była również w pracy dla Ministerstwa Przedsiębiorczości i Technologii (Wałachowski 2019) oraz przez R. Trzeciakowskiego (2018).

Metoda badawcza

W części artykułu dotyczącej struktury osadniczej Polski metodą badawczą będzie analiza porównawcza treści dwóch najważniejszych dokumentów strategicznych – Koncepcji Zagospodarowania Przestrzennego Kraju oraz Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju.

Obecnie brak usystematyzowanych opracowań dotyczących urzędów centralnych, ich funkcjonowania, osób przez nie zatrudnianych, cech charakterystycznych czy wreszcie lokalizacji, dlatego przyjętą metodą badawczą w następnej części artykułu będzie analiza treści ustaw, rozporządzeń, zawartości Biuletynu Informacji Publicznej oraz stron internetowych poszczególnych urzędów oraz instytutów badawczych w celu ustalenia ich lokalizacji. Wartością dodaną pracy jest systematyzacja lokalizacji urzędów centralnych oraz instytutów badawczych na dzień 1.03.2019 r.

Struktura osadnicza Polski w świetle najważniejszych dokumentów strategicznych

Najważniejszym dokumentem strategicznym dotyczącym zagospodarowania przestrzennego Polski jest uchwalona w 2012 roku Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju. W dokumencie nie określono wprost hierarchii osadniczej Polski, wymieniono jednak elementy policentrycznej metropolii sieciowej (Koncepcja Przestrzennego... 2012, 32):

- a) stolica kraju – określona jako rdzeń metropolii – Warszawa;
- b) ośrodki metropolitalne: konurbacja górnośląska (Katowice wraz z miastami wchodzącymi w skład Górnośląskiego Obszaru Metropolitalnego), Kraków, Łódź, Trójmiasto (Gdańsk – Sopot – Gdynia z głównym ośrodkiem miejskim w Gdańsku), Poznań, Wrocław, Bydgoszcz i Toruń, Szczecin, Lublin, Białystok oraz Rzeszów;
- c) ośrodki o znaczeniu regionalnym: Kielce, Olsztyn, Opole, Zielona Góra, Gorzów Wielkopolski, Płock, Koszalin, Słupsk, Bielsko-Biała, Częstochowa, Radom oraz Rybnik;
- d) ośrodki subregionalne;
- e) ośrodki lokalne.

Dokument zakłada dominującą rolę stolicy, która stać ma się jedną z najważniejszych metropolii w Europie. Rola reszty miast w systemie osadniczym ma wzrosnąć dzięki decentralizacji funkcji decyzyjno-kontrolnych, administracyjnych oraz finansowych. Autorzy Koncepcji upatrują nierównowagi systemowej w dominacji Warszawy nad resztą układu osadniczego, która to nie posiada tak dużego potencjału ludnościowego oraz sił wytwórczych, aby dominować w funkcjach decyzyjno-kontrolnych w takim stopniu jak obecnie. Dlatego w dokumencie wymieniono szereg działań, które mają

oddziaływać na rzecz zwiększenia spójności układu osadniczego, m.in. dekoncentrację administracji, budowę infrastruktury oraz tworzenie warunków do powstawania nowych inwestycji.

Strategia na Rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju to obecnie najważniejszy dokument, określający krajową strategię rozwojową. Dokument ma charakter horyzontalny i obejmuje swoim zakresem całość polityki gospodarczej kraju. W obszarze rozwoju przestrzennego, Strategia zakłada „spójny przestrzennie, zrównoważony terytorialnie” rozwój państwa (Strategia... 2017, 25–26). Celami szczegółowymi są: zrównoważony rozwój kraju wykorzystujący indywidualne potencjały poszczególnych terytoriów, wzmacnianie regionalnych przewag konkurencyjnych oraz podniesienie skuteczności i jakości wdrażania polityk ukierunkowanych terytorialnie. Dokument nie zawiera konkretnej hierarchii osadniczej państwa, zdefiniowane jednak zostały „miasta średnie”, jako ośrodki powyżej 20 tys. mieszkańców lub mniejsze będące stolicami powiatów (Strategia... 2017, 178).

Reasumując, na podstawie dokumentów strategicznych system osadniczy Polski można określić jako policentryczną strukturę opartą na 11 obszarach metropolitalnych oraz kolejnych 12 miastach o znaczeniu regionalnym. Polityka państwa powinna dążyć do spójności terytorialnej oraz zwiększania poziomu konkurencyjności jednostek osadniczych. Tak zdefiniowane cele ogólne spójne są m.in. z Agendą Terytorialną Unii Europejskiej 2020 (Territorial... 2011).

Rozmieszczenie urzędów centralnych w Polsce

W Polsce całość administracji dzieli się na dwa poziomy – administrację rządową oraz administrację samorządową. Administracja rządowa według definicji J. Gąciarza (Hausner i in. 2003, 167–219) „jest częścią administracji publicznej, którą tworzą centralne organy władzy państwowej i ich urzędy, a także szereg instytucji ogólnokrajowych i terenowych realizujących zadania publiczne na rzecz indywidualnych obywateli i podmiotów zbiorowych”. Strukturę administracji rządowej tworzą (Hausner i in. 2003, 167):

- a) centrum rządowe: Rada Ministrów i struktury ją obsługujące;
- b) ministerstwa;
- c) urzędy centralne;
- d) państwowe jednostki organizacyjne;
- e) terenowa rządowa administracja ogólna;
- f) terenowe organy administracji zespolonej;
- g) terenowe organy administracji niezespolonej.

Na potrzeby pracy z całego systemu administracji publicznej w Polsce przeanalizowane zostały urzędy centralne oraz instytuty badawcze. Wykluczone zostały urzędy, które nie spełniają kryteriów swobodnej lokalizacji w układzie osadniczym oraz nie posiadają krajowej skali oddziaływania (brak funkcji administracyjnej najwyższego rzędu). Przyjętym założeniem jest to, że lokalizacja tych podmiotów dyktowana może być innymi powodami, wymagającymi szczegółowych badań. Nie analizowano m.in.

urzędów związanych z obsługą rządu (np. Rządowe Centrum Legislacji), jednostek edukacyjnych oraz uczelni wyższych, podmiotów o skali oddziaływania mniejszej niż krajowy (np. biblioteki, muzea), zakładów opieki zdrowotnej, placówek zagranicznych oraz parków narodowych.

Urzędy centralne nie posiadają statusu organów konstytucyjnych. Powodem ich powoływania jest spełnianie zadań administracyjnych w określonych obszarach spraw publicznych. Są one nastawione głównie na realizowanie działań specjalistycznych i technicznych. Podlegają one bezpośrednio prezesowi Rady Ministrów lub określonym ministrom, którzy sprawują nad urzędami nadzór. Działają one w różnych obszarach administracji rządowej, pełniąc funkcje m.in. kształtowania i współtworzenia polityki rządowej, programowania rozwoju, działalności prawodawczej i eksperckiej, rozstrzygania administracyjnego oraz kontroli i nadzoru (Zieliński 2013, 177–181). Instytuty badawcze zaś to według definicji ustawowej „państwowe jednostki organizacyjne, wyodrębnione pod względem prawnym, organizacyjnym i ekonomiczno-finansowym, które prowadzą badania naukowe i prace rozwojowe ukierunkowane na ich wdrożenie i zastosowanie w praktyce” (Ustawa... 2010).

Przy analizie poszczególnych podmiotów wykorzystano ustawy, rozporządzenia, Biuletyn Informacji Publicznej oraz strony poszczególnych ministerstw. Za podstawową lokalizację urzędu brano pod uwagę adres siedziby. Urzędy analizowane są w klasyfikacji na urzędy centralne i agencje (podległe prezesowi Rady Ministrów oraz poszczególnym ministrom) oraz instytuty badawcze (tab. 1, tab. 2).

Tabela 1

Lokalizacja urzędów centralnych w Polsce w 2019 r.

Miasto	Liczba urzędów centralnych	Procent urzędów centralnych w Polsce
Warszawa	95	84,82
Kraków	3	2,68
Aglomeracja warszawska	3	2,68
Łódź	3	2,68
Konurbacja górnośląska	2	1,79
Radom	1	0,89
Białystok	1	0,89
Gdańsk	1	0,89
Garwolin	1	0,89
Gostynin	1	0,89
Poręby koło Zduńskiej Woli	1	0,89
Suma	112	100,00

Źródło: opracowanie własne na podstawie ustaw, rozporządzeń, BIP i stron ministerstw, stan na 1.03.2019 r.

Tabela 2

Lokalizacja instytutów badawczych w Polsce w 2019 r.

Miasto	Liczba instytutów badawczych	Procent wszystkich instytutów
Warszawa	62	59,05
Konurbacja górnośląska	10	9,52
Łódź	8	7,62
Poznań	6	5,71
Aglomeracja warszawska	6	5,71
Kraków	4	3,81
Wrocław	3	2,86
Lublin	2	1,90
Radom	1	0,95
Toruń	1	0,95
Inne	2	1,90
Suma	105	100,00

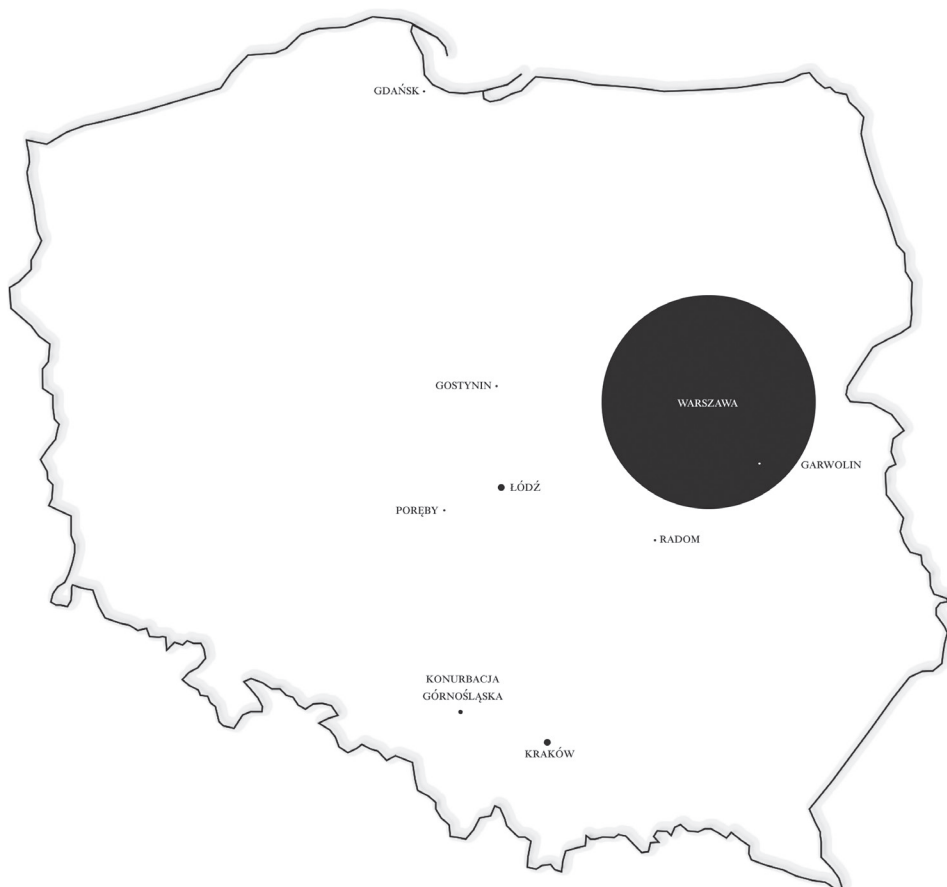
Źródło: opracowanie własne na podstawie ustaw, rozporządzeń, BIP i stron ministerstw, stan na 1.03.2019 r.

Obecna lokalizacja urzędów centralnych i instytutów badawczych wskazuje na znaczącą dominację Warszawy. W obszarze funkcjonalnym stolicy znajduje się około 87% urzędów centralnych oraz około 64% wszystkich instytutów badawczych. Urzędy centralne występują zaledwie w 6 na 11 miast stanowiących ośrodki metropolitalne oraz w jednym mieście z 12 stanowiących centrum regionalne. Bez żadnego instytutu badawczego pozostają 3 ośrodki metropolitalne oraz 11 centrów regionalnych.

Także rozmieszczenie urzędów centralnych oraz instytutów badawczych na terytorium Polski pokazuje wysoką koncentrację w centralnej i południowej Polsce (rys. 1, rys. 2). Części północno-wschodnia, północno-zachodnia oraz południowo-wschodnia pozbawione są jakiegokolwiek urzędu centralnego lub instytutu badawczego.

Podsumowanie

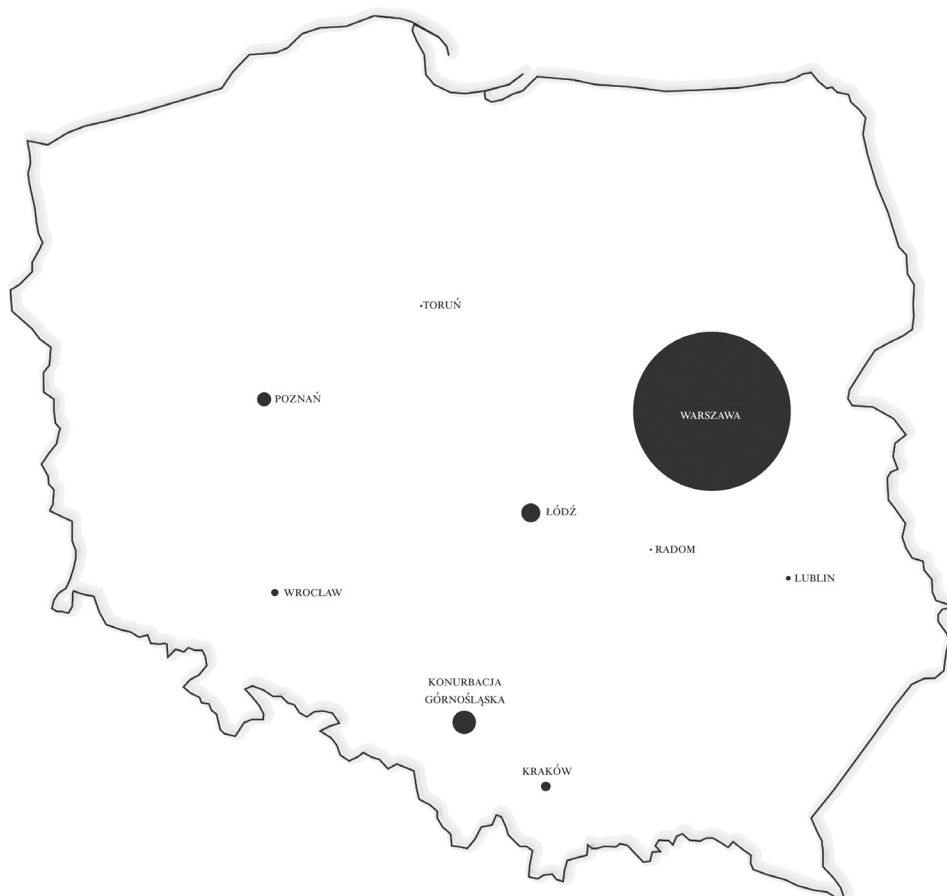
Koncentracja urzędów centralnych oraz instytutów badawczych w stolicy wskazuje na systemową nierównowagę. Policentryczna wizja systemu osadniczego, w której funkcje najwyższego rzędu rozmieszczone są w 11 najważniejszych obszarach funkcjonalnych, nie pokrywa się ze stanem rzeczywistym, co potwierdza założoną hipotezę badawczą. Obecne rozmieszczenie bliższe jest hierarchii osadniczej w państwach, w których zdecydowaną, wiodącą rolę odgrywa stolica, są to np. Węgry, Francja, Słowacja (Kuciński i in. 2015, 394). Lokalizacja większości urzędów i instytutów w stolicy wzmacnia jej rolę, prowadząc do pogłębiania się nierówności w systemie osadniczym



Rys. 1. Lokalizacja urzędów centralnych na terytorium Polski w 2019 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie ustaw, rozporządzeń, BIP i stron ministerstw, stan na 1.03.2019 r.

kraju. Rekomendacją dla polityk publicznych może być traktowanie nowo powstałej administracji centralnej jako elementu polityki wyrównywania szans dla zapóźnionych miast i regionów. Do rozważenia pozostaje kwestia celowości i efektywności przeniesienia już funkcjonującej administracji. Doświadczenia Wielkiej Brytanii pokazują, że przeniesienie urzędów może być korzystne z perspektywy zarówno stolicy, urzędu, jak i miasta docelowego. Dynamicznie rozwijająca się stolica może skorzystać na zmniejszeniu popytu na rynku pracy i uwolnieniu przestrzeni biurowych. Administracja centralna może zyskać na poprawieniu efektywności poprzez reorganizację struktur oraz zmniejszenie rotacji pracowników, miasto docelowe zaś może zdobyć nowe, stałe miejsca pracy oraz keynesistowskie efekty mnożnikowe, związane z dodatkowymi przepływami finansowymi w innych sektorach lokalnej gospodarki (Marshall i in. 2005, 768–786).



Rys. 2. Lokalizacja instytutów badawczych na terytorium Polski w 2019 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie ustaw, rozporządzeń, BIP i stron ministerstw, stan na 1.03.2019 r.

Bibliografia

- Capello, Roberta. 2007. *Regional economics*. Nowy Jork: Routledge.
- Hausner, Jerzy i in. 2003. *Administracja publiczna*. Warszawa: Wydawnictwo Naukowe PWN.
- Heffner, Krystian, Tomasz Kalinowski i Łukasz Zaborowski. 2015. *Lokalizacja instytucji publicznych jako element polityki miejskiej i regionalnej*. Warszawa: Kancelaria Senatu, Biuro Analiz i Dokumentacji.
- Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030. 2012. Warszawa: Ministerstwo Rozwoju Regionalnego. Dostęp: 9.12.2019 r. <http://prawo.sejm.gov.pl/isap.nsf/DocDetails.xsp?id=WMP20120000252>.
- Kuciński, Kazimierz i in. 2015. *Geografia ekonomiczna*. Warszawa: Oficyna Wolters Kluwer Business.
- Liszewski, Stanisław i in. 2012. *Geografia urbanistyczna*. Warszawa: Wydawnictwo Naukowe PWN.
- Maik, Wiesław. 1997. *Podstawy geografii miast*. Toruń: Wydawnictwo Uniwersytetu Mikołaja Kopernika.
- Marshall, Neill i in. 2005. Relocation, relocation, relocation: assessing the case for public sector dispersal, *Regional Studies*, 39, 767–787.
- Miszczuk, Andrzej. 2003. *Regionalizacja administracyjna III Rzeczypospolitej. Koncepcje teoretyczne a rzeczywistość*. Lublin: Wydawnictwo Uniwersytetu Marii Curie-Skłodowskiej.

- Śleszyński, Przemysław. 2013. Delimitacja Miejskich Obszarów Funkcjonalnych stolic województw. *Przegląd Geograficzny*, 85,2, 173–197.
- Śleszyński, Przemysław. 2016. *Delimitacja miast średnich tracących funkcje społeczno-gospodarcze*. Warszawa: PAN IGiPZ.
- Śleszyński, Przemysław. 2018. *Polska średnich miast. Założenia i koncepcja deglomeracji w Polsce*. Warszawa: Klub Jagielloński.
- Sokołowski, Dariusz. 2011. *Centralność większych miast Polski. Rola czynnika administracyjnego i globalizacji. Przekształcenia regionalnych struktur funkcjonalno-przestrzennych*. Wrocław: Uniwersytet Wrocławski.
- Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.). 2017. Warszawa: Ministerstwo Rozwoju. Dostęp: 9.12.2019 r. <https://www.gov.pl/web/fundusze-regiony/informacje-o-strategii-na-rzecz-odpowiedzialnego-rozwoju>.
- Suliborski, Andrzej. 2010. *Funkcjonalizm w polskiej geografii miast*. Łódź: Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego.
- Szymańska, Daniela. 2009. *Geografia osadnictwa*. Warszawa: Wydawnictwo Naukowe PWN.
- Territorial Agenda of EU 2020. 2011. Godollo: Hungarian Presidency in EU.
- Trzeciakowski, Rafał. 2018. *Deglomeracja – kosztowna redystrubucja prestiżu*. Warszawa: FOR.
- Ustawa z dnia 30 kwietnia 2010 r. o instytutach badawczych (Dz.U. nr 2019, poz. 1350).
- Wałachowski, Karol i in. 2019. *Uwarunkowania delokalizacji centralnych urzędów w Polsce*. Warszawa: Ministerstwo Przedsiębiorczości i Technologii.
- Zaborowski, Łukasz. 2014. Sieć ośrodków regionalnych w Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030. Próba uporządkowania według czynników wielkości i odległości. *Przegląd Geograficzny*, 86, 591–619.
- Zaborowski, Łukasz. 2016. Próba przebudowy układu województw z wykorzystaniem sieci ośrodków regionalnych. *Przegląd Geograficzny*, 88, 159–182.
- Zieliński, Eugeniusz. 2013. *Administracja rządowa i samorządowa w Polsce*. Warszawa: Wyższa Szkoła Administracyjno-Społeczna.

OPRACOWANIE REDAKCYJNE

Jacek Jędrzejowski (teksty anglojęzyczne), Kamila Byrtek

REDAKCJA TECHNICZNA

Jolanta Brodziak

SKŁAD I ŁAMANIE

Waldemar Szweda

KOREKTA

Jacek Jędrzejowski (teksty anglojęzyczne), Patrycja Racułt

PROJEKT OKŁADKI

Jolanta Brodziak

Na okładce fotografia przedstawia panoramę Wrocławia.
Fot. Agnieszka Dembicka-Niemiec

Publikacja udostępniona na licencji Creative Commons
Uznanie autorstwa–Użycie niekomercyjne–Na tych samych warunkach
CC BY-NC-SA



Kopiowanie i powielanie w jakiegokolwiek formie wymaga pisemnej zgody Wydawcy.

© Copyright by Uniwersytet Opolski
Opole 2019

ISSN 2082-4793
e-ISSN 2543-5302

Wydawnictwo Uniwersytetu Opolskiego, ul. Dmowskiego 7–9, 45-365 Opole.
Składanie zamówień: tel. 77 401 67 46, e-mail: wydprom@uni.opole.pl.
Wydanie I. Nakład 80 egz. Druk i oprawa: Totem.com.pl