

INSTYTUT GEOGRAFII SPOŁECZNO-EKONOMICZNEJ I GOSPODARKI PRZESTRZENNEJ
WYDZIAŁ EKONOMICZNY • UNIwersYTET OPOLSKI

45 STUDIA MIEJSKIE



OPOLE 2023

REDAKTOR NACZELNY

Janusz Słodczyk

ZASTĘPCA REDAKTORA NACZELNEGO

Edyta Szafranek-Stefaniuk

REDAKTOR TEMATYCZNY

Edyta Szafranek-Stefaniuk

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 Szczyrba (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 Zipser (Politechnika Wrocławska)

RECENZENCI ARTYKUŁÓW WYDANYCH W TOMACH 43–44 W ROKU 2022

Justyna Danielewicz, Łukasz Damurski, Lidia Groeger, Iwona Kiniorska, Dagmara Kociuba, Barbara Konecka-Szydłowska, Karolina Krośnicka, Katarzyna Mazur-Belzyt, Łukasz Miłucha, Szymon Opania, Alina Pancewicz, Andrzej Sztando, Małgorzata Twardzik, Agnieszka Wójtowicz-Wróbel, Magdalena Wdowicka, Alicja Zakrzewska-Póltorak, Elżbieta Zuzańska-Żyśko

SEKRETARZ REDAKCJI

Agnieszka Dembicka-Niemiec

ADRES REDAKCJI

Instytut Geografii Społeczno-Ekonomicznej i Gospodarki Przestrzennej
Wydział Ekonomiczny
Uniwersytet Opole
ul. Ozimska 46a 45-058 Opole
<https://czasopisma.uni.opole.pl/index.php/sm>

DEKLARACJA O WERSJI PIERWOTNEJ

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

SPIS TREŚCI

Wprowadzenie (<i>Edyta Szafranek-Stefaniuk</i>)	7
Agnieszka SZPAK, Miasta i niszczenie „inności”	11
Rafał MICHAŚ, Środowiskowe aspekty projektów rewitalizacyjnych na przykładzie Łodzi	25
Barbara AUDYCKA, Relokacje w łódzkiej rewitalizacji w kontekście międzynarodowej debaty na temat przesiedleń.	39
Marcin JURCZAK, Kinga PAWLICKA, Transport autonomiczny jako element rozwoju miasta zrównoważonego	57
Małgorzata KOLEK, Winnice jako niewykorzystany walor rozwoju enoturystyki w wybranych miastach Polski	75

CONTENTS

Introduction (<i>Edyta Szafranek-Stefaniuk</i>)	9
Agnieszka SZPAK, Cities and destroying „otherness”.	11
Rafał MICHAŚ, Environmental aspects of revitalization projects – a case study of Łódź	25
Barbara AUDYCKA, Revitalisation-induced relocations in Łódź in the context of the international debate on displacement	39
Marcin JURCZAK, Kinga Pawlicka, Autonomous transport as a part of sustainable city development	57
Małgorzata KOLEK, vineyards as an asset for the development of oenotourism in selected polish cities	75

WPROWADZENIE

Miasta i szeroko rozumiane obszary zurbanizowane stanowią niezmiennie przedmiot szczególnego zainteresowania naukowego ze względu na dynamikę ich rozwoju i funkcjonowania. Wśród różnorodnych aspektów ich analizy poznawczej oraz funkcjonalnej w niniejszym tomie prezentowane są kulturowe, ekonomiczne i prawne uwarunkowania mające wpływ na przestrzenny układ miast oraz rozwój społeczno-gospodarczy. Zwrócona jest również uwaga na konsekwencje wdrażanych projektów rozwojowych odczuwane przez mieszkańców miast i innych interesariuszy.

Prezentowane artykuły naukowe dotyczą różnorodnych zagadnień. Rozważana jest kwestia *inności (wyjątkowości)* miasta, która może stać się przyczyną ich niszczenia. Kolejnym wątkiem badawczym, do którego odnoszą się dwa opracowania, jest rewitalizacja miast. W tym zakresie podejmowana jest kwestia środowiskowego wymiaru rewitalizacji oraz relokacji ludności na skutek rewitalizacji. Oba zagadnienia weryfikowane są naukowo na przykładzie sytuacji w mieście Łodzi. Ważnym tematem, który jest ujęty w kolejnym artykule, jest autonomiczny transport miejski, analizowany w odniesieniu do miasta zrównoważonego. Ostatni artykuł dotyczy mniej popularnej i stosunkowo rzadko podejmowanej w odniesieniu do miast tematyki badawczej, jaką jest enoturystyka. W artykule przedstawiono teoretyczne i rzeczywiste znaczenie winnic w rozwoju wybranych miast.

Wskazane zagadnienia, stanowiące tematy kolejnych artykułów w niniejszym tomie, ujmowane są zarówno w perspektywie teoretycznej, jak i empirycznej. Starym paradygmatom rozwojowym przeciwstawione są nowe koncepcje i kierunki rozwoju miast. Ujęcia modelowe, szczegółowe rozwiązania poszczególnych kwestii miejskich powiązane są z wynikami badań i danymi faktograficznymi.

Uznając, że przedstawione publikacje dotyczą coraz istotniejszych tematów i prezentują interesujące wyniki analiz oraz nowe doświadczenia poznawcze i metodyczne, wyrażam nadzieję, że będą inspiracją do pogłębiania badań oraz chęci ich publikowania w kolejnych tomach „Studiów Miejskich”.

Edyta Szafranek-Stefaniuk

INTRODUCTION

Cities and broadly understood urbanized areas unchangingly make a subject of particular scientific interest due to the dynamics of their development and functioning. Among multifarious aspects of their cognitive and functional analyses in this volume there are presented culture-based, economic and legal conditions influencing the spatial system of cities and their socioeconomic development. Attention is also paid to consequences of implemented developmental projects that are felt by residents of cities and other stakeholders.

The contributed scientific articles deal with a variety of issues. There is the question of *otherness* (*exceptionality*) of cities discussed as it can make a cause of their destruction. Another research motif that is dealt with by two studies concerns revitalization of cities. In this respect, the authors consider the problem of environmental dimension of revitalizing and relocation of inhabitants as a result of revitalizing. Both questions are scientifically verified in the case study of the City of Łódź and its specific situation. Another important subject which is dealt with in the next article is autonomous urban transport analyzed with reference to a sustainable city. The last of the contributions concerns a less popular and relatively rarely discussed research theme, that is oenotourism. The article presents the theoretical and real significance of vineyards in the development of selected cities.

The issues which make topics of successive articles in the present volume are approached from both theoretical and empirical perspectives. Old development-related paradigms are juxtaposed against new conceptions and directions in the development of cities. Model frameworks and detailed solutions to individual urban questions are linked to results of research and factographic data.

Acknowledging that the presented publications deal with increasingly significant themes and present interesting results of analyses as well as new cognitive and methodological experience, I hope that they will offer true inspiration to further deepen studies dedicated to urban issues and strengthen the will to publish obtained results in successive volumes of *Studia Miejskie*.

Edyta Szafranek-Stefaniuk

Agnieszka SZPAK*

CITIES AND DESTROYING „OTHERNESS”

MIASTA I NISZCZENIE „INNOŚCI”

DOI: 10.25167/sm.4914

ABSTRACT: The aim of this article is to show that cities are very often attacked because of their ‘otherness.’ ‘The other’ may be understood here as the other religion, other ethnicity, other culture, other political views or other people. This is closely related to the idea of diversity, heterogeneity, pluralism and density as essential features of contemporary cities. The author examines theories explaining motives for destroying cities, such as those treating destruction of cities as part of genocide or the theory of urbicide. Finally, the author proposes looking at the destruction of cities through the lens of destroying ‘the other’ and possibilities of a community. The research methods used include desk research and formal-legal analysis. The formal-legal analysis focuses on the jurisprudence of the International Criminal Tribunal for the former Yugoslavia and the desk research – on the relevant literature at the intersection of urban studies and international studies.

KEY WORDS: cities, ‘the other’, urbicide, genocide

ABSTRAKT: Celem artykułu jest pokazanie, że miasta są bardzo często atakowane ze względu na swoją cechę „inności”. Przez „innego” można rozumieć inną religię, inną etniczność, inną kulturę, inne poglądy polityczne lub inne osoby, co jest ściśle związane z ideą różnorodności, heterogeniczności, pluralizmu i gęstości jako istotnych cech współczesnych miast. Autorka analizuje teorie wyjaśniające motywy niszczenia miast, takie jak te traktujące niszczenie miast jako część ludobójstwa lub jak odrębna teoria miastobójstwa. Wreszcie autorka proponuje spojrzenie na niszczenie miast przez pryzmat niszczenia „innego” i możliwości wspólnoty. Wykorzystywane metody badawcze to analiza treści oraz analiza formalno-prawna. Analiza formalno-prawna koncentruje się na orzecznictwie Międzynarodowego Trybunału Karnego do spraw Zbrodni w b. Jugosławii, a analiza treści na relewantnej literaturze z pogranicza studiów miejskich i studiów międzynarodowych.

SŁOWA KLUCZOWE: miasta, inny/inność, miastobójstwo, ludobójstwo

Introduction and methodology

Cities and wars have intertwined with each other in many ways throughout the recorded human history. As centres of wealth and power, cities were sometimes the initiators of conflicts (as in the case of Greek *polis* waging epic wars against one another) or, which occurred more often – became the objects of conquest, best when captured

* <https://orcid.org/0000-0001-7601-1230>

intact as much as possible. In response to such threats, cities were fortified and implemented other measures against rapid attacks and prolonged sieges, employed qualified engineers and military architects; the medieval and early modern cities became fortresses that could serve as a refuge for the population of the neighbouring areas in case of a military conflict (Palmieri 2021).

However, the evolution of artillery ultimately rendered those complex protective structures useless, and in the 19th century, cities began to dismantle the limiting fortifications; for example, Geneva decided in 1849 to remove the 14th-century walls around the city centre. The trend that began with the Industrial Revolution and has been escalating ever since, is the transformation of cities into purely civilian space. It has been going on in tandem with the growing industrial and economic potential of cities, attracting migrants from rural areas and abroad (Palmieri 2021). Yet while fortresses may be all but gone, cities still are targeted by military operations as political, economic, communication and educational centres, as well as homes to the majority of enemy's population. The development of warfare has also brought new ways that can be used to destroy cities whenever capture is not an option. Carthage was razed by Romans with fire and salt; Coventry, Dresden and Guernica were destroyed by aerial bombs, and Hiroshima and Nagasaki were annihilated by nuclear explosions. Many conflicts also involved prolonged urban fighting with the aim to capture or recapture the particular city one street after another, as it happened, e.g. in Nanjing, Stalingrad and Berlin, and more recently in Sarajevo, Grozny and Aleppo (Palmieri 2021; Mourby 2015). Aleppo, one of the oldest human settlements with records of continuous habitation and the largest Syrian city in the pre-war years (with the population estimated at over two million), has become today a vivid illustration of a 'deliberate attempt to kill a city or portions of it in modern times' (Spencer 2019). The massive bombings combined with large-scale urban fighting have ravaged the city; besides uncounted casualties, it is estimated that more than 120,000 residents sought refuge elsewhere, close to 36,000 thousand structures got destroyed, and the overall damage to the city reached \$7.8 bn (Spencer 2019). Today one can add to the list the destroyed cities in Ukraine such as Mariupol, Kharkov or Irpien.

To belligerent factions, cities often seem to represent threat and attraction at the same time. Besides obvious strategic or tactical advantages of capturing an enemy's settlement, cities can also be a mental symbol of the 'other', a space where the divergent culture of the opponents is manifested most vividly. This may be a factor behind numerous cases of enemy cities being looted, destroyed or even razed to the ground, as such destruction most efficiently removes the presence of the offending culture and religion of the 'other' (Palmieri 2021). Taking this into account, the aim of this article is to show that cities are very often attacked because of this characteristic of 'otherness'. 'The other' may be understood as the other religion, other ethnicity, other culture, other political views or other people, which is closely related to the idea of diversity, heterogeneity, pluralism and density as essential features of contemporary cities. The author examines theories explaining motives for destroying cities, such as those treating the destruction

as being part of genocide or the very distinct theory of urbicide itself. Finally, the author proposes looking at the destruction of cities through the lens of destroying ‘the other’ and possibilities which a community holds.

The research methods used include desk research and formal-legal analysis. The formal-legal analysis focuses on the jurisprudence of the International Criminal Tribunal for the former Yugoslavia, while the desk research relies on the relevant literature at the intersection of urban studies and international studies.

Destruction of cities

This section explores some examples of destruction of cities’ fabric based on the caselaw of the International Criminal Tribunal for the former Yugoslavia (ICTY) and relevant literature. The case of the former Yugoslavia was chosen due to its best documented character and the availability and accessibility of relevant materials. Moreover, the former Yugoslavia case was its inter-ethnic armed conflicts and depicting ‘the other’ serves well the arguments pursued in this article. While Orthodox and Roman Catholic churches were attacked during the conflict in Bosnia, the temples that suffered the most were mosques, attacked by Bosnian Serbs and Bosnian Croats. A typical pattern would involve targeted shelling of such non-strategic target during the initial attack on a town, followed by blowing up the damaged building during or at the end of the occupation of the town (in some places even the rubble was carted away). The end result was ethnic/religious cleansing of the urban landscape and environment: the monuments of multicultural history were being replaced by parking lots or meadows (Coward 2002, 31; Coward 2009, 8).

While temples were the most prominent symbols of cultural heritage, the urban fabric cleansing had other targets as well. The buildings and spaces designed for collective meetings – not only museums and libraries but also markets and cafes – were assaulted relentlessly as well (Coward 2002, 31). This was confirmed by the ICTY jurisprudence. In the *Strugar case* (2005) the Trial Chamber noted that the buildings damaged during the assault on Dubrovnik included palaces, churches, monasteries, a mosque and a synagogue as well as public places, shops and residential buildings. The damage of the latter was felt particularly acutely by the local population, whose homes, businesses and means of getting necessities were severely restricted or destroyed (para. 320).

The buildings targeted during the attack on Sarajevo included markets, blocks of flats and tenement houses, offices and the main post office. The *Stari Grad* (the Old Town) in Mostar was under a continuous artillery attack by HVO forces (the official military formation of the Croatian Republic of Herzeg-Bosnia) from the start of the ethnic cleansing in 1992. The action of removing the traces of shared cultural heritage included whole villages being burned to the ground or blown up with explosives (Coward 2002, 31). The bridges over the Neretva were not just damaged but reduced to rubble, the *Stari Most* in Mostar being destroyed as the last of them during a day-long artillery shelling by Bosnian Croats. The Mostar Bridge, spanning the river and enabling com-

munication and trade between the two halves of the town, was a particular symbol of the four-centuries-long coexistence, characteristic of the Bosnian society, as well as a clear example of destruction of a historical record and a collective memory element (Coward 2009, 6).

The exceptional character as well as the historical and symbolic value of the Mostar Bridge was recognized by the ICTY Trial Chamber in *Prlic case* (2013). The bridge was important to the residents of Mostar as well as to Bosnia and Herzegovina and the entire Balkan region. It was also a symbolic connection between the local communities, coexisting despite religious differences. The ICTY Chamber observed, however, that the bridge held particular value for the Muslim community in Bosnia and Herzegovina (para. 1282). By a majority decision, the Chamber found the destruction of the Old Bridge in the town of Mostar by the armed forces of the Croatian Republic of Herzeg-Bosnia was a wanton destruction of cities, towns or villages, or devastation not justified by military necessity, recognised by Article 3 of the ICTY Statute as a crime (para. 1587).

Another example is the *Brdanin case* (2004), where the ICTY Trial Chamber held that during the relevant period, rural and urban settlements where the majority of population were Bosnian Muslims or Bosnian Croats were shelled by Bosnian Serb forces, which resulted in extensive damage to houses and businesses. This was followed by the Bosnian Serb forces looting and burning the places belonging to other nationalities. The goal of such attacks, as was found by the Trial Chamber, was to spread terror, destroy property and force non-Serb residents to abandon their houses and businesses and flee the area permanently (para. 600). As demonstrated by the evidence, such destruction did not constitute a military necessity and was deliberate destruction and devastation of the property of Bosnian Croats and Bosnian Muslims, committed intentionally, with full awareness of the likelihood of the outcome and disregard of the results (para. 639). The Chamber's findings included heavy damage (up to complete destruction) of 17 mosques and 2 Catholic churches in Prijedor by Serb forces in the period of May to December 1992 (para. 1896). The Chamber recalled its earlier findings regarding complete or partial destruction or heavy damage of a number of mosques, Catholic churches, other sacred sites and cultural monuments in Bratunac, Bosanski Novi, Foča, Ključ, Novi Grad, Prijedor, Rogatica, Sanski Most, Sokolac and Zvornik. The Chamber found the aforementioned actions of the Serb Forces to be intentional and aimed at destruction of these objects, as confirmed by the nature and extent of the damage sustained by these buildings, and by the manner of their destruction. To exemplify, the evidence demonstrated that during the burning of the mosques in Foča, the Bosnian Serb fire brigades were present but did not intervene. In many cases, the destruction of mosques was completed with the use of explosives, the site was levelled and turned, e.g. into a car park or a garbage dumpsite (para. 2552). According to the Chamber's findings, the destruction of these religious and cultural objects cannot be justified by military necessity. In the case of Foča, the accused parties raised an argument that some of the mosques had been repurposed for military use; however, the Chamber found the presented evidence unreliable and noted lack of any other indications of the

purported military use of those mosques. The Chamber also highlighted the discriminatory intent against Bosnian Croats and Bosnian Muslims that was visible in such wanton destruction of public and private property (including places of great historical, cultural and religious value). The Chamber also observed that in a number of cases adjacent premises were spared – there were notes identifying them as the property of Bosnian Serbs that were not to be burned; these buildings were also actively protected by Bosnian Serb fire brigades while the neighboring houses of Bosnian Muslims were being destroyed (paras. 2554-2557).

In Sarajevo, the Bosnian Serb artillery attacks destroyed the National Library and the Oriental Institute. One of the landmarks of the Siege of Sarajevo were the citizens' attempts to save the books from the burning collections (Coward 2009, 7). According to András Riedlmayer (1996, 41), during the war in Bosnia the most grievous loss besides civil casualties was the purposeful, systematic destruction of monuments of culture, with the tally including the destruction of about 1,200 mosques, more than 150 Catholic churches, 15 Orthodox churches, 4 synagogues and over a 1,000 of other historical buildings and structures were destroyed or sustained significant damage during the years 1992-1995.¹

Theories related to the destruction of cities

Urbicide

Originally, the concept of 'urbicide' appeared with reference to the processes initiated in the 1950s in American cities. Aggressive redevelopment led to demolition of old residential quarters, which destroyed or damaged urban social structures (Coward 2009, 35-36). During the Yugoslav Wars the term was adopted by politicians, academics and journalists to describe intentional destruction of urban communities, often inhabited by specific ethnic groups. The damage to the living spaces as well as social and economic

¹ For more detailed information on the destruction of cities and their architecture see the following ICTY cases: *Blaskić case* (Trial Chamber 2000) – paragraphs 7-8, 11-14, 148-149, 156, 183, 185, 218, 220, 225, 227-228, 234-235, 357, 361, 365-366, 380, 384-385, 499-500, 510-511, 623, 626, 662; *Brdanin case* (Trial Chamber 2004) – paragraphs 600, 602-605, 608-609, 612, 614, 618-619, 622, 624, 627-628, 631-632, 635, 637, 639, 642-658, 1022, 1024, 1050; *Jokić case* (Trial Chamber 2004) – paragraph 67 (old town of Dubrovnik); *Karadžić case* (Trial Chamber 2016) – paragraphs 781-783, 857, 862, 924-927, 1030-1031, 1067, 1069, 1355-1359, 1453, 1887, 1889-1896, 2028-2031, 2548, 2552, 2554-2559; *Kordić and Cerkez case* (Trial Chamber 2001) – paragraphs 511, 520, 805-807; *Kordić and Cerkez case* (Appeals Chamber 2004) – paragraph 85; *Krajišnik case* (Trial Chamber 2006) – paragraphs 306, 309, 318, 320, 336, 341, 409, 428, 435, 447, 467, 472, 507, 521, 536, 540, 564-565, 591, 593, 620-621, 631, 652-653, 672, 684-685, 689, 696, 836-840; *Mladić case* (Trial Chamber 2017) – paragraphs 460-461, 466, 573, 575, 693, 702-703, 789, 841, 844, 851-852, 922, 927-928, 1336, 1355, 1376-1377, 1528, 1645, 1668-1669, 1808; *Prlić case* (Trial Chamber 2013) – paragraphs 788-789, 1282, 1292-93, 1544, 1548, 1557, 1567-68, 1590, 1608-10; *Sainović case* (Trial Chamber 2009) – paragraphs 144, 549, 710, 795, 1166, 1232; *Stakić case* (Trial Chamber 2003) – paragraphs 276-277, 282, 287, 298-299, 304; *Strugar case* (Trial Chamber 2005) – paragraphs 20-21, 295, 310, 317-320, 327 – available online: <https://www.icty.org/en/cases>.

systems was combined with attempts to obliterate the multi-ethnic cultural heritage of these territories (see also: Golan 2020, 195).

Drawing upon Marshall Berman (1987), Stephen Graham introduced the notion of 'urbicide' to represent the violent, systematic targeting of cities. In a book edited by Graham (2006, 25) the concept of 'urbicide' is the main point of reference and is defined as: 'the deliberate denial, or killing, of the city' that is juxtaposed to other concepts such as genocide or ethnic cleansing. The word itself is of Latin origin. The root 'urbi-' is derived from *urbs*, meaning a 'fully developed city' with specific building patterns that differentiate it from smaller settlements, and from the corresponding adjectives of *urbanus/urbicus*, meaning 'of the city', but also 'civilized', or 'sophisticated', both suggesting the experience of living in a center of comfort and culture. The suffix '-cide' denotes 'killing' or 'slaying'. Together they mean 'killing of a city/of what is the urban', but also destruction of a specific way of life (Coward 2002, 33). Thus, urbicide suggests destruction of a city in its material and immaterial aspects.

According to Martin Coward (2002, 37), what urbicide entails is purposeful, planned destruction of urbanity for its own sake through obliteration of buildings and the entire urban fabric (where 'urbanity' is defined as 'an existential condition of plurality or heterogeneity' – Coward 2009, 15). Buildings have to be destroyed as they carry the possibility of urbanity and thus the possibility of heterogeneity. Coward (2009, 14) adds that the concept of urbicide is the best way to explain that specific form of violence which is intentional destruction of a built environment. Another meaning connoted by 'urbicide' is the destruction of the possibility of being with others, of forming and living as a community. It can be said in the same vein that buildings are constitutive of such heterogeneity for they are also constitutive of shared spaces – and not only of spaces that are formally designated as 'public' (Coward 2006, 428), but also of all areas where humans meet, act and thus create transient or durable networks and relations. Therefore buildings are not mere structures added to a static world; the activity of building generates structures which in turn generate relations, constituting the world in its dynamic aspect. If a bridge is built, both banks of the river are brought into a relation, and with this, relations are established between/among the settlements on the two banks, interconnecting their economies, transport infrastructure and other elements (Coward 2006, 429).

The weight of the word 'urbicide' is used to emphasize the fact that destruction of urban spaces is a primary political dynamics, not something incidental. Nevertheless, in the discourse 'urbicide' is also an attempt to highlight that such attacks against urban environments are systematic in nature and that violence of this kind has particularly deleterious results. The notion of "urbicide" points to urban destruction in its variety of cases and forms as actually a single phenomenon (Coward 2009, 38).

Jo Beall (2006, 112) argues, however, that the ethnic cleansings that took place in the former Yugoslavia do not actually constitute cases of urbicide as they did not target urban fabric specifically, aiming rather to preserve the built environments as resources for the winning side.

Part of genocide

The notion of genocide itself derives from the combination of the Greek word *genos* meaning race or tribe and Latin word *occidere* meaning to kill, to destroy into *genocidium* (genocide in English, *génocide* in French). Raphael Lemkin (1946, 227) is considered the author of the term genocide (Dobrowolska-Polak 2008, 1). He defined genocide as ‘the crime of destroying national, racial or religious groups’ and pointed to the necessary element of genocide, namely a coordinated plan of different actions aimed at the destruction of the groups as such (Lemkin 1945, p. 39). In his opinion genocide

(...) does not necessarily signify mass killings although it may mean that. More often it refers to a coordinated plan aimed at destruction of the essential foundations of the life of national groups so that these groups wither and die like plants that have suffered a blight. The end may be accomplished by the forced disintegration of political and social institutions, of the culture of the people, of their language, their national feelings and their religion. It may be accomplished by wiping out all basis of personal security, liberty, health and dignity. When these means fail the machine gun can always be utilized as a last resort. Genocide is directed against a national group as an entity and the attack on individuals is only secondary to the annihilation of the national group to which they belong (Lemkin 1945, 39).

It was Lemkin who drew attention to the fact that the crime of genocide targets not only individuals but the whole human groups to which an individual belongs.

As Raphael Lemkin noted in his *Axis Rule in Occupied Europe*, (1944, 80 in footnote 3), one of the earliest recorded cases that can be argued to be regarded as genocide is the conclusion of the Punic Wars. The Romans targeted Carthage as a city itself, and were not satisfied with killing or displacing inhabitants; after breaching the city defenses, the population was slaughtered, the city looted and razed to the ground, which then (as the sources say) was ploughed over and salted to prevent rebuilding of the community in this space (Coward 2009, 8).

The Convention on the Prevention and Punishment of the Crime of Genocide was adopted on 10 December 1948 and entered into force on 12 January 1951. In accordance with Article 2 of the Genocide Convention, genocide means

any of the following acts committed with intent to destroy, in whole or in part, a national, ethnical, racial or religious group, as such: (a) Killing members of the group; (b) Causing serious bodily or mental harm to members of the group; (c) Deliberately inflicting on the group conditions of life calculated to bring about its physical destruction in whole or in part; (d) Imposing measures intended to prevent births within the group; (e) Forcibly transferring children of the group to another group.

Genocide Convention restricted the scope of acts included in the definition of genocide compared to the definition proposed by Lemkin only to the physical and biological destruction. Destruction of a language or culture was omitted. This makes it difficult if not impossible to apply the legal concept of genocide to the destruction of cities understood as destroying buildings and the whole urban fabric per se without treating killing people as its inherent part.

The question is – can cities be killed? Such killing would necessarily involve permanent destruction of a city’s vital components or criteria that make them specifically

cities (social organization, population of a certain size etc.). Spencer argues that a city would be dead if its residents were killed, permanently expelled or reduced to a fraction of the former number, or if the physical terrain was rendered uninhabitable so that it could not sustain the previous population. A city would ultimately die if flows or inputs vital to maintaining its existence (e.g. the major water or food sources) or function (e.g. trade routes or mines) were removed or significantly altered, leading to slow depopulation. However, even a destruction or severe damage of physical structures of a city does not mean death if the core features that make that city a great location for civilization (e.g. transportation systems, waterways or natural resources) survive – and as long as the population is able and willing to return (Spencer 2018).

It is important to note that there is no requirement under the Convention that a perpetrator of genocide achieve his/her aims or that the group attacked actually suffer total or partial destruction. Rather, the crime is completed when certain enumerated acts are committed against group members with the special intent to destroy (Nersessian 2003-2004, 298-299). What matters is this special intent (the so-called *dolus specialis*) and commission of one of the genocidal acts.

Contrary to what was discussed in the section on urbicide, Martin Shaw (2004, 141) argues that the cases when urban populations are targeted are not different from other types of violence. Campaigns against ethnic groups have targeted both urban and rural populations. Drawing on this, one can speculate in general about categories and definitions of political violence and the latter's relation to war. Like other established *-cide* terms (such as 'ethnocide' or 'politicide'), urbicide is one of the forms of genocide, not a separate phenomenon. In the same vein, destruction of a culture shared by a community actually means destruction of a national group: with culture, individual persons lose also the sense and possibility of belonging to a specific group. Hence destruction of a culture should be considered as an integral element of genocide rather than a distinct form of atrocity. Thus, the destruction of the Mostar Bridge is an event that can serve as a sample case of genocide against the Muslims in Bosnia. In the context of widespread destruction of cultural buildings such as mosques in Banja Luka, Mostar and Sarajevo to name but a few, the destruction of the *Stari Most* can be perceived as part of an organized attempt to destroy or damage what differs the Bosnian Muslims from the other ethnic/national groups living in this territory, i.e. their shared culture (Coward 2009, 25).

Genocide is often linked to the concept of ethnic cleansing or cultural genocide – a narration often adopted by accounts of cultural heritage destruction. The goal of ethnic cleansing can be defined as an endeavor to reshape the country into one or more states that are ethnically pure. To this aim, ethnic heterogeneity in a given territory has to be violently erased and replaced by imposed homogeneity. In the context of this violent erasure, perceived as the main war goal, attacks on cultural heritage are perceived as destruction of what needs to be obliterated to achieve the ultimate aim – a state with pure ethnic identity (Coward 2009, 24).

Destruction of ‘the other’ – eliminating the heterogeneity, density and community

Considering the seven or eight millennia of the history of urban settlements, cities have been targeted directly or indirectly (i.e. through attacks on their support systems) during most conflicts (Graham 2004, 2). Hewitt argues that the narratives concerning wars – real, fictionalized and fictional, from Homer and the Bible to today’s media – show that the main fuel for one group attacking another has always been the constructed dichotomy of ‘us’ and ‘them/the others/the enemy’, with a strong emphasis laid on ownership and/or attachment to specific territories (Hewitt 1983, 258). Graham adds that in the dialectic of conflict, homeland is idealized and sentimentalized, while the land and people of the opposing side are dehumanized or even demonized. What is necessary to create and sustain political violence is the binary vision of the world with clear polar opposites of good-and-evil and chasms between ethnicities, political affiliations, religions, territories, and identities, the white ‘us’ and black ‘them’ (Graham 2004, 8).

Both preparation for war and its consequences impact urban spaces, especially their geography. Hewitt (1983, 258) notes the direct reciprocity between cities and war: the former are the definitive human places, the ultimate constructs of collective life, while the latter is the ultimate conscious act of collective violence that leads to destruction of places.

However, a fundamental issue in Bosnia was that of shared/common space, necessary for communities to exist and be recognized as such. If a shared space is destroyed through destruction of urban fabric, the possibility of sharing it is lost as well. The destruction of the Mostar Bridge illustrates the key problematic question of what constitutes a community. Without a shared space and without possibility to share it, a community cannot exist; a polis cannot form itself and we cannot experience the urban and the political. What can be drawn from the rubble of Bosnian cities is the question as to how ‘we’ (however broadly or narrowly defined) are to live as a community and what factors are crucial for a group to live together in this way (Coward 2002, 32).

The notion of heterogeneity of a population within a certain space is crucial for the concept of urbanity/the urban, and it is a feature that together with size and density clearly set urbanism as a unique mode of life (Coward 2002, 34). In urban environment, sharing spaces, which thus become heterogeneous, is essential. In case of destruction of urban spaces, this heterogeneous spatiality is at risk. Furthermore, as politics is based on antagonistic relations of difference and identity, removing the conditions that make heterogeneity possible eliminates the conditions of the possibility of politics itself – without heterogeneity, differences do not exist and there are no relations of difference and identity (Coward 2002, 37). There can be no ‘other’ necessary for the heterogeneity and plurality.

For example, by blowing up the *Stari Most* in Mostar, the Croats erased the last element of a single though plural entity that had been formed by two settlements on the opposing banks of the Neretva – the reminder of the times when Mostar was an

ethnically mixed city. The military importance of the bridge notwithstanding, destruction of this structure was supposed to turn the city into two separate, homogenous enclaves, creating the conditions in which the Bosnian Croats would see and represent themselves as separate from the Bosnian Muslims (Coward 2009, 2). It was also a vivid demonstration of how identity is erased from a territory during an ethnic cleansing (Coward 2009, 5). In the context of wiping out the memory and identity of 'the other', the ICTY Trial Chamber in the *Plavsić case* (2003) held that out of 37 municipalities the Indictment mentioned, 29 had been locations of sacred sites and other cultural monuments which had been destroyed during the war – over 100 mosques, 7 Catholic churches, 2 *mektebs* (Islamic primary schools) and other objects of cultural, historical and regional importance, including the medieval buildings in Foca, Visegrad and Zvornik. One of the examples cited by the prosecutors was the 'wanton destruction' of the Alid'a mosque in Foca, erected in 1550, considered a pearl of religious architecture in the Balkans. The destruction was followed by renaming of towns, which symbolically erased remains of the past even further. Indeed, '[e]verything that in any way was reminiscent of the past, was destroyed' (para. 44).

Similarly, in the *Krajisnik case* (2006) the Trial Chamber found that the Serb forces destroyed or significantly damaged over 200 monuments of culture (mainly mosques and some Catholic churches) in 26 municipalities, including Bosanska Krupa, Bosanski Novi, Bosanski Petrovac, Bratunac, Brčko, Čelinac, Foča, Ilijaš, Kalinovik, Novi Grad, Prijedor, Rogatica, Sanski Most or Višegrad (para. 836). The Chamber found the above cases of destruction to be intentional and wanton; after being blown up with explosives, the ruined buildings were often razed to the ground with heavy machinery (para. 837). The Chamber also found these acts to be discriminatory and targeting specifically religious symbols of other ethnic groups – the destroyed objects had belonged to Muslim or in some cases to Croats. The cited examples included the Hasanbegova mosque in Sanski Most, which was demolished completely, while the cemetery was turned into a parking lot. During the burning of the Brčko mosque, the soldiers were heard to express satisfaction and to stop firemen from intervening. According to the findings of the Chamber, the goal of destroying mosques by the Serb forces was to erase traces of Muslim religion and culture (para. 838).

As mentioned, another target of attacks in Bosnia were museums, libraries, archives and other cultural institutions focused on preserving the past. The purpose was to destroy works of art, books and other documents that could serve as evidence of the common heritage once shared in Bosnia by people of different ethnicities and religions. During the ethnic cleansing campaign, communal records of over 800 Bosnian Muslim and Bosnian Croat communities, including parish books and land use/property ownership registers, were burned by Bosnian Serb forces (Riedlmayer 1996, 38). Here, 'the other' is differentiated from the attacker/oppressor by ethnicity and religion (Bosnian Muslims and Catholic Bosnian Croats). As Riedlmayer writes, undoubtedly, the immediate goal of destroying institutions and records of a targeted community is intimidation and driving the population out of the area, but the long-term goal is to

remove the evidence – whether made of stone, on canvas or paper – that the place was once inhabited by generations of non-Serbs. Fire, dynamite and bulldozers were to remove any grounds for the claims of the people dispossessed and expelled by nationalist forces (Riedlmayer 1996, 38). Here, ‘the other’ are all non-Serbs and all the buildings and belongings associated with them that have to be destroyed.

The core of Graham’s (2004) analysis in *Cities, War and Terrorism* is political violence used against and in urban settlements, approached as an intentional attempt to prevent ‘the other’ community from enjoying the benefits of life in a city. Similarly, Coward (2009, 12) argues that the very possibility of community is attacked by intentional destruction of prominent elements of built environment, such as the Mostar Bridge. What community represents is plurality, the experience of being with others that are clearly ‘not-us.’ Such being-with-others lies at the heart of ‘the political’: if something (a question, an event or an issue) is seen as political, it concerns or involves the ‘negotiation of the problematic of being-with-others. The political is thus that which concerns the problematic of being-with-others’ (Coward 2009, 12). Thus political violence means using violence to impact the nature of being-with-others at a specific location – so destroying buildings of ‘the other’ is an essentially political form of violence. According to Coward (2009, 12), an individual can exist only in a community, and the foundation of the possibility of community are structures that make possible or ensure the future of that community. Such a possibility (durability), provided by built structures, creates a frame within which members of this community are born, live and die (or join it/leave). As evidenced in the statement that ‘the bridge is all of us, the ‘I’/‘you’/‘(s)he’/‘it’ is possible only within the framework of ‘us.’ The community of ‘us’ is not founded on a contract, whether explicit or implicit, but on what makes this particular community durable – a function which the Old Bridge fulfilled in Mostar before November 1993.

According to Coward and rightly so, destruction of the *Stari Most* was a radical challenge to the existence of individual residents of Mostar as members of a specific, pluralist community. The loss of the bridge created two separate communities and turned the inhabitants into people who are Muslim/Croat first, and Mostari or Bosnian second. In this way, destruction of a man-made structure means destruction of the possibility of a community within which different modes of existence were possible. The attack on the community was aimed at changing the identity of individuals – from those who exist in a pluralist environment into those considering homogeneity as a norm (Coward 2009, 12). Thus, destroying material foundations of a community, and with them – the community itself and the identities that exist within it – is a prerequisite to creating distinct communities with pure/homogenous identities (Coward 2009, 18).

It is commonly construed that if heterogeneity (i.e. a condition necessary to accommodate ‘the other’) is to occur, there must be subjects or groups that demonstrate dissimilarities which can be easily attributed to biological, cultural or social factors predating the coexistence of those subjects or groups. An example of such thinking can be the perception of ethnic differences as a clear sign of dissimilarity of two or more groups. Thus, many accounts consider ethnicity to be a social and cultural difference

that existed before such groups began to coexist in given circumstances. Following this line of thinking, Serbs have always been Serbs, even when they have been coexisting with Bosnian Muslims or Croats (Coward 2006, 433).

Conclusions

In the wartime context, all the concepts of urbicide, genocide and destroying 'the other' are connected and all of them are linked to organized, methodical extermination of civilians, where a religious, political or ethnic group is a target (Golan 2020, 196). Martin Coward (2009, 53) sums up that urbicide involves intentional destruction of the conditions prerequisite of possibility of heterogeneity, which is a specifically 'urban' quality of existence. The logic behind urbicide comprises a number of events that together form a distinct pattern of destruction, where heterogeneity is destroyed in and through destroying buildings. Urbicide is neither limited to 'the urban' understood as synonymous with 'the city', nor does it valorize such understanding. Furthermore, while urbicide is intertwined with genocide, it is distinct from it: they use the same logic of destruction but have separate targets. This logic involves two stages: heterogeneity must be destroyed first for homogeneity to be installed. The relation of genocide and urbicide does not exclude in any way their coexistence in particular conflicts (Coward 2006, 427). On the other hand, Shaw (2004) sees urbicide as a form of genocide, especially taking into account the circumstance that the term is also applied to describe violence against cities that has ethno-nationalist motives or aims to destroy a culture (see also: Spencer 2019).

In all the approaches the concept of destroying 'the other' is discernible. It was also clearly recognized in the jurisprudence of the ICTY. It may be regarded as part of urbicide and genocide but also a concept on its own. The notions of heterogeneity and plurality implicitly assume being 'together-with-others' and being able to create a pluralistic community. If this 'other' is destroyed there can be no plural and heterogeneous urban community and the possibility of 'being-with-others' is wiped out. Plurality and diversity as inherent features of cities are a heritage that must continue. Destroying 'the other' equals destroying this richness. Taking into account this richness, further directions of research should be indicated such as development of recommendations for the municipal policy in this area indulging special protection of cultural assets through their digitization and international cooperation in this regard.

References

- Beall, J. 2006. "Cities, Terrorism and Development." *Journal of International Development* 18: 105–120.
- Berman, Marshall. 1987. "Among The Ruins." *New Internationalist*. December 5, <http://newint.org/features/1987/12/05/among/>. Accessed 6 October 2021.
- Convention on the Prevention and Punishment of the Crime of Genocide of 1948. http://treaties.un.org/doc/Treaties/1951/01/19510112%2008-12%20PM/Ch_IV_1p.pdf. Accessed 6 October 2021.
- Coward, M. 2006. "Against anthropocentrism: the destruction of the built environment as a distinct form of political violence." *Review of International Studies* 32: 419–437.

- Coward, M. 2002. "Community as Heterogeneous Ensemble: Mostar and Multiculturalism." *Alternatives: Global, Local, Political* 27 (1): 29-66.
- Coward, M. 2009. *Urbicide. The politics of urban destruction*. Oxon: Routledge.
- Dobrowolska-Polak, J. 2008. „Przeciwdziałanie i karanie zbrodni ludobójstwa – dziedzictwo Rafała Lemkina." *Biuletyn Instytutu Zachodniego* 9. <https://www.iz.poznan.pl/plik,pobierz,718,02a3d95112ece641815c71bccc979cfa/71-Biuletyn%20IZ%20nr%209.%20Lemkin.pdf>. Accessed 6 October 2021.
- Golan, A. 2020. "The City and War: The Case of Tel Aviv-Jaffa." *Urban Studies and Public Administration* 3 (3): 194-210.
- Graham, S (ed.). 2004. *Cities, War, and Terrorism. Towards an Urban Geopolitics*. Malden: Blackwell Publishing Ltd.
- Hewitt, K. 1983. "Place Annihilation: Area Bombing and the Fate of Urban Places." *Annals of the Association of American Geographers* 73 (2): 257-284.
- ICTY. 2000. "Blaskić case. Trial Chamber." <https://www.icty.org/en/cases>. Accessed 6 October 2021.
- ICTY. 2004. "Brdanin case. Trial Chamber." <https://www.icty.org/en/cases>. Accessed 6 October 2021.
- ICTY. 2004. "Jokić case. Trial Chamber." <https://www.icty.org/en/cases>. Accessed 6 October 2021.
- ICTY. 2016. "Karadžić case. Trial Chamber." <https://www.icty.org/en/cases>. Accessed 6 October 2021.
- ICTY. 2001. "Kordić and Cerkez case. Trial Chamber." <https://www.icty.org/en/cases>. Accessed 6 October 2021.
- ICTY. 2004. "Kordić and Cerkez case. Appeals Chamber." <https://www.icty.org/en/cases>. Accessed 6 October 2021.
- ICTY. 2006. "Krajišnik case. Trial Chamber." <https://www.icty.org/en/cases>. Accessed 6 October 2021.
- ICTY. 2017. "Mladić case. Trial Chamber." <https://www.icty.org/en/cases>. Accessed 6 October 2021.
- ICTY. 2013. "Prlić case. Trial Chamber." <https://www.icty.org/en/cases>. Accessed 6 October 2021.
- ICTY. 2009. "Sainović case. Trial Chamber." <https://www.icty.org/en/cases>. Accessed 6 October 2021.
- ICTY. 2003. "Stakić case. Trial Chamber." <https://www.icty.org/en/cases>. Accessed 6 October 2021.
- ICTY. 2005. "Strugar case. Trial Chamber." <https://www.icty.org/en/cases>. Accessed 6 October 2021.
- Lemkin, R. 1944. *Axis Rule in Occupied Europe. Laws of Occupation, Analysis of Government, Proposals for Redress*. Washington: Carnegie Endowment for International Peace.
- Lemkin, R. 1946. "Genocide." *American Scholar* 2: 227-230.
- Lemkin, R. 1945. "Genocide – A Modern Crime." *Free World* 4: 39-43.
- Mourby, A. 2015. "Where are the world's most war-damaged cities?" *The Guardian*. December 17, <https://www.theguardian.com/cities/2015/dec/17/where-world-most-war-damaged-city>. Accessed 6 October 2021.
- Nersessian, D.L. 2003-2004. "The Razor's Edge: Defining and Protecting Human Groups Under the Genocide Convention." *Cornell International Law Journal* 36: 293-327.
- Palmieri, D. 2021. "War and the city: a history." April 21, <https://blogs.icrc.org/law-and-policy/2021/04/29/war-city-history/>. Accessed 6 October 2021.
- Riedlmayer, A. 1993. "Libraries Are Not for Burning: International Librarianship and the Recovery of the Destroyed Heritage of Bosnia and Herzegovina." *MELA Notes* 63: 36-45.
- Shaw, M. 2004. *New Wars of the City: Relationships of "Urbicide" and "Genocide"*. In Graham S. Malden (ed.). *Cities, War, and Terrorism. Towards an Urban Geopolitics*, 141-153. Blackwell Publishing Ltd.
- Spencer, J. 2018. "Why Militaries Must Destroy Cities to Save Them." *Modern Institute of War*. August 11, <https://mwi.usma.edu/militaries-must-destroy-cities-save/>. Accessed 6 October 2021.
- Spencer, J. 2019. "The Destructive Age of Urban Warfare; or, How to Kill a City and How to Protect it." *Modern Institute of War*. March 28, <https://mwi.usma.edu/destructive-age-urban-warfare-kill-city-protect/>. Accessed 6 October 2021.
- Syrian Network for Human Rights, *Destroying Ma'aret al Numan and Saraqeb Cities and Displacing Their Residents Is a Clear Example of the Syrian Regime's Tactics in the Recent Military Campaign Since Early December 2019 Until March 2020 Destroying Cities and Their Environs, Displacing Their People, and Seizing Their Properties Is the Syrian Regime's Malicious Tripartite Crime to Punish Those Demanding or Dreaming of Political Change*. 2020. May 28, <https://reliefweb.int/report/syrian-arab-republic/destroying-ma-aret-al-numan-and-saraqeb-cities-and-displacing-their>. Accessed 6 October 2021.

Rafał MICHAŚ*

ŚRODOWISKOWE ASPEKTY PROJEKTÓW REWITALIZACYJNYCH NA PRZYKŁADZIE ŁODZI

ENVIRONMENTAL ASPECTS OF REVITALIZATION PROJECTS – A CASE STUDY OF ŁÓDŹ

DOI: 10.25167/SM.4878

ABSTRAKT: Tematyka artykułu dotyczy środowiskowego aspektu procesów rewitalizacji obecnie prowadzonych przez polskie miasta. Celem artykułu jest przedstawienie oraz analiza rozwiązań, które potrafią przystosować rewitalizowane obszary miast do aktualnych i przyszłych problemów klimatycznych, z którymi zmagają się miasta, a także do zasad zrównoważonego rozwoju. W artykule dokonano również przedstawienia oraz oceny standardów projektowania i realizacji projektów rewitalizacyjnych na przykładzie Łodzi w kontekście przygotowania miast do drastycznie zmieniających się warunków klimatycznych oraz poprawy warunków rozwoju istniejącej zieleni miejskiej oraz określenia metod zwiększenia ilości zieleni w miastach i większości stref zurbanizowanych. Wybrane projekty rewitalizacyjne realizowane w Łodzi poddane zostaną szczegółowej analizie pod kątem zastosowanych rozwiązań ekologicznych oraz realizacji projektów zgodnie z zasadami zrównoważonego rozwoju. Obecnie można również odnotować słabe przygotowanie do zarządzania procesami rewitalizacji miast, w szczególności w wymiarze środowiskowym władz samorządowych i podmiotów prywatnych, co stanowi znaczący problem i barierę w rozwoju miast, a dla nauk w zakresie zarządzania publicznego – wyzwanie badawcze.

SŁOWA KLUCZOWE: rewitalizacja, zarządzanie procesami rewitalizacji, eko-miasto, sozologia, środowiskowe i przyrodnicze aspekty rewitalizacji miast

ABSTRACT: The subject of the article concerns environmental aspects of revitalization processes currently carried out by Polish cities. The aim of the article is to present and analyze solutions that can adapt revitalized areas of cities to the current and future climate problems that cities are struggling with, as well as to the principles of sustainable development. The article will also present and evaluate the standards of designing and implementing revitalization projects in the City of Łódź, in the context of preparing cities for drastically changing climatic conditions and improving the conditions for the development of existing urban greenery and determining methods for increasing the amount of greenery in cities and most urbanized zones. Selected revitalization projects implemented in Łódź will be subject to a detailed analysis in terms of the applied ecological solutions and implementation of projects in accordance with the principles of sustainable development. Currently, there is also a poor preparation for the management of urban regeneration processes, in particular in the environmental dimension of local authorities and private enti-

* <https://orcid.org/0000-0003-3863-8416>

ties, which is a significant problem and barrier to the development of cities, and for public management sciences – a research challenge.

KEY WORDS: revitalization, management of revitalization processes, eco-city, sozology, environmental and natural aspects of urban regeneration

Wprowadzenie

Temat dotyczy implementacji rozwiązań prośrodowiskowych w realizowanych obecnie projektach odnowy miast. Celem artykułu jest przedstawienie takich rozwiązań, które pomogą przystosować rewitalizowane obszary miast do obecnych i przyszłych problemów klimatycznych zgodnie z zasadami zrównoważonego rozwoju. Przedstawienie standardów projektowania i realizacji projektów rewitalizacyjnych na przykładzie Łodzi w kontekście przygotowania miast do drastycznie zmieniających się warunków klimatycznych (susze, powódzie itp.) oraz poprawy warunków rozwoju istniejącej zieleni miejskiej oraz określenia metod zwiększenia ilości zieleni w miastach i większości stref zurbanizowanych. Szczegółowej analizie zostaną poddane wybrane projekty rewitalizacyjne zrealizowane na terenie Łodzi pod kątem stosowanych rozwiązań prośrodowiskowych oraz realizacji tych projektów w zgodności z zasadami zrównoważonego rozwoju. Podjęcie problematyki jest uzasadnione ze względu na występujące „deficyty wiedzy” w zakresie zagadnień dotyczących powiązania zarządzania procesami rewitalizacji z prośrodowiskowymi aspektami i stosowanymi rozwiązaniami w tym zakresie. Na podstawie wstępnego przeglądu literatury można stwierdzić, że o ile techniczne (materialne) rozwiązania wprowadzania rozwiązań prośrodowiskowych i adaptujących przestrzeń miasta do zmian klimatu są dość dobrze rozpoznane i opisywane, o tyle organizacyjne mechanizmy ich implementowania w procesach zarządzania obszarami rewitalizowanymi wciąż wymagają pogłębionych studiów i badań. Potrzebę prowadzenia takich badań uzasadniają również obserwowane obecnie szybko zachodzące zmiany klimatyczne i odczuwalne ich skutki w szczególności w silnie zurbanizowanych centrach miast, czemu towarzyszy narastająca potrzeba rewitalizacji terenów centralnych, stref wielkomiejskich i śródmiejskich obszarów poprzemysłowych. Problematyka ta jest znacząca ze względu na szybko zachodzące obecnie zmiany klimatyczne i brak przystosowania do nich współczesnych miast.

Środowiskowe aspekty procesów rewitalizacji

Kluczowym pojęciem łączącym miasto i środowisko jest ekosystem miasta. Samo pojęcie „ekosystem” oznacza układ obejmujący wszystkie zwierzęta i rośliny występujące w określonym obszarze wraz ze środowiskiem fizycznym i chemicznym, w którym organizmy te żyją i z którymi pozostają we wzajemnych zależnościach (Szuba 2012) W literaturze odnajdziemy dwa główne podejścia do znaczenia tego pojęcia. Jeden z nich eksponuje kontekst przyrodniczy. W efekcie miasto definiowane jest jako zbiór ekosystemów, czyli układ strukturalno-funkcjonalny, który odpowiada kryteriom

ekosystemu w sensie biologicznym. Mówimy wówczas o ekosystemach w mieście (np. ekosystem doliny rzeki, parku miejskiego *etc.*) (Rzeńca 2016). Drugie podejście, które możemy określić mianem całościowego, koncentruje się na mieście jako jednej całości i wskazuje ściśle relacje, zależności oraz powiązania między sferą przyrodniczą, społeczną i gospodarczą miasta. W efekcie przedmiotem zainteresowania jest miasto jako kompleksowy, wieloelementowy system (Przewoźniak 1991). Miasto jako kompleksowy i całościowy ekosystem łączy się z ideą zrównoważonego rozwoju, który, zgodnie z literaturą, akcentuje powiązania między aspektami środowiskowymi, społecznymi oraz gospodarczymi i zachodzącymi między nimi interakcjami i wielorakimi powiązaniem. Takie komplementarne podejście do miasta oraz zarządzania nim umożliwiające prawidłowy i zrównoważony rozwój z poszanowaniem wszelkich aspektów życia miasta, w tym z wyraźnym uwzględnieniem posiadanego kapitału środowiskowego.

Elementem kluczowym ekosystemu miasta są tereny zieleni ze względu na znaczny obszar, walory rekreacyjne, klimatyczne, przyrodnicze, edukacyjne, krajobrazowe i szereg innych. Tereny zieleni, zgodnie z zapisami Ustawy o ochronie przyrody z dnia 16 kwietnia 2004r., art. 139, to tereny z infrastrukturą techniczną i budynkami funkcjonalnie z nimi związanymi, pokryte roślinnością, znajdujące się w granicach miast, pełniące funkcje estetyczne, rekreacyjne, zdrowotne lub osłonowe. Ze względu na kryterium funkcjonalne rozróżnia się następujące rodzaje terenów zieleni miejskiej:

- 1) zieleni terenów mieszkaniowych (zieleni śródblokowa, przydomowa);
- 2) zieleni wypoczynkowa (park, park leśny, park rekreacyjno – sportowy);
- 3) zieleni dydaktyczna (ogród botaniczny, ogród zoologiczny);
- 4) zieleni towarzysząca obiektom usługowym, przemysłowym, komunalnym i komunikacyjnym;
- 5) zieleni ochronna (zalesienia, zadrzewienia, zieleni izolacyjna);
- 6) zieleni ogrodów zabytkowych i zabytków przyrody (pomniki przyrody, cmentarze) (Sieroszewski 1970).

Tereny zieleni razem współtworzą System Przyrodniczy Miasta, którego istotą jest integracja przestrzenna przyrodniczych elementów miasta i jego otoczenia. Docelowym i optymalnym działaniem w tym zakresie jest „budowanie” spójnego i kompleksowego systemu terenów zieleni, wykorzystującego naturalne predyspozycje terenu. Z założenia system ten mają tworzyć: obszary węzłowe i węzły – biocentra, będące głównym źródłem zasilania całego systemu (możliwie duże obszarowo obiekty, np. parki miejskie); korytarze i sięgacze – powiązania i drogi zasilania (doliny, zadrzewione aleje itp.); otoczenie SPM, stanowiące strefę brzegową dla podstawowych elementów systemu i pozostające z nimi w związku (lasy miejskie, tereny otwarte) (Szulczewska, Kaftan 1996).

Kluczowym założeniem rewitalizacji jest poprawa warunków życia ludzi, w tym także warunków środowiskowych (Maciejewska, Ulanicka 2017). Zgodnie z definicją przedstawioną na początku artykułu, rewitalizacja jest procesem wielopłaszczyznowym

i zintegrowanym, dążącym do wyprowadzania ze stanu kryzysowego obszarów zdegradowanych (Ustawa o rewitalizacji, 2015) na wielu płaszczyznach, w tym w aspekcie środowiskowym procesy. Zaczęto w związku z tym poszukiwać nowych koncepcji rozwoju miast, które są próbą odpowiedzi na problemy współczesnych miast, jednocześnie licząc się z pojęciem rewitalizacji rozumianej jako odnowa. W związku z tym, że duże ośrodki miejskie zmagają się z ogromną liczbą problemów przestrzennych, społecznych oraz ekologicznych, zaczęto poszukiwać nowych sposobów kształtowania przestrzeni miejskiej, co dało początek takim ideom urbanistycznym, jak miasta zielone – ang. *green city*, miasta inteligentne – ang. *smart city*, miasta ekologiczne – ang. *eco-city*, miasta zrównoważone – ang. *smart sustainable city*, miasta innowacyjne – ang. *innovative city* (Szymańska, Korolko 2001).

Początków podejścia proekologicznego do procesu odnowy miast należy upatrywać w rozpowszechnieniu się idei miasta zielonego – *green city*. Pojęcie to jest nieznacznie zbliżone do założeń stworzonych przez Ebenezera Howarda pod nazwą „miasto ogród” (*garden city*) (Chmielewski 2001). Ideą, która przyświecała Howardowi, było stworzenie niskiej, zatopionej w zieleni zabudowy (Barczykowska 2009). Zgodnie z jego koncepcją miasto ogród miało być samowystarczalną strukturą, opartą na rzucie okręgu z podziałem przestrzeni – każdy z sześciu pierścieni przeznaczony był pod inne funkcje. W centralnym punkcie miasta ogrodu miał powstać ogród wraz z otaczającymi go usługami kulturalnymi. Następnie miała zostać ulokowana oddzielona terenami zieleni strefa mieszkalna (Kania 2010). Ważną ideą, z punktu widzenia teorii Howarda, była odpowiednia segregacja funkcji oraz oddzielenie ich za pomocą terenów zieleni – tak ważnych przy kształtowaniu obecnych osiedli mieszkaniowych. Istniejące osiedla, tak samo jak miasto ogród, są często satelitami większego ośrodka – w przypadku idei Howarda było to miasto centralne. Miasto Zielone jest definiowane w literaturze zagranicznej, zaś polskiej odwołuje się w znacznej mierze do definicji zrównoważonego rozwoju, który w nauce rozumiany jest nieco szerzej niż sama idea *green city* (Hulicka 2015).

Obecne znaczenie terminu „Miasto Zielone” należy powiązać jednak z silną potrzebą poprawy jakości życia w mieście i z przekształceniem miasta zanieczyszczonego, w bardziej zielone – ekologiczne. Miasto zielone staje się wobec tego jednym z elementów rozwoju zrównoważonego, który przejawia się kompleksowością działań proekologicznych (Hulicka 2015). Powrót zaś do wcześniej przytoczonej koncepcji miasta-ogrodu może stać się pewnym rozwiązaniem problemów współczesnych miast ze względu na szybko postępującą urbanizację oraz problemy środowiskowe (Szczepańska 2011). Jednakże odwołanie idei *green city* do miasta ogrodu, nie powinno opierać się na próbie odwzorowania utopijnych założeń XIX-wiecznych, lecz dążyć do wydobycia pozytywnych cech, które powinno się uwzględniać podczas projektowania i rewitalizacji obszarów. W planach zielonej rewitalizacji należy uwzględniać rozwiązania łatwe, wygodne i ekologiczne (Hulicka 2015). Sama koncepcja zielonego miasta powinna dążyć do tworzenia miasta zwarteo, w którym oszczędnie gospodaruje się energią, zmniejsza się ruch kołowy i ogranicza *urban sprawl* – „rozlewanie się” miasta,

którego następstwem jest zmniejszenie terenów zielonych w centrum i na obrzeżach miast. W tym celu rehabilituje się zespoły mieszkaniowe, gospodaruje nieużytki oraz rewitalizuje dzielnice i tereny przemysłowe (Sylwestrzak 2009).

Z tematyką rewitalizacji, innowacji i ekologii, ściślej niż idei *green city* powiązana jest również idea tzw. zielonego budownictwa. Jego założeniem jest odpowiednie projektowanie nowych zabudowań, a także stosowanie materiałów ekologicznych, rozwiązań energooszczędnych i energii odnawialnej. Zielone budownictwo definiowane jest jako połączenie dobrego projektu, działań związanych z procesem budowlanym oraz technik i praktyk konserwacji obiektów, które pozwalają minimalizować wpływ budynków na środowisko. Charakteryzuje się ono kilkoma kluczowymi zasadami: efektywnością energetyczną i wykorzystania zasobów; trwałością, wykorzystaniem wody, jakością wytworzonego mikroklimatu wewnątrz budynku, redukcją wpływu budynków na środowisko oraz zrównoważonym zagospodarowaniem terenu.

W związku z trudnymi warunkami siedliskowymi drzew w strefach silnie zurbanizowanych, szczególnie w pasach drogowych, konieczne staje się stosowanie alternatywnych rozwiązań projektowych w zakresie poprawy tychże poprzez stosowanie tzw. podłoży strukturalnych czy też specjalnych detali konstrukcyjnych nawierzchni (np. porowate nawierzchnie, podwieszane chodniki, alternatywne obrzeża lub krawęzniki). Rozwiązania takie eliminują konflikt pomiędzy drzewami a infrastrukturą lub go zmniejszają oraz umożliwiają tym samym istnienie drzew i sprawnych ciągów komunikacyjnych bez konieczności rezygnowania z korzyści płynących z obecności drzew dla mieszkańców miasta (Projekt ROCE 2016).

Jedną z głównych przyczyn zamierania drzew miejskich związana są z niewłaściwymi dla ich rozwoju warunkami siedliskowymi. Konflikty z infrastrukturą naziemną i podziemną powodują uszkodzenia mechaniczne korzeni, pnia i korony (Suchocka 2010). Ograniczenia przestrzenne powodują brak miejsca dla korzeni oraz brak dostępu tlenu i wody do systemu korzeniowego. Zniszczenie i przemieszanie warstw glebowych w trakcie budowy dróg, układania instalacji oraz innych prac budowlanych prowadzi do niszczenia struktury i składu gleb w mieście. Układanie nawierzchni metodą standardową, zbyt blisko drzewa, często powoduje rozległe uszkodzenia jego systemu korzeniowego. Obecność instalacji także bezpośrednio pogarsza warunki rozwoju korzeni, przykładowo instalacje CO przez podgrzewanie i wysuszanie gleby.

Zieleń w miastach może być wprowadzona na wiele sposobów, np.: w postaci ogrodów pionowych, tj. wertykalnych zielonych ścian, jak i poziomych, czyli popularnych zielonych dachów / tarasów. Zielone dachy spotykane są jako dachy ekstensywne, gdy porasta je roślinność niska i dekoracyjna, a także dachy intensywne, gdy do ich stworzenia została wykorzystana zieleń wyższa i bardziej wymagająca (Fundacja Sendzimira 2020). Dach intensywny pozwala na zagospodarowanie wody opadowej na dłuższy czas. Zielone dachy stanowią również znaczne odciążenie dla kanalizacji deszczowej podczas gwałtownych opadów, zaś woda gromadzona w wielowarstwowej strukturze jest pochłaniana przez rośliny, częściowo magazynowana i odparowywana (Fundacja

Sendzimira 2019). Zielone dachy mogą być zarówno wykorzystywane przez prywatnych inwestorów, jak i w przestrzeniach publicznych. Często spotykane są jako pokrycie dachów garaży, tarasów czy też mniejszych elementów architektonicznych, takich jak wiaty przystankowe czy też altany śmietnikowe.

Innym rozwiązaniem są tzw. zielone ściany. Najprostszą spotykaną obecnie ich formą są pnącza porastające elewacje budynków lub trejaży, altan czy też pergol. Taka prosta zielona ściana z wykorzystaniem pnączy charakteryzuje się potencjałem retencyjnym porównywalnym do drzew. Niewątpliwą zaletą zielonych ścian jest ich wpływ na klimat i temperaturę panującą wewnątrz budynków – w okresie zimowym pomaga w obniżeniu kosztów ogrzewania, stanowiąc naturalną izolację termiczną, latem zaś pomaga w obniżeniu temperatury wewnątrz obiektu. Innymi, specjalistycznymi formami budowy systemu zielonych ścian są systemy: panelowy, filcowy (kieszeniowy) i kontenerowy, wymagające wdrożenia specjalistycznych systemów na etapie projektowania, a także utrzymania. Zewnętrzne ogrody wertykalne, szczególnie w polskim klimacie, są niestety trudne do utrzymania pomimo ich niewątpliwych zalet (np. izolacyjności), ze względu na przeżywalność wybranych gatunków i odmian roślin (fundacja Sendzimira 2019).

Ogrody deszczowe stanowią odpowiednio dobrane nasadzenia roślin dobrze funkcjonujące w środowisku podmokłym, na podłożu o bardzo dobrej przepuszczalności. Podłoże to pozwala na zatrzymanie w ogrodzie dużej ilości wody opadowej, która następnie jest pobierana i oczyszczana przez rośliny. Ogród deszczowy zasilany jest wodą opadową odprowadzaną z powierzchni utwardzonych, takich jak np. dachy, drogi czy tarasy; dzięki temu woda opadowa jest ponownie wykorzystana. Rozwiązanie to pozwala zebrać wodę z powierzchni dużo większej niż powierzchnia samego ogrodu, dlatego tak dobrze sprawdza się w przestrzeni miejskiej (Fundacja Sendzimira 2020). Ogród deszczowy pozwala również na retencję wód opadowych w miejscu opadu, zapobiega obniżaniu poziomu wód gruntowych, a w trakcie ulew – lokalnym podtopieniom.

Wśród innych rozwiązań umożliwiających wykorzystanie wód opadowych lub też ich magazynowanie w miejscu opadów i infiltrowanie do gruntu, zamiast do systemów kanalizacji, jest stosowanie nawierzchni przepuszczalnych jako miejsc parkingowych, chodników i ścieżek, które często zajmują dużą część działki i najczęściej wykonane są z materiałów nieprzepuszczalnych (asfalt, beton). Budowa nawierzchni przepuszczalnych lub o podbudowie przepuszczalnej zamiast betonowych, pozwoli na wsiąkanie wody do gruntu i zmniejszenie spływu powierzchniowego.

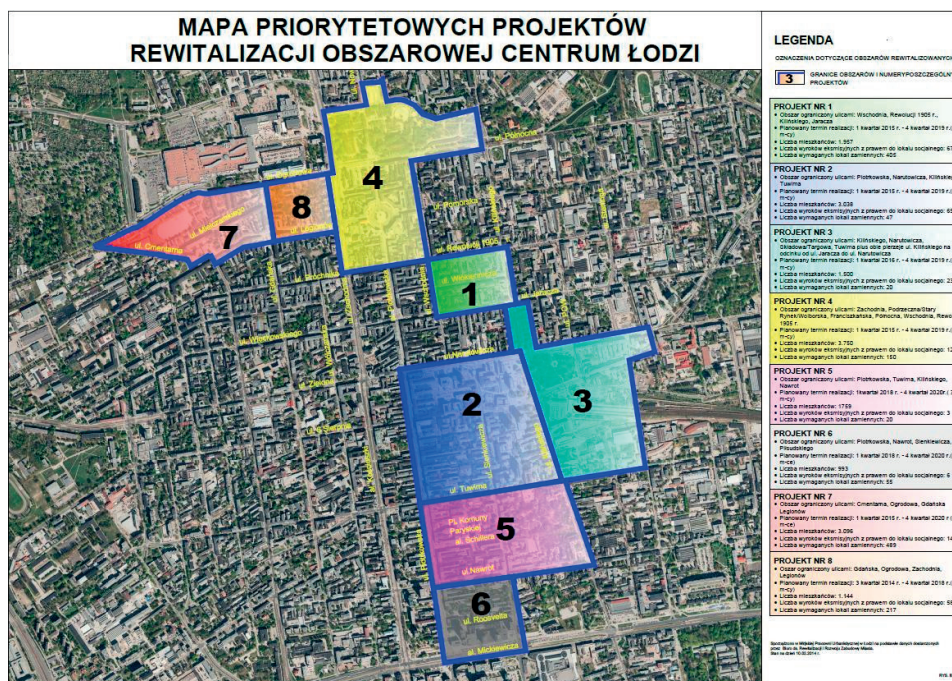
Projekty Rewitalizacji Obszarowej Centrum Łodzi a aspekt środowiskowy

Miasto Łódź od roku 2015 sukcesywnie przygotowuje, a także wdraża, przy udziale środków z regionalnego Programu Operacyjnego, Program Rewitalizacji Obszarowej Centrum Łodzi. Projektem tym objętych jest osiem priorytetowych obszarów położ-

nych w obszarze zdegradowanym miasta. W każdym zaplanowano szeroki zakres interwencji, zarówno:

- punktowych – remonty, przebudowy i zmiany sposobu użytkowania budynków w tym zabytkowych kamienic czynszowych;
- przestrzennych – jak przebudowy, modernizacje przestrzeni publicznych, placów, skwerów, parków;
- liniowych – przebudowy i remonty dróg, ulic, budowy nowych ciągów pieszo-jezdnych.

Ideą projektu jest rewitalizacja śródmiejskiego fragmentu miasta. Rewitalizacja na obszarze obejmuje zadania inwestycyjne (infrastrukturalne) wraz z uwzględnieniem działań komplementarnych. Działania projektowe na obszarze Projektu 3 obejmują 10 zadań inwestycyjnych, które dotyczą inwestycji punktowych: kubaturowych (nieruchomości wraz z otoczeniem), drogowych, obejmujących tereny zielone i place, które wpisują się w koncepcję zagospodarowania całego obszaru oraz centrum miasta. (Studium Wykonalności Projektu 3, 2016) Działania projektowe obejmują jeden z 8 priorytetowych obszarów rewitalizacji centrum Łodzi (wskazane poniżej na mapie), wyodrębnionych geograficznie, a także stanowiących odrębny zestaw potrzeb i zadań inwestycyjnych (punktowych i liniowych). Projekt obejmuje zatem zintegrowany pakiet



Rys. 1. Rozmieszczenie Projektów Rewitalizacji Obszarowej Centrum Łodzi,

Źródło: <https://rewitalizacja.uml.lodz.pl/dzialania/mapa-dzialan/>

Zestawienie Inwestycji wraz z określeniem rodzaju podjętych lub niewdrożonych

Nazwa Projektu	Nazwa Zadania	Typ Zadania	Okres realizacji	Zakres interwencji	nowe nasadzenia zieleni	nawierzchnie wodoprzepuszczalne
"Rewitalizacja Obszaru Centrum Łodzi – Projekt 3"	Tuwima 33	Inwestycja Kubaturowa	I KW 2017 – III KW 2020	kompleksowa przebudowa kamienicy wraz z elewacjami; zagospodarowanie podwórka; podniesienie dachu i adaptacja poddasza; rozbudowa	nowe nasadzenia zieleni niskiej i wysokiej w podwórku kamienicy (3 sztuki drzew)	TAK – w części podwórka
"Rewitalizacja Obszaru Centrum Łodzi – Projekt 3"	Tuwima 35	Inwestycja Kubaturowa	I KW 2017 – III KW 2020	kompleksowa przebudowa kamienicy wraz z elewacjami; zagospodarowanie przestrzeni przed budynkiem, utworzenie parku kieszonekowego; podniesienie dachu i adaptacja poddasza	nowe nasadzenia drzew – 2 sztuki; nasadzenia zieleni niskiej, stworzenie zielonego skweru i miejsca zabaw dla dzieci przed budynkiem	brak
"Rewitalizacja Obszaru Centrum Łodzi – Projekt 3"	Tuwima 46	Inwestycja Kubaturowa	I KW 2017 – II KW 2020	kompleksowa przebudowa kamienicy wraz z elewacjami; rozbudowa oraz nadbudowa obiektu	nowe nasadzenia drzew – 6 sztuk; nasadzenia zieleni niskiej,	brak
"Rewitalizacja Obszaru Centrum Łodzi – Projekt 3"	Tuwima 52	Inwestycja Kubaturowa	I KW 2017 – IV KW 2019	kompleksowa przebudowa kamienicy i obiektów towarzyszących wraz z elewacjami; częściowa rozbudowa i nadbudowa kamienicy	nowe nasadzenia drzew – 4 sztuki, nowe nasadzenia zieleni niskiej	TAK – w części podwórka
"Rewitalizacja Obszaru Centrum Łodzi – Projekt 3"	Kilińskiego 39	Inwestycja Kubaturowa	I KW 2017 – II KW 2021	kompleksowa przebudowa kamienicy wraz z elewacjami; adaptacja poddasza i zmiana geometrii dachu; podniesienie jakości przestrzeni publicznej przed obiektem wymiana posadzki wraz z projektem	nowe nasadzenia drzew – 10 sztuki, nowe nasadzenia zieleni niskiej	tak – w części podwórka – trawnik wzmocniony siatką jako wyznaczone miejsca parkingowe

Tabela 1

działań prośrodowiskowych w ramach Rewitalizacji Obszarowej Centrum Łodzi

Rodzaje działań						
mała retencja	ogrody deszczowe	zielone dachy	zielone elewacje	certyfikacja BREEAM / LEED	budki łączkowe dla ptaków	zmniejszenie zużycia mediów
retencjonowanie ścieków deszczowych na terenie nieruchomości;	brak	dach ekstensywny – na dachu Domu Dziennego Pobytu	konstrukcja do wzrostu pnaczy po elewacji oficyny	brak	budki łączkowe dla języków	• Zastosowanie spłuczek ustępowych i baterii pozwalających na ograniczenie zużycia wody;
•retencjonowanie ścieków deszczowych na terenie nieruchomości;	brak	brak	brak	brak	budki łączkowe dla języków	•zastosowanie armatury zabezpieczającej przed wtórnym zanieczyszczeniem wody; •zastosowanie wentylacji mechanicznej z odzyskiem ciepła; •zasilenie budynku w ciepło z miejskiej sieci ciepłej charakteryzującej się bardzo niskim współczynnikiem nakładu nieodnawialnejenergii pierwotnej równym 0,40
•retencjonowanie ścieków deszczowych na terenie nieruchomości;	brak	dach ekstensywny – na tarasie technicznym	brak	brak	budki łączkowe dla języków	•Zastosowanie armatury zabezpieczającej przed wtórnym zanieczyszczeniem wody; •Zastosowanie wentylacji mechanicznej z odzyskiem ciepła; •Zasilenie budynku w ciepło z miejskiej sieci ciepłej charakteryzującej się bardzo niskim współczynnikiem nakładu nieodnawialnejenergii pierwotnej równym 0,41
•retencjonowanie ścieków deszczowych na terenie nieruchomości;	brak	dach płaski odwrócony w warstwę dociążającą	konstrukcja do wzrostu pnaczy po elewacji oficyny	brak	budki łączkowe dla języków	•zastosowanie armatury zabezpieczającej przed wtórnym zanieczyszczeniem wody; •zastosowanie wentylacji mechanicznej z odzyskiem ciepła; •zasilenie budynku w ciepło z miejskiej sieci ciepłej charakteryzującej się bardzo niskim współczynnikiem nakładu nieodnawialnejenergii pierwotnej równym 0,42
•retencjonowanie ścieków deszczowych na terenie nieruchomości;	brak	brak	brak	brak	budki łączkowe dla języków	•zastosowanie armatury zabezpieczającej przed wtórnym zanieczyszczeniem wody; •zastosowanie wentylacji mechanicznej z odzyskiem ciepła; •zasilenie budynku w ciepło z miejskiej sieci ciepłej charakteryzującej się bardzo niskim współczynnikiem nakładu nieodnawialnejenergii pierwotnej równym 0,43 •zastosowanie spłuczek ustępowych i baterii

Nazwa Projektu	Nazwa Zadania	Typ Zadania	Okres realizacji	Zakres interwencji		
					nowe nasadzenia zieleni	nawierzchnie wodoprzepuszczalne
				obiektu zadaszonego targowiska; ogrodzenie; nowe nasadzenia		
„Rewitalizacja Obszaru Centrum Łodzi – Projekt 3”	Park im. S. Moniuszki	Prze-strzeń Publiczna	II kw 2017 – I KW 2020	kompleksowa renowacja parku; rozbudowa parku o część południową	nowe nasadzenia drzew – 130 sztuk, w ramach realizacji projektu zacięto największą ilość istniejącej zieleni miejskiej ale także zwiększenie powierzchni biologicznie czynnej w przedmiotowym obszarze poprzez wykonanie nowych nasadzeń; użycie roślin miododajnych dla dzikich zapylaczy, – użycie roślin z jadalnymi owocami dla ptaków, – użycie roślin mogących stanowić schronienie dla owadów i ptaków	•nawierzchnie poprzestane trawa dla zwiększenia retencji powierzchniowej umożliwiającej wsiąkanie wody w grunt; nawierzchnie wodoprzepuszczalne
„Rewitalizacja Obszaru Centrum Łodzi – Projekt 3”	Skwer im. Aliny Margolis – Edelman (Kilińskiego 40)	Prze-strzeń Publiczna	III kw 2017 – II KW 2021	nowe nasadzenia 15 szt. Drzew, niska zielen i mała architektura; wprowadzenie placu zabaw i toalety publicznej; dojazd do nieruchomości przy Kilińskiego 40; ogrodzenie terenu	14 sztuk nowych nasadzeń drzew; w ramach realizacji projektu planuje się nie tylko zachowanie możliwie jak największej ilości istniejącej zieleni miejskiej ale także zwiększenie powierzchni biologicznie czynnej w przedmiotowym obszarze poprzez wykonanie nowych nasadzeń	brak
„Rewitalizacja Obszaru Centrum Łodzi – Projekt 3”	Ulica Kilińskiego (Jaracza – Narutowicza)	Inwestycja Liniowa	II kw 2017 – IV KW 2021	wymiana chodników nowoprojektowany przystanek tramwajowy w kierunku północnym	brak nasadzeń zieleni wysokiej, aranżacja zieleni niskiej	brak
„Rewitalizacja Obszaru Centrum Łodzi – Projekt 3”	Ulica Tuwima (Kilińskiego – Targowa)	Inwestycja Liniowa	I KW 2017 – I KW 2020	kompleksowa przebudowa układu drogowego z wyniesionymi skrzyżowaniami	w ramach realizacji projektu planuje się nie tylko zachowanie możliwie jak największej ilości istniejącej zieleni miejskiej ale także zwiększenie powierzchni biologicznie czynnej w przedmiotowym obszarze poprzez wykonanie nowych nasadzeń; 41 sztuk; nowych nasadzeń drzew, nowe nasadzenia zieleni niskiej	częściowo

Źródło: opracowanie własne, na podstawie <https://rewitalizacja.uml.lodz.pl/> [04-09-2022].

Tabela 1 cd.

Rodzaje działań						
mała retencja	ogrody deszczowe	zielone dachy	zielone elewacje	certyfikacja BREEAM / LEED	budki lęgowe dla ptaków	zmniejszenie zużycia mediów
						pozwalających na ograniczenie zużycia wody;
zastosowanie skrzynek rozsączających pozwalających odprowadzić wskutek wsiąkania w otaczający grunt wody nagromadzonej z nawierzchni utwardzonych.	brak	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	w ramach projektu zaplanowano zastosowanie paneli LED jako źródło oświetlenia alejek parkowych oraz fontanny. Fontanna działająca w obiegu zamkniętym wody
brak	brak	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	w ramach projektu zaplanowano zastosowanie paneli LED jako źródło oświetlenia alejek parkowych oraz fontanny. Fontanna działająca w obiegu zamkniętym wody
brak	brak	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	w ramach projektu zaplanowano zastosowanie paneli LED jako źródło oświetlenia ulicznego. Istniejące rozwiązanie to przeważnielampy sodowe o dużych mocach od 70 W do 400 W; w projekcie zastosowano źródła światła nie przekraczające 75 W
brak	brak	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	w ramach projektu zaplanowano zastosowanie paneli LED jako źródło oświetlenia ulicznego. Istniejące rozwiązanie to przeważnielampy sodowe o dużych mocach od 70 W do 400 W; projekcie zastosowano źródła światła nie przekraczające 75 W.

zadań, który nie jest (w kontekście strategicznym) prostą sumą zaplanowanych inwestycji. Obszar ograniczony jest ulicami: Kilińskiego, Narutowicza, Składową, Targową oraz Tuwima, obie pierzeje ul. Kilińskiego na odcinku od ul. Jaracza do ul. Narutowicza (obszar oznaczony jako Projekt nr 3). Poniższa mapa wskazuje 20 projektów rewitalizacji obszarowej centrum Łodzi, które znajdują się w Rdzeniu Strefy Wielkomiejskiej, z oznaczonymi 8 projektami priorytetowymi. Projekt 3, któremu poświęcone jest niniejsze opracowanie, znajduje się w centrum Rdzenia Strefy Wielkomiejskiej (Studium Wykonalności Projektu 3, 2016)

Na obszarze 3 Projektu szczegółowej analizie pod kątem uwzględnienia szeroko rozumianego aspektu środowiskowego w procesie rewitalizacji zostało poddanych 9 obecnie zrealizowanych inwestycji. Zostały one scharakteryzowane w formie tabelarycznej, ponadto wskazano, które z aspektów zostały wdrożone i w jakim zakresie.

Podsumowanie

Projekt 3 Rewitalizacji Obszarowej Centrum Łodzi, realizowany w latach 2017–2021 jako jeden z ośmiu projektów Rewitalizacji Obszarowej Centrum Łodzi, stanowi jedno z istotniejszych obecnie podejmowanych działań rewitalizacyjnych przez władze Łodzi. Nie mniej jednak analizując wyniki badań, można wskazać że projekty te jedynie częściowo uwzględniają możliwości do wdrożenia zakres działań prośrodowiskowych, który obecnie znany jest w literaturze polskiej oraz obcej. Inwestycje te w dużej mierze, w zakresie tych działań, uwzględniały zwiększenie powierzchni biologicznie czynnej poprzez nowe nasadzenia drzew (aż 130 sztuk tylko w ramach przeprowadzonej rewaloryzacji Parku im. S. Moniuszki) oraz nasadzenia zieleni niskiej zarówno w modernizowanych pasach drogowych, jak i przestrzeniach publicznych czy też nawet podwórkach i częściach wspólnych restaurowanych kamienic. Poza tym projekt uwzględniał stosowanie nawierzchni wodoprzepuszczalnych ułatwiających zatrzymanie wód opadowych oraz ich infiltrację do gruntu. To również częściowe wprowadzanie dachów ekstensywnych w postaci mat ze specjalnie dobraną mieszanką gatunków roślin, czy też wykonanie trejaży mających na celu wprowadzenie łatwych w utrzymaniu załączków ogrodów wertykalnych. Co więcej, uwzględniono również oszczędzanie energii elektrycznej, szczególnie poprzez montaż oświetlenia LED, często z wbudowanymi czujnikami ściemniania.

Wszystkie te działania z pewnością mają istotny wydźwięk środowiskowy, jednakże należy pamiętać o nadal stosunkowo małej skali podejmowanych działań w zakresie środowiskowej odnowy miast – są to wybrane inwestycje punktowe oraz linowe w ramach projektów, które niestety nie wykorzystują wszystkich obecnie dostępnych rozwiązań prośrodowiskowych. Otóż w realizowanych projektach brak wprowadzania ogrodów deszczowych, muld chłonnych mających na celu wykorzystanie wód opadowych czy też zbiorników retencyjnych umożliwiających np. zasilanie instalacji nawadniającej zieleni – która w przypadku Łodzi wykorzystuje wodę z sieci miejskiej. Jedynie częściowa taka instalacja została wprowadzana w ramach tylko jednej inwestycji, tj.

rewaloryzacji Parki im. S Moniuszki. Poza tym również brak stosowania certyfikacji BREEAM i LEED dla obiektów remontowanych w ramach procesu rewitalizacji. Z pewnością obiekt, dla którego mógł zostać rozpoczęty taki proces, to zespół budynków przy ul. Tuwima 46. Również nie uwzględniono realizacji na szerszą skalę zielonych elewacji – ogrodów wertykalnych mających wpływ na poprawę mikroklimatu w mieście oraz ograniczenie zjawiska miejskiej wyspy ciepła.

Nie mniej jednak, by wszystkie ww. elementy mogły zostać uwzględnione w długotrwałym procesie rewitalizacji, niezbędne jest właściwe planowanie, a następnie sukcesywnie i skutecznie jej realizowanie. W związku z tym niezbędne jest już na etapie opracowywania strategii, planów rewitalizacji przez miasta uwzględnienie aspektów środowiskowych, dobór właściwych metod uwzględniających lokalne warunki. Przy kolejnych projektach władze miast powinni brać pod uwagę wszystkie aspekty procesu poza tymi podstawowymi, tj. przestrzennymi, społecznymi i ekonomicznymi, także aspekt środowiskowych i zrównoważonego rozwoju, tak by realizowane projekty pozostawały w zgodzie i poszanowaniu środowiska naturalnego.

Bibliografia

- Barczykowska, A. 2009. Wielkomiejskie zespoły mieszkaniowe jako środowisko życia. W: Studia Edukacyjne, nr 10. Poznań: Wydawnictwo Uniwersytetu im. A. Mickiewicza.
- Berghöfer, A. 2010. *Poradnik TEEB dla miast: usługi ekosystemów w gospodarce miejskiej*. Kraków: Fundacja Sendzimira.
- Bergier T, Kroneneberg J. (red.). 2010. *Wyzwania zrównoważonego rozwoju w Polsce zastosowania*. Kraków: Fundacja Sendzimira.
- Bergier T, Kroneneberg J. (red.). 2013. *Wyzwania zrównoważonego rozwoju w Polsce – zastosowania, przyroda w mieście*. Kraków: Fundacja Sendzimira.
- Bergier T, Kroneneberg J. (red.). 2014. *Wyzwania zrównoważonego rozwoju w Polsce zastosowania – woda w mieście*. Kraków: Fundacja Sendzimira.
- Chmielewski J. 2001. *Teoria urbanistyki w projektowaniu i planowaniu miast*. Warszawa: Oficyna Wydawnicza Politechniki Warszawskiej.
- Maciejewska A., Ulanicka M. 2017. *Wybrane aspekty społeczne i środowiskowe procesu rewitalizacji obszarów przemysłowych*. Warszawa: Wydział Geodezji i Kartografii, Katedra Gospodarki Przestrzennej i Nauk o Środowisku Przyrodniczym Politechniki Warszawskiej.
- Przewoźniak M. 1991. *Krajobrazowy system interakcyjny strefy nadmorskiej w Polsce*. Gdańsk: Uniwersytet Gdański.
- rewitalizacja.uml.lodz.pl, <https://rewitalizacja.uml.lodz.pl/dzialania/6-okolice-centrum-off-piotrkowska/> (26.01.2022).
- rewitalizacja.uml.lodz.pl, <https://rewitalizacja.uml.lodz.pl/dzialania/2-okolice-ul-traugutta/ulica-traugutta-uklad-ulic-uzupelniajacych/> (26.01.2022).
- Rzenca A. 2016. *EKOMIASTO#ŚRODOWISKO. Zrównoważony, inteligentny i partycypacyjny rozwój miast*. Łódź: Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego.
- Sieroszewski W. (red.). 1970. *Mały słownik urbanistyczny*. Warszawa: Centralny Ośrodek Informacji Budownictwa.
- Studium Wykonalności Projektu 3 Rewitalizacji Obszarowej Centrum Łodzi. 2016. Warszawa: Deloitte.
- Suchocka, M. 2010. *Wpływ warunków siedliskowych na żywotność drzew na terenach budowlanych*. Praca doktorska. Warszawa: Katedra Architektury Krajobrazu Wydziału Ogrodniczego i Architektury Krajobrazu SGGW.

- Szczepańska M. 2011. Miasto ogród jako przestrzeń zamieszkania, pracy i rekreacji – dawniej i dziś. *Studia Periegetica. Zeszyty Naukowe Wielkopolskiej Szkoły Turystyki i Zarządzania w Poznaniu*.
- Szuba B. 2010. Idea miasta ogrodu a tereny zieleni miasta Nysa, Oficyna Wydawnicza PWSZ w Nysie, Nysa.
- Szymańska D., Korolko M., (2015) Inteligentne miasta – idea, koncepcje i wdrożenia, Toruń.
- Ustawa z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz.U. 2004 nr 92 poz. 880).
- Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska. (Dz.U. 2001 nr 62 poz. 627).
- Ustawa z dnia 9 października 2015 r. o rewitalizacji (Dz.U. 2015 poz. 1777).

Barbara AUDYCKA*

RELOKACJE W ŁÓDZKIEJ REWITALIZACJI W KONTEKŚCIE MIĘDZYNARODOWEJ DEBATY NA TEMAT PRZESIEDLEŃ

REVITALISATION-INDUCED RELOCATIONS IN ŁÓDŹ IN THE CONTEXT OF THE INTERNATIONAL DEBATE ON DISPLACEMENT

DOI: 10.25167/sm.4893

ABSTRAKT: Celem artykułu jest analiza relokacji prowadzonych w ramach Rewitalizacji Obszarowej Centrum Łodzi w kontekście debaty poświęconej przesiedleniom. W pierwszej części artykułu opisano przebieg debaty międzynarodowej, z jednej strony koncentrując się na paradygmacie „prawa do pozostania”, z drugiej podsumowując aktualny stan badań w krajach Europy Zachodniej. W drugiej części opisano uwarunkowania przesiedleń w łódzkiej rewitalizacji wynikające z aktów prawa krajowego i miejscowego oraz ich praktyczną realizację, a także przeanalizowano deklaracje lokatorów dotyczące zaplanowanych powrotów. Wyniki analizy wskazują na to, że w przypadku łódzkiej rewitalizacji większość lokatorów nie korzysta z możliwości powrotu do mieszkań po remoncie; koncentracja na prawie do powrotu powinna więc ustąpić miejsca dokładnemu zdefiniowaniu i zagwarantowaniu takich warunków przeprowadzek, które będą satysfakcjonujące dla mieszkańców.

SŁOWA KLUCZOWE: rewitalizacja, przesiedlenia, relokacje, mieszkalnictwo

ABSTRACT: The aim of the article is to analyze the case of relocations carried out within the Area Revitalization of the Center of Łódź in the context of international debate on displacements. The first part of the article describes the course of the debate on displacements, focusing, on the one hand, on the paradigm of the “right to stay” and, on the other hand, summarizing the current state of research in Western European countries. The second part describes the conditions of resettlement in the revitalization of Łódź, resulting from the laws and implementation practices at the national and local level, and also analyses tenants’ explanations regarding their planned return. The results of the analysis show that in the case of revitalization in Łódź, most tenants do not take advantage of the opportunity to return to their apartments after renovation. The focus on the right to return should therefore give way to the precise definition and guarantee of such relocation conditions that are satisfactory for the residents.

KEY WORDS: redevelopment, revitalization, displacement, relocations, housing

* <https://orcid.org/0000-0003-2923-9042>

Wprowadzenie i metody badawcze

Problematyka przesiedleń związanych z przebudową obszarów miejskich zajmuje istotne miejsce w badaniach międzynarodowych. Dla wielu badaczy przymusowe relokacje wyznaczają linię demarkacyjną między „poprawną” rewitalizacją a niosącą negatywne społeczne skutki gentryfikacją (Newman i Wyly 2006). Badania nad ich przebiegiem i skutkami społecznymi zainaugurowano w Stanach Zjednoczonych w latach sześćdziesiątych ubiegłego wieku, a definicje i paradygmaty wypracowane w dwóch kolejnych dekadach na długi czas nadały ton zarówno debacie akademickiej, jak i wdrożeniom.

Refleksja nad przesiedleniami jest też coraz mocniej obecna w badaniach nad ponad dwudziestoletnim procesem rewitalizacji w Polsce. Z początku działania rewitalizacyjne, realizowane jeszcze przy wsparciu funduszy przedakcesyjnych i opierające się na ogólnej kompetencji gmin do prowadzenia działalności gospodarczo-naprawczej, koncentrowano na budynkach użyteczności publicznej i przestrzeniach reprezentacyjnych (Muzioł-Węclawowicz 2009). Po włączeniu w remontowany zasób lokali mieszkaniowego zasobu gminy kwestia przesiedleń stała się źródłem narastających napięć (Jadach-Sepioło i Jarczewski 2015; Drozda 2017; Spadło 2020). Problem dostrzeżono w ustawie o rewitalizacji z 2015 roku, która zdefiniowała społeczność lokalną jako odbiorcę programu i stworzyła narzędzia mające gwarantować, że będzie ona głównym beneficjentem zmian. Efektem ustawy było uregulowanie procedur związanych z przesiedleniami mieszkańców na czas remontu oraz ich powrotem do dawnych lokali.

Celem artykułu jest porównanie refleksji teoretycznej poświęconej przesiedleniom w amerykańskich i europejskich pracach naukowych z analizą relokacji wynikających z programu Rewitalizacji Obszarowej Centrum Łodzi. Artykuł składa się z dwóch części: w pierwszej przybliżono amerykańską i europejską literaturę poświęconą problemowi przesiedleń, w tym klasyczne typologie i postulaty powstałe w latach osiemdziesiątych ubiegłego wieku oraz obecny stan badań i debaty naukowej. W drugiej części przeanalizowano relokacje związane z łódzkim programem rewitalizacji na podstawie aktów prawnych, materiałów zebranych w analizach i raportach oraz źródła prasowe¹. W podsumowaniu porównano doświadczenia łódzkie z wybranymi wnioskami z badań międzynarodowych.

Badanie przeprowadzono przede wszystkim w oparciu o analizę prawną, literatury oraz danych wtórnych. W części pierwszej dokonano przeglądu prac naukowych opublikowanych w języku angielskim opisujących przesiedlenia w krajach, w których zagadnienie to jest podejmowane w debacie akademickiej (przede wszystkim w Stanach Zjednoczonych, Wielkiej Brytanii i Holandii). W części drugiej przeanalizowano akty prawa krajowego i miejscowego dotyczące praw lokatorów w procesie rewitalizacji

¹ Druga część artykułu opiera się na, uzupełnionym o aktualne dane, materiale badawczym przedstawionym w artykule: Audycka, Barbara. 2021. The Right to Stay Put or the Right to Decide? The question of displacement in the revitalisation of Łódź (Poland). *Housing Studies*, 1–15.

oraz strategiczne dokumenty przygotowane na potrzeby łódzkiej rewitalizacji i opublikowane na stronie Centrum Wiedzy o Rewitalizacji. Analiza została uzupełniona o przegląd artykułów prasowych oraz informacje uzyskane podczas dwóch rozmów z przedstawicielami Urzędu Miasta Łodzi, opisanych w bibliografii i oznaczonych w tekście jako R1 i R2. Wybór metod badawczych wynikał z tematu, w którym istotną rolę odgrywało zapoznanie się z międzynarodowym dorobkiem teoretycznym, oraz z dużej ilości dostępnego materiału badawczego niezbędnego do opracowania zagadnienia, powstałego zarówno w wyniku niezależnych badań, jak i na zlecenie Urzędu Miasta.

Przegląd literatury poświęconej przesiedleniom

Początków refleksji nad świadomym zasiedleniem przestrzeni miejskich możemy doszukiwać się w debacie publicznej już w połowie XIX wieku. Na korzyści wynikające z zaaranżowanego sąsiedztwa składającego się z różnych grup społecznych wskazywali najpierw filantropi i progresywni przemysłowcy, twórcy osiedli patronackich, a potem uczeni reprezentujący nowe dyscypliny naukowe – socjologię i planowanie przestrzenne (Sarkissian 1976). Spośród klasyków myśli społecznej najwięcej miejsca poświęcił planowaniu sąsiedztw Lewis Mumford, który przekonywał, że zróżnicowane otoczenie wpływa na podniesienie poziomu edukacji i higieny oraz pozwala na międzykulturową wymianę² (Mumford 1938, 1968). Jednakże doświadczenia pierwszej fali odnowy miast w Stanach Zjednoczonych, polegającej często na przymusowym wysiedlaniu mieszkańców budynku w celu jego wyburzenia (Klemek 2011), skłoniły badaczy do odrzucenia idei „starannie przygotowanego sąsiedztwa” na rzecz wolności wyboru miejsca zamieszkania i otoczenia. Orędownikiem tego podejścia był między innymi Herbert Gans, który w swojej książce *The Urban Villagers* (1982) charakteryzował więzi tworzone w sąsiedztwach robotniczych, wskazując na poczucie bezpieczeństwa i wzajemne wsparcie wśród mieszkańców. W tym samym czasie, po drugiej stronie oceanu, Ruth Glass, definiując proces gentryfikacji, zwróciła uwagę na to, że „posuwa się [on] szybko naprzód do czasu aż większość oryginalnych mieszkańców z klasy robotniczej zostanie wyparta i cały charakter społeczny okolicy ulegnie zmianie” (Glass 1964, XVIII–XIX, za: Drozda 2017).

Zjawisko dostrzeżone w latach sześćdziesiątych przez socjologów, w latach siedemdziesiątych nabrało masowego charakteru i stało się przedmiotem zainteresowania decydentów. Pierwszą systematyczną definicję przesiedlenia (*displacement*) przygotowano w raporcie na potrzeby Departamentu Mieszkalnictwa i Rozwoju Miast Stanów Zjednoczonych (Grier i Grier 1978, 256). Zgodnie z nią, przesiedlenia doświadczają (...)

² Co ciekawe, ten sam autor miejscami porzucał tezę o nawiązywaniu przyjaznych i owocnych relacji między grupami i wskazywał na to, że konflikty sąsiedzkie wynikające z odmiennych stylów życia mogą stanowić swoistą szkołę rozwiązywania konfliktów i wzmacniać kompetencje społeczne mieszkańców (Mumford 1968, 210).

każde gospodarstwo domowe, (...) zmuszone do opuszczenia miejsca zamieszkania ze względu na warunki, które wpływają na mieszkanie lub jego bezpośrednie otoczenie i (1) którym gospodarstwo domowe nie może zapobiec ani ich kontrolować oraz (2) które mają miejsce pomimo spełnienia przez gospodarstwo domowe wszystkich kryteriów uprawniających do zamieszkiwania i (3) sprawiają, że dalsze zamieszkiwanie staje się dla gospodarstwa domowego niemożliwe, niebezpieczne lub niedostępne finansowo (tłum. aut.).

Kompleksową analizę zjawiska zawdzięczamy Peterowi Marcuse (1985), który zwrócił uwagę na to, że są one skutkiem nie tylko fizycznej lub ekonomicznej przemocy. Typologia, którą skonstruował, dzieli przesiedlenia na dwie kategorie: bezpośrednie i pośrednie. Te pierwsze są wynikiem prawnego lub ekonomicznego nacisku, takiego jak decyzja administracyjna lub zwiększenie kosztów zamieszkiwania. Przesiedlenia bezpośrednie mogą mieć charakter gwałtowny i dotyczyć grupy aktualnych mieszkańców (*last-resident displacement*) lub długotrwały, skutkujący stopniowymi wyprowadzkami (*chain displacement*). Do metod pośrednich zalicza Marcuse „presję na przesiedlenie” (*displacement pressure*), w wyniku której mieszkańcy czują się coraz bardziej wyobcowani w swojej okolicy, stopniowo pozbawiani dawnych sąsiadów i znajomych, lokalnych sklepów i punktów usługowych, oraz „przeciwdziałanie zasiedleniom” (*exclusionary displacement*) poprzez rosnące koszty zamieszkania, uniemożliwiające osiedlanie się gospodarstw domowych o niskich dochodach.

Pogłębiona refleksja nad przesiedleniami pojawiła się równoległe ze sformulowaniem przez Chestera Hartmana „prawa do pozostania” (*the right to stay put*) (Hartman 1984). Prawo to miało polegać na zagwarantowaniu przez władze publiczne możliwości utrzymania najmu lub własności mieszkań w rewitalizowanych częściach miast, bez ryzyka eksmisji lub gwałtownego wzrostu kosztów zamieszkiwania. Z uwagi na niezbędne do jego realizacji ograniczenie praw własności interesem użytkowników mieszkań, nie zostało ono poddane faktycznej debacie legislacyjnej, pozostało jednak mocnym postulatem i rekomendacją dla tworzenia polityk publicznych zarówno w Ameryce Północnej, jak i Europie. Prawo do pozostania zostało sformułowane w oparciu o założenie, że mieszkańcy, mając taką możliwość, wolą pozostać w dotychczasowym mieszkaniu lub w sąsiedztwie. Według Hartmana przesiedleni najemcy szukają nowych mieszkań w pobliżu dotychczasowych „w celu zachowania istniejących więzi osobistych, handlowych i instytucjonalnych oraz z powodu ograniczeń na rynku mieszkaniowym, wynikających z uprzedzeń klasowych i rasowych” (Hartman 1984, 305–306). W efekcie wynajmują miejsca mniejsze, gorszej jakości i/lub płacą więcej tylko po to, by pozostać w tej samej okolicy³. Toteż według Marcuse’a i Hartmana przesiedlenia nie tylko pozbawiają mieszkańców udziału w pozytywnych skutkach remontów, ale też, ze względu i na rosnącą

³ Trajektorię tę w ostatniej dekadzie opisali szczegółowo Matthew Desmond, Carl Gershenson i Barbara Kiviat (2015) na przykładzie miasta Milwaukee. Wnioski pozwalają na rewizję tezy Hartmana i położenie nacisku nie na wolę, lecz na przymus zamieszkiwania w określonej dzielnicy, który w przypadku Milwaukee był związany ze ścisłym podziałem rasowym. Zmiana miejsca zamieszkania była postrzegana jako przejaw awan-

presję popytową, i potrzebę pozostania w sąsiedztwie, niemal z definicji prowadzą do pogorszenia warunków bytowych.

W opinii większości badaczy przesiedlenia są także konstytutywnym elementem procesu gentryfikacji (Newman i Wyly 2006). Nierozłączność obu pojęć jest widoczna, jeśli przytoczymy szeroką definicję gentryfikacji jako zmiany składu społecznego otoczenia, w której osoby o wyższym statusie społeczno-ekonomicznym zastępują osoby o niższym statusie i której towarzyszą zmiany w przestrzeni będące rezultatem inwestycji (Clark 2005). Ilościowa analiza przesiedleń pozwala na określenie przestrzennego zakresu gentryfikacji towarzyszącej nowym inwestycjom (Ghertner 2015); zwolennicy socjologii krytycznej nawołują jednak do koncentracji nie na zmianach przestrzennych, lecz na sytuacji przesiedlanych mieszkańców i „podążaniu za nimi” w badaniach, również dosłownie, poza obszar dotychczasowego zamieszkiwania (Slater 2006).

Z uwagi na specyfikę inwestycji prowadzonych w Stanach Zjednoczonych, zazwyczaj przez inwestorów prywatnych i w warunkach ograniczonej kontroli, oraz w obliczu braku zasobu publicznego dedykowanego najuboższym mieszkańcom, przesiedlenia związane z rewitalizacją oceniano w tamtejszych warunkach w sposób jednoznacznie negatywny. Zainaugurowany w latach dwutysięcznych spór między badaczami ilościowymi i jakościowymi dotyczył więc nie ewaluacji skutków przesiedleń, a oceny ich faktycznego zakresu (Freeman i Braconi 2004; Newman i Wyly 2006; Easton i in. 2020). Ci ostatni starali się opisać psychologiczne i społeczne skutki przesiedlenia bezpośredniego (Davidson 2008; Manzo, Kleit i Couch 2008) i „presji na przesiedlenie” (Shaw i Hagemans 2015; Pull 2020).

Badania europejskie w większym stopniu niuansują ocenę skutków przesiedleń. Już w latach osiemdziesiątych Schill i Nathan (1983) zweryfikowali tezę Hartmana o wyłącznie negatywnych skutkach relokacji w programach inicjowanych przez samorządy. Elliott-Cooper i inni (2019) przywołują klasyczne badanie Younga i Willmotta (1957), opisujące gospodarstwa domowe we wschodnim Londynie, dla których przeprowadzka ze śródmieścia do nowo wybudowanych przedmieść, choć wymuszona, poskutkowała zadowoleniem z poprawy standardu życia. W metaanalizie badań, głównie holenderskich, poświęconych przesiedleniom Kleinhans (2019) mówi o ich „janusowym obliczu”, podkreślając niejednoznaczność, a czasami nawet sprzeczność rezultatów relokacji. Według autora, mimo braku zapewnienia prawa do pozostania, spełnienie określonych warunków prowadzi do finalnego zadowolenia większości, choć nie wszystkich, mieszkańców ze zmiany. Warto nadmienić, że ani Kleinhans, ani inni autorzy nie dokonywali porównania efektów relokacji z sytuacją, w której mieszkańcy mogli pozostać w swoich mieszkaniach lub powrócić do nich po zakończeniu generalnego remontu.

Kilka elementów łączy europejskie studia przypadków, odróżniając je zarazem od przypadków amerykańskich. Pierwszym jest publiczny właściciel nieruchomości

su lub degradacji społecznej; dla czarnych mieszkańców przenosiny do „białej” dzielnicy są bardzo trudne i najczęściej krótkotrwałe, zarówno ze względu na kwoty czynszu, jak i trudności w kontaktach sąsiedzkich.

podlegających rewitalizacji, który łagodzi napięcia związane z procesem i przyczynia się do bardziej sprawiedliwego podziału zasobów (Payne i Durrand-Lasserve 2012; Hubbard i Lees 2020). Publiczny właściciel dysponuje także pulą potencjalnych lokali zamiennych o dobrym standardzie, co daje możliwość satysfakcjonującego wyboru. Stąd badacze przesiedleń uważnie przyglądają się redukcji publicznego zasobu lokalowego (Atkinson 2004; Hubbard i Lees 2020) oraz prywatyzacji gruntów (Ghertner 2015), traktując je jako wskaźnik redukcji zasobu dostępnego dla mniej zamożnych gospodarstw domowych oraz wzrostu liczby wymuszonych przeprowadzek w miastach. Teoretycy gentryfikacji ostrzegają jednak przed bezwarunkowym zaufaniem do publicznego inwestora: Hackworth i Smith (2001) wyodrębniają i opisują gentryfikację inicjowaną przez państwo (*state-led gentrification*). Charakteryzuje się ona większościami udziałem podmiotów publicznych w procesie inwestycyjnym ze względu na znaczne ryzyko inwestycyjne, jej celem jest jednak zmiana społecznego składu sąsiedztwa i stworzenie warunków dla inwestycji kapitału prywatnego.

Kolejnym kluczowym czynnikiem jest spektrum decyzji pozostawione mieszkańcom na mocy prawa krajowego i miejscowego (Maeckelbergh 2012; Kearns i Mason 2013). W przypadku publicznej własności, zobowiązania do udostępnienia informacji i dialogu z mieszkańcami są większe niż w przypadku prywatnych podmiotów, co zwiększa udział mieszkańców w procesie decyzyjnym (Mjoernell, Femenias i Annadotter 2019). O tym jednak, że dialog nie zawsze towarzyszy publicznej własności, możemy przekonać się, analizując zainaugurowany w roku 2018 duński program przesiedleń, opisywany w mediach jako „plan gett” i szeroko krytykowany przez mieszkańców, stronę społeczną i opinię publiczną⁴ (Fabian i Hansen 2020).

Wreszcie lokalizacja miejsca zamieszkania w wielu badaniach jest traktowana jako czynnik skorelowany z zadowoleniem z przeprowadzki. Im bliższa dawnemu miejscu zamieszkania, tym lepiej oceniany jest cały proces (Doff i Kleinhans 2011; Kearns i Mason 2013). Z drugiej strony, niektórzy badani przyznają, że radykalna zmiana okolicy zamieszkania wpłynęła na nich pozytywnie, pozwoliła bowiem odseparować się od więzi sąsiedzkich lub rodzinnych, które stanowiły obciążenie dla gospodarstwa domowego (Briggs, Popkin i Goering 2010). Powyższe trzy czynniki, charakterystyka i lokalizacja lokali zamiennych oraz spektrum wyboru, będą przedmiotem szczególnej uwagi w analizie łódzkich relokacji.

W polskiej literaturze przedmiotu kwestia przesiedleń została podjęta przede wszystkim przez praktyków i specjalistów zajmujących się wdrożeniami procesów

⁴ Program pod nazwą Jedna Dania bez Odrębnych Wspólnot, przez opinię publiczną ochrzczonej mianem „plan gett” (*ghetto plan*) obejmuje 28 sąsiedztw, w których ponad 50% mieszkańców pochodzi spoza Europy Zachodniej, a czynnikowi temu towarzyszą niekorzystne zjawiska związane z edukacją, zatrudnieniem i przestępczością. W teorii program ten ma na celu przestrzenną dekoncentrację negatywnych zjawisk społecznych: środkiem służącym temu jest jednak przymusowe przesiedlenie części mieszkańców do innych dzielnic. Osoby nominowane do przesiedleń nie mają możliwości odrzucić zaproponowanego lokalu zamiennego. Zwolnione lokale mają zostać urynkowane lub wynajęte poza sektorem socjalnym.

rewitalizacyjnych (Jadach-Sepioło 2021). Na uwagę zasługuje artykuł Aleksandry Jadach-Sepioło i Wojciecha Jarczewskiego (2015), w którym autorzy opowiadają się za selektywnym modelem powrotów, z jednej strony umożliwiającym ciągłość najmu dawnym mieszkańcom, z drugiej – wykluczającym lokatorów, których funkcjonowanie mogłoby doprowadzić do dewastacji wyremontowanego zasobu. Zbliżone podejście charakteryzowało relokacje w obu łódzkich programach remontowych: rezultaty pierwszego programu Miasto Kamienic w obszarze przesiedleń i powrotów zostały opisane przez łódzkie badaczki (Garus 2017; Wołaniuk 2013).

Rewitalizacja Obszarowa Centrum Łodzi

Kontekst krajowy

Warunki związane z przesiedleniami wynikającymi z rewitalizacji w Polsce są bliższe warunkom europejskim, jeśli chodzi o strukturę i właściciela zasobu. Podobnie jak miasta w badanych krajach europejskich, miasta w Polsce dysponują istotnym udziałem własności nieruchomości gruntowych, budynków oraz mieszkań rozproszonych na obszarze rewitalizacji (Jarczewski i Kułaczowska 2019). Z uwagi na historyczną trajektorię, jest on najczęściej skoncentrowany przestrzennie w ścisłych centrach miast, co zwiększa prawdopodobieństwo uzyskania nowego lokum w pobliżu dawnego miejsca zamieszkania. Niestety, w większości przypadków lokum znajduje się także w złym stanie technicznym, stąd liczba lokali o dobrym standardzie pozostaje mocno ograniczona.

Jako że w Polsce programy rewitalizacji zainaugurowano znacznie później niż w Stanach Zjednoczonych i Europie Zachodniej, decydenci i praktycy mieli okazję skorzystać z tzw. renty zapóźnienia, co poskutkowało dbałością o społeczny wymiar rewitalizacji. Efektem tego było przyjęcie postulatu „prawa do pozostania” i włączenie go w kształt ustawy z dnia 9 października 2015 roku o rewitalizacji. Ostatecznie postulat przyjął formę gwarancji utrzymania umowy najmu lokalu po zakończeniu remontu, co stanowiło poszerzenie prawa wyboru mieszkańców oraz podważyło logikę przymusowych przesiedleń jako niezbędnego komponentu rewitalizacji.

Jednocześnie prawo to podlega kilku istotnym ograniczeniom. Przede wszystkim ustawa nie gwarantuje utrzymywania czynszów na poziomie sprzed remontu, pozwalając na regulowanie stawki zgodnie z zasadami obowiązującymi w mieszkaniowym zasobie gminy, co hipotetycznie oznacza możliwość wzrostu czynszów aż do poziomu komercyjnego⁵. Choć jest to uzasadnione wyższym standardem budynku wymagającym większych środków na jego utrzymanie, nie daje gwarancji dostępności finansowej dla najmniej zamożnych dotychczasowych mieszkańców. Ponadto ustawa przewiduje wyjątki od prawa pozostania w przypadku: (1) zmiany powierzchni mieszkalnej lub

⁵ W przeważającej większości w polskich gminach wysokość czynszu ustalana jest w odniesieniu do wartości odtworzeniowej i nie przekracza 3% wartości odtworzeniowej rocznie. Górny pułap czynszu nie jest jednak w Polsce objęty regulacją ustawową.

funkcji lokalu, (2) decyzji lokatorów o osiedleniu się w innym lokalu lub (3) wyroku eksmisyjnego ciężącego na dotychczasowym najemcy.

Praktyczna realizacja prowadzi także do masowego przekształcania „prawa do pozostania” w faktyczne „prawo powrotu”, ustawa bowiem umożliwi właścicielom budynków przeniesienie lokatorów do lokalu zamiennego na okres generalnego remontu. Z uwagi na bardzo zły stan techniczny zasobu, większość gmin korzysta z tej możliwości, mimo że oznacza to obowiązek zagwarantowania lokalu zamiennego – w tej samej miejscowości i o takim samym lub wyższym standardzie w odniesieniu do powierzchni, wyposażenia i stanu technicznego⁶ – a także zawiadomienie z co najmniej miesięcznym wyprzedzeniem i pokrycie kosztów przeprowadzki. W rezultacie brak przesiedleń nie oznacza więc rezygnacji z mobilności, lecz jedno- lub dwukrotną przeprowadzkę.

Organizacja łódzkiej rewitalizacji

W mieście Łodzi, będącym przedmiotem niniejszego studium, jak w soczewce skupiają się kluczowe wyzwania rewitalizacji, związane zarówno z techniczną i społeczną degradacją obszaru, jak i napięciami wynikającymi z przesiedleń mieszkańców. W dawnym wielokulturowym imperium włókienniczym udział mieszkań gminnych nadal wynosi 11,7% mieszkań w mieście, z czego ponad 20% znajduje się w centralnej dzielnicy Śródmieście (GUS 2020). Techniczna degradacja zasobu mieszkaniowego wynika z ponad siedemdziesięcioletniego braku inwestycji w kamienice przejęte po drugiej wojnie światowej po właścicielach pochodzenia żydowskiego i niemieckiego. Poprzedzająca program rewitalizacji diagnoza 51 wybranych do remontu kamienic wykazała, że dla 26% z nich stopień zużycia technicznego wynosił ponad 70%, a tylko dla 4% kamienic był mniejszy niż 30%. Spośród mieszczących się w nich 1300 mieszkań tylko 285 było użytkowanych, większość z nich miała wspólną łazienkę i była pozbawiona podstawowych udogodnień (Gminny Program Rewitalizacji; *Inwentaryzacje i ekspertyzy kamienic* 2018). Stan zasobu najlepiej ilustruje przypadek kamienicy przy ulicy Wschodniej 50, pierwotnie przeznaczony do rewitalizacji, którą po rozpoczęciu prac remontowych zdecydowano się wyburzyć; regularnie dochodzi do zawaleń innych przedwojennych kamienic w centralnych częściach miasta (Bujalski 2020).

Spółeczność zamieszkująca obszar rewitalizacji tradycyjnie jest uznawana za podlegającą wielowymiarowemu wykluczeniu, to z jej udziałem zrealizowano pierwsze w Polsce panelowe badania socjologiczne nad „enklawami biedy” (Warzywoda-Kruszyńska 2013). Opierając się na tezie Wacquanta (2008) o potrzebie włączenia badań nad segregacją przestrzenną w ramy dynamicznej analizy klasowej, badacze upatrywali źródeł powstania enklaw w deindustrializacji miasta, upadku systemu bezpieczeństwa socjalnego oraz deinstytucjonalizacji rodziny. Wyniki badania, obok potwierdzenia tezy o reprodukcji ubóstwa w enklawach, dostarczyły wglądu w nastawienie lokatorów

⁶ Lub lokalu zamiennego zdefiniowanego w art. 2 pkt 6 ustawy z dnia 21 czerwca 2001 o ochronie praw lokatorów.

do sąsiadów i zamieszkiwanej okolicy. Większość pytanym narzekała na zły standard mieszkań i traktowała je jak lokum przejściowe. Niektórzy mieszkańcy wspominali zintegrowaną społeczność robotniczą, która kiedyś zamieszkiwała okolicę, ale prawie wszyscy twierdzili, że nie odczuwają sąsiedzkiego wsparcia ani poczucia wspólnoty. Okolica była postrzegana jako nieatrakcyjna i niebezpieczna, a najemcy, którzy indywidualnie starali się poprawić jakość zamieszkania, bardzo często zaczęli od dodatkowych zamków montowanych w drzwiach i oknach (Warzywoda-Kruszyńska 2013).

Pierwsze wyzwania związane z przesiedleniami pojawiły się w Łodzi w latach 2011–2014 w związku z programem Miasto Kamienic⁷. Zaplanowane remonty kamienic zostały opóźnione z uwagi na brak przygotowania procesu przez miasto: niezapewnienie lokali zamiennych o odpowiednim standardzie i ograniczona komunikacja z lokatorami doprowadziła do masowego odmawiania przenosin. Sam program został poddany wielowymiarowej krytyce: w warstwie założeń zwracano uwagę na brak wyczerpujących informacji i konsultacji społecznych oraz likwidację lokali socjalnych⁸ w remontowanym zasobie (Zestaw modeli i rekomendacji 2017); nowi mieszkańcy skarżyli się natomiast na powierzchowność remontów mieszkań, do których wkrótce wdaryły się pleśń i wilgoć (Bujalski 2017). Odnotowany przez badaczy wskaźnik powrotów był bardzo niski; do roku 2013 tylko 14 z 237 gospodarstw domowych powróciło do dawnych mieszkań (Wolaniuk 2013); w badaniach jakościowych respondenci wskazywali na wysiłek, jaki towarzyszył poszukiwaniom nowego lokalu i negocjacom z miastem, ostatecznie jednak większości z nich udało się doprowadzić do poprawy warunków mieszkaniowych (Garus 2017).

W roku 2018 zainaugurowano całościowy i oparty o ustawę z roku 2015 program Rewitalizacji Obszarowej Centrum Łodzi, podzielony na trzy etapy przewidziane do roku 2026. Program jest realizowany w oparciu o Specjalną Strefę Rewitalizacji, która daje władzom miejskim dużą swobodę w inwestycjach odnoszących się do społecznego budownictwa czynszowego, w tym w organizacji relokacji. Z uwagi na bardzo zły stan zasobu, generalne remonty prowadzone są po wyprowadzkach lokatorów, jednak „prawo powrotu” przedstawiono jako jedno z kluczowych zadań rewitalizacyjnych (Gminny Program Rewitalizacji 2018). Sam przewidywany wskaźnik powrotów ustanowiono natomiast na nierealistycznym poziomie 100% (Gminny Program Rewitalizacji 2018, 63), co może świadczyć o braku narzędzi do oszacowania realnej liczby powrotów.

Proces przydziału lokali zamiennych został szczegółowo zaprojektowany (Uchwała nr XLIV/827/12). Najemcy mogą wybierać spośród kilku (najczęściej trzech) lokali

⁷ Program oficjalnie nie został zakończony i tworzy ramy organizacyjne dla projektów wykraczających poza zakres ROCL. <https://bip.uml.lodz.pl/urząd-miasta/programy-publikacje-raporty/rewitalizacja/program-miasto-kamienic/>.

⁸ Przed nowelizacją ustawy z dnia 21 czerwca 2001 r. o ochronie praw lokatorów z dnia 26 stycznia 2018 r., która scaliła mieszkaniowy zasób gminy i wyodrębniła dwa tytuły najmu: najem zwykły i najem socjalny. W zależności od poziomu dochodów gospodarstwo domowe jest uprawnione do najmu zwykłego lub socjalnego, w efekcie osobom o najniższych dochodach nie przypisuje się automatycznie zasobu o niższym standardzie.

i mają prawo do ich odrzucenia, jeśli standard nie jest taki sam lub wyższy niż w poprzednim lokalu. Wsparcie przeprowadzek zapewnił zespół 16 Gospodarzy Obszaru i Latarników Społecznych⁹. Ci ostatni nie tylko informowali o remontach, ale też pomagali w negocjowaniu warunków przeprowadzki i spłaty zaległości czynszowych, a nawet bezpośrednio w znalezieniu pracy i uzyskaniu świadczeń (Krzewińska i in. 2019, Murawska 2021). Latarnicy nawiązali kontakt z gospodarstwami domowymi przed ogłoszeniem przetargów na prace remontowe i mają je wspierać do czasu powrotu lub wprowadzenia się do docelowego mieszkania. Praca Latarników zaowocowała sprawną realizacją przeprowadzek, jednak i tym razem doszło do opóźnień w rozpoczęciu pierwszych remontów, ze względu na zbyt niskie, w stosunku do aktualnych cen rynkowych, budżety oferowane w przetargach. Dla mieszkańców oznaczało to przedłużenie czasu pobytu w lokalu zamiennym i brak pewności co do terminu potencjalnego powrotu.

Koncentracja przestrzenna zasobu umożliwiała najem lokali zamiennych w niewielkiej odległości od dotychczasowego mieszkania: ponad 90% lokali oferowanych w pierwszym roku przeprowadzek znajdowało się na obszarze rewitalizacji (Daab i in. 2019). Przewiduje się, że na kolejnych etapach programu mieszkańcom zaoferowane zostaną lokale zamienne w budynkach wyremontowanych w pierwszym etapie.

Analiza dokumentów legislacyjnych i strategicznych pozwoliła na identyfikację poważnych przeszkód w praktycznej realizacji prawa lokatorów do powrotu. Przede wszystkim poza, zgodnym z ustawą, nieobjęciem umowami najmu lokatorów z wyrokami eksmisji, władze nie uwzględniły na obszarze rewitalizacji formy najmu socjalnego. Zmniejsza to szanse na powrót mieszkańców o niskich dochodach nawet w przypadku braku wcześniejszych zaległości w płatnościach¹⁰. W wyremontowanych kamienicach czynsze mają wynosić 13,90 zł/m² (Uchwała nr XII/1442/19)¹¹, a więc ponad dwukrotność obecnego przeciętnego czynszu w mieszkaniowym zasobie gminy w Łodzi.

Ponadto o tym, czy wracają na obszar rewitalizacji, czy wolą pozostać na stałe w lokalu zamiennym, gospodarstwa domowe musiały zdecydować na samym początku procesu, co jest praktyką zgodną z art. 28 pkt 5 ustawy o rewitalizacji, ale przedstawioną w niej raczej jako wyjątek niż reguła. W rozmowach Latarnicy Społeczni wskazali także na brak przystępnej informacji o oczekiwanych rezultatach remontów, na przykład w formie wizualizacji przykładowych mieszkań, co utrudniało przekonanie lokatorów, że ich standard mieszkaniowy można radykalnie poprawić.

⁹ Obecnie zespół pracuje w składzie pięcioosobowym i nie jest przyporządkowany do określonych kwartałów.

¹⁰ Łódź stosuje obniżki czynszu z tytułu niskich dochodów oraz dodatki mieszkaniowe, wypłacane bezpośrednio administratorowi zasobu. Kwoty dochodów uprawniających do obniżki czynszu są powiązane z najniższą emeryturą, szczegółowo zostały opisane w Wieloletnim Programie Zarządzania zasobem mieszkaniowym Miasta Łodzi na lata 2021–2025. http://g.ekspert.infor.pl/p/_dane/akty_pdf/U72/2021/96/1502.pdf#zoom=90. Średni dodatek mieszkaniowy wynosił w roku (przed wprowadzeniem dopłat z Funduszu Przeciwdziałania COVID-19) 251,3 zł (GUS 2020).

¹¹ Średni czynsz w roku 2020 wyniósł 6,57zł, w tym czynsz w najmie zwykłym – 6,80zł.

Porównując opisane środki wsparcia – pomoc Latarników, zapewnienie wyboru mieszkań i pokrycie kosztów przeprowadzki z jednej strony, z polityką czynszową, redukcją zasobu i systemem „wczesnych decyzji” z drugiej – można stwierdzić, że największą uwagę poświęcając potencjalnym powrotom. Widać wyraźnie, że najmniej zamożna część mieszkańców obszaru nie ma w praktyce możliwości powrotu, chyba że kosztem dużych wyrzeczeń zasób ten będzie też niedostępny dla innych najemców socjalnych. Wymaganie wczesnej decyzji o powrocie pozwoliło samorządowi na szybkie uzyskanie informacji o potrzebnych zasobach, uniemożliwiło jednak lokatorom podjęcie decyzji w oparciu o faktyczny przebieg programu lub choćby o zaplanowany efekt końcowy. Z drugiej strony, lokatorzy mogli wybrać lokale zamienne w nieodległej lokalizacji, co ułatwiło im dostęp do infrastruktury społecznej, z której korzystali dotychczas.

Decyzje o powrotach

Niewykluczone, że wymienione czynniki wpłynęły na, zaskakujące w świetle badań międzynarodowych, decyzje mieszkańców obszaru rewitalizacji. W badaniu zrealizowanym w roku 2018, a więc tuż po rozpoczęciu działalności Latarników i przed większością przeprowadzek, spośród 573 gospodarstw domowych tylko 13 (2,3%) zadeklarowało chęć powrotu do mieszkań po remoncie (Daab i in. 2019, 10). Zgodnie z informacjami uzyskanymi w czerwcu 2022, tylko 4 gospodarstwa domowe wróciły do swoich kamienic: spośród nich jedno utrzymało tę samą umowę najmu, a 3 podpisały nowe umowy najmu lokali w tym samym budynku¹². Badania przeprowadzone na zlecenie Biura Rewitalizacji w celu opracowania modelu zasiedlenia wyremontowanych budynków (Daab i in. 2019) rzucają światło na uzasadnienie decyzji najemców. Analiza odpowiedzi pozwoliła wskazać dwie główne przyczyny powrotu: atrakcyjną lokalizację oraz przywiązanie do mieszkania i sąsiadów.

Lokalizacja była również najczęściej wskazywana przez najemców, którzy zdecydowali się wyprowadzić, ale tym razem rozumiano ją jako „hałaśliwe i brudne otoczenie”. Postrzeganie „ulic W” jako zdewastowanych i niebezpiecznych (choć to ostatnie jest sprzeczne ze statystykami przytoczonymi w części diagnostycznej Programu Rewitalizacji) skłania najemców do dobrowolnego wyprowadzania się nawet w przypadku przywiązania do sąsiedztwa. Drugą najczęstszą odpowiedzią była oczekiwana wyższa jakość nowego mieszkania, a na trzecim miejscu znalazła się niechęć do dwukrotnej przeprowadzki. Dodatkowo 13% najemców zwróciło uwagę na zagrożenia związane z rewitalizacją; możemy domyślać się, że w tym przypadku chodziło o jakość i czas trwania remontów. Co ciekawe, stosunkowo niewielu mieszkańców wymieniło ograniczenia finansowe jako determinanty decyzji: na podwyżki czynszów wskazało tylko 12% najemców.

¹² Informacja ustna uzyskana od przedstawicielki Biura Rewitalizacji i Mieszkalnictwa Urzędu Miasta Łódź podczas Światowego Forum Miejskiego w Katowicach, czerwiec 2022.

Tabela 1

Przyczyny decyzji o powrocie (n = 37, wielokrotny wybór).

Przyczyna deklarowanej chęci powrotu	Odsetek respondentów
Lokalizacja (odległość od kluczowych punktów, dostępność komunikacji miejskiej)	64,9%
Przyzwyczajenie do mieszkania	48,6%
Przywiązanie do sąsiadów	43,2%
Atrakcyjna okolica (czystość, zieleń, prestiżowe sklepy, kawiarnie)	37,8%
Sytuacja osobista (np. miejsce zamieszkania mojej rodziny)	29,7%
Wysoki standard lokalu po rewitalizacji	27,0%
Możliwość wykupu lokalu	13,5%
Namowa rodziny	2,7%

Źródło: opracowanie własne na podstawie Daab i in. 2019, 12.



Wykres 1. Przyczyny decyzji o pozostaniu docelowo w lokalu zamiennym (%).

Źródło: opracowanie własne na podstawie Daab i in. 2019, 28.

Pięćdziesięciu pięciu najemców, którzy już przeprowadzili się do lokali zamiennych, wskazywało na te same trzy powody, dla których zdecydowali się nie wracać, choć w innej kolejności. Za najważniejszy uznano tym razem wyższy standard mieszkań, który najemcy byli już w stanie ocenić. Z ankiety wynika, że 84% gospodarstw domowych stwierdziło poprawę warunków mieszkaniowych w nowym miejscu, a 16% uznało, że nie uległy zmianie (Daab i in. 2009, 27).

Wyniki przytoczonych badań, potwierdzone znikomą liczbą powrotów do czerwca 2022, wskazują na to, że najemcy zdecydowanie przedkładają szybką poprawę standar-

du mieszkania nad czynniki potencjalnie skłaniające do powrotu, takie jak przywiązanie do otoczenia czy centralne usytuowanie dzielnicy. W większości nadal, podobnie jak dekadę wcześniej, żywią niechęć do dotychczasowego otoczenia mieszkaniowego i wydają się nie wierzyć w skuteczne remonty i poprawę wizerunku dzielnicy. Jednym z istotniejszych czynników okazuje się też niechęć do dwukrotnej przeprowadzki, co wyraźnie wskazuje na to, że nie można postawić znaku równości między prawem do pozostania i prawem powrotu.

Dyskusja

Łódzka rewitalizacja jest pierwszym tak rozległym programem, w którym kwestia przesiedleń została podjęta w sposób kompleksowy, w oparciu o ustawowo zagwarantowane prawo powrotu. Ze względu na skalę przedsięwzięcia oraz jego niemal w całości publiczny charakter, jego analiza może stanowić cenny wkład do debaty na temat przesiedleń i, co za tym idzie, do projektowania kolejnych wdrożeń. Wnioski z łódzkiego przypadku mają jednak nie tylko wymiar praktyczny, wpisują się także w ewolucję debaty międzynarodowej. Jak wynika z podsumowania stanu badań, kluczową kwestią dla socjologów amerykańskich było prawo do pozostania jako warunek niezbędny do przeprowadzania rewitalizacji w sposób satysfakcjonujący dla mieszkańców. Z kolei badacze europejscy udowodnili, że można stworzyć warunki, w których mieszkańcy mogą być zadowoleni z relokacji. Analiza łódzkiego studium pozwala na postawienie tezy, zgodnie z którą w określonych warunkach mieszkańcy uznają przeprowadzki za satysfakcjonujące i nie korzystają z prawa powrotu.

Jak wywnioskowano z przeglądu badań europejskich, istotne dla realizacji przesiedleń w sposób korzystny dla mieszkańców są przede wszystkim czynniki strukturalne (wielkość, jakość i lokalizacja lokali zamiennych) i sposób zarządzania procesem relokacji, wpływający na zakres informacji i wyborów pozostawionych lokatorom. W przypadku łódzkim obecność publicznego właściciela i struktura zasobu korzystnie wpłynęły na strukturalne warunki relokacji. Duża pula mieszkań skoncentrowanych przestrzennie lokali w mieszkaniowym zasobie gminy pozwoliła Łodzi proponować lokatorom lokale zamienne o satysfakcjonującym dla nich standardzie, w niewielkiej odległości od dotychczasowych.

Struktura miejskiego zasobu i szeroki zakres remontów przyczyniają się jednak do problematyzacji pojęcia powrotu do dawnego mieszkania. Z jednej strony mieszkańcy na czas remontu najczęściej przenoszą się do nieodległych budynków, na kolejnych etapach programu będą także mogli wybrać lokale zamienne spośród uprzednio wyremontowanych; z drugiej – częste będą przypadki wyodrębnienia nowych lokali o innych metrażach, na przykład ze względu na budowę łazienek. Powrót do dokładnie tego samego mieszkania o tej samej powierzchni staje się więc mało prawdopodobny; częściej potencjalne „powroty” dotyczyć będą tego samego budynku lub ulicy. Dodatkowo wyremontowane budynki i ich otoczenie znacząco się zmienia, co, mimo

formalnej możliwości powrotu, może skutkować pojawieniem się Marcuse'owskiej „presji na wysiedlenie”.

Realizując Gminny Program Rewitalizacji, władze miejskie zastosowały dodatkowe narzędzia, które wpłynęły na zwiększenie zakresu informacji i możliwości wyboru. Przygotowując przeprowadzki, zagwarantowano mieszkańcom wybór lokalu zamiennego spośród kilku mieszkań. Zatrudniono dodatkowy personel, Latarników Społecznych, do którego zadań należało przekazywanie informacji o procesie i dostosowanie propozycji lokali do charakterystyki środowisk. Jednocześnie zastrzeżenia budzić może wymaganie wczesnego podjęcia decyzji o powrocie do lokalu po remoncie lub pozostaniu docelowo w lokalu zamiennym, bez możliwości oceny rezultatów remontu mieszkania i budynku. Braków tych nie zrekompensowała, niewystarczająca w opinii pracowników socjalnych, informacja dotycząca wyglądu budynków i otoczenia po remoncie, stąd podejmowane przez lokatorów w takim kontekście wybory miały na celu ograniczenie ryzyka. Przede wszystkim jednak drastycznie ograniczono możliwość powrotu gospodarstwom domowym o niskich dochodach, podnosząc stawkę czynszu i nie wprowadzając możliwości najmu socjalnego w wyremontowanym zasobie. Można wynioskować, że działanie to nosi znamiona opisywanej w części teoretycznej, „gentryfikacji inicjowanej przez miasto”, jako że nowi najemcy, choć nadal uprawnieni do lokalu w mieszkaniowym zasobie gminy, będą zamożniejsi od dotychczasowych.

Odpowiedzi mieszkańców na pytania dotyczące powrotów pozwalają wysnuć dwa ogólne wnioski dotyczące relokacji. Po pierwsze, mieszkańcy są zadowoleni z przeprowadzek, przede wszystkim z uwagi na znaczącą poprawę stanu i wyposażenia mieszkania. Pozwala to na negatywną weryfikację tezy Hartmana i Desmonda o bezwzględnej chęci lub potrzebie pozostania w dotychczasowym miejscu zamieszkania w odniesieniu do łódzkiej rewitalizacji. Jednocześnie wskazuje na potrzebę poszerzenia definicji powrotu, tak by uwzględnić w niej również kwestię powrotu do sąsiedztwa.

Po drugie jednak, przeważająca większość lokatorów nie żywi potrzeby powrotu do dawnych mieszkań, częściowo z powodu praktycznej niechęci do powtórnej przeprowadzki, częściowo z uwagi na przewidywany stan mieszkania i jakość sąsiedztwa. Może to oznaczać, że mieszkańcy nie są przekonani do skuteczności generalnych remontów i, szerzej, trwałego wpływu programu rewitalizacji na sąsiedztwo, co należy uznać za niepowodzenie w komunikacji z mieszkańcami lub samej organizacji procesu. Dopiero zakończenie pierwszych remontów umożliwi zweryfikowanie ich jakości i wpłynie na decyzje lokatorów na kolejnych etapach.

W warunkach, w których pozostanie w lokalu na czas remontu budynku jest w praktyce niemożliwe, a prawo do powrotu w proponowanej formie okazuje się nieatrakcyjne dla większości gospodarstw domowych, tym istotniejsze staje się dalsze badanie wpływu przesiedleń nie tylko na obszar rewitalizacji, ale przede wszystkim na sytuację dotychczasowych mieszkańców. Porównanie przypadku łódzkich relokacji z innymi programami realizowanymi w Polsce i w regionie może przyczynić się do opisanego kwestii przesiedleń w sposób nowy i zakorzeniony w doświadczeniach miast środkowoeuropejskich.

Bibliografia

- Atkinson, Rowland. 2004. The evidence on the impact of gentrification: New lessons for the urban renaissance?, *European Journal of Housing Policy*, 4, 107–131.
- Audycka, Barbara. 2021. The Right to Stay Put or the Right to Decide? The question of displacement in the revitalisation of Łódź (Poland). *Housing Studies*, 1–15.
- Briggs, Xavier de Souza., Susan Popkin i John Goering. 2010. *Moving to Opportunity: The Story of an American Experiment to Fight Ghetto Poverty*. Nowy Jork: Oxford Press.
- Bujalski, Szymon. 2017. Mia100 Kamienic. Budynki po remontach stoją puste. Dlaczego? *Gazeta Wyborcza*. Dostęp: 8.10.2022. <https://lodz.wyborcza.pl/lodz/7,35136,22142389,mia100-kamienic-budynki-po-remontach-stoja-puste-dlaczego.html>.
- Bujalski, Szymon. 2020. Zabytek przy Wschodniej 50 zburzony. Odbudowy w ramach rewitalizacji nie będzie. *Gazeta Wyborcza*. Dostęp: 8.10.2022. <https://lodz.wyborcza.pl/lodz/7,35136,25706163,zabytek-przy-wschodniej-50-zburzony-odbudowy-w-ramach-rewitalizacji.html>.
- Bujalski, Szymon. 2019. Kolejny ważny przetarg i kolejny duży problem. Co z remontem ul. Włokienniczej? *Gazeta Wyborcza*. Dostęp: 8.10.2022. <https://lodz.wyborcza.pl/lodz/7,35136,25067824,kolejny-wazny-przetarg-i-kolejny-duzy-problem-co-z-remontem.html>.
- Clark, Eric. 2005. The order and simplicity of gentrification: A political challenge. W: *Gentrification in a Global Context: The New Urban Colonialism*, red. Rowland Atkinson i Garry Bridge, 261–269. Londyn: Routledge.
- Daab, Monika i in. 2019. Określenie sposobu przydziału lokali komunalnych w kamienicach wyremontowanych w ramach programu ROCL najemcom w zasobie komunalnym Miasta Łodzi oraz oczekującym na przyznanie lokalu komunalnego, w tym mieszkań komunalnych o statusie socjalnego. Centrum Wiedzy o Rewitalizacji. Dostęp: 8.10.2022. http://centrumwiedzy.org/wp-content/uploads/2019/02/20190416_Zasiedlenie-kamienic_Zad.-1_Przydzial-lokali-komunalnych-w-kamienicach-ROCC5%81.pdf.
- Davidson, Mark. 2008. Spoiled mixture: where does state-led positive gentrification end? *Urban Studies*, 45(12), 2385–2405.
- Desmond, Matthew, Carl Gershenson, i Barbara Kiviat. 2015. Forced relocation and residential instability among urban renters. *Social Service Review*, 89, 227–262.
- Doff, Wenda i Reinout Kleinhans. 2011. Residential outcomes of forced relocation: Lifting a corner of the veil on neighbourhood selection. *Urban Studies*, 48 (4), 661–680.
- Drozd, Łukasz. 2017. Uszlachetniając przestrzeń: jak działa gentryfikacja i jak się ją mierzy? Warszawa: Książka i Prasa.
- Easton, Sue i in. 2020. Measuring and mapping displacement: The problem of quantification in the battle against gentrification. *Urban studies*, 57(2), 286–306.
- Elliott-Cooper, Adam, Peter Hubbard i Loretta Lees. 2020. Moving beyond Marcuse: Gentrification, displacement and the violence of un-homing. *Progress in Human Geography*, 44(3), 492–509.
- Fabian, Louise i Hansen, Anders Lund. 2020. Common resistance against state-led stigmatization and displacement. W: *Housing Displacement: Conceptual and Methodological Issues*, red. Guy Baeten i in., 125–143. Londyn: Routledge.
- Freeman, Lance i Frank Braconi. 2004. Gentrification and displacement: New York City in the 1990s. *Journal of the American Planning Association*, 70(1), 39–52.
- Gans, Herbert. 1982. *Urban villagers*. Nowy Jork: Simon and Schuster.
- Garus, Zofia. 2017. W: *Mieszkanie i dom jako nieoczywistość kulturowo-społeczna*, red. Inga Kuźma i Łucja Lange. Łódź.
- Ghertner, D. Asher. 2015. Why gentrification theory fails in 'much of the world'. *City*, 19, 552–563.
- GUS. 2020. *Gospodarka mieszkaniowa w 2019 roku*.
- Glass, Ruth. 1964. *London: aspects of change*, red. Center for Urban Studies. Londyn: MacGibbon i Kee.
- Gminny Program Rewitalizacji – Uchwała Nr XXXIV/1122/20 Rady Miejskiej w Łodzi z dnia 24 grudnia 2020 r. zmieniająca uchwałę w sprawie przyjęcia Gminnego Programu Rewitalizacji miasta Łodzi 2020. Dostęp: 8.10.2022. https://rewitalizacja.uml.lodz.pl/files/public/PORTAL_REWITALIZACJA/GPR/08_1122.pdf.

- Grier Eunice i Grier, George. 1980. Displacement. A Reconaissance. W: *Back to the City: Issues in Neighbourhood Renovation*, red. Shirley B. Laska, Daphne Spain. Pergamon Press, 252–268.
- Hackworth, Jeremy i Neil Smith. 2001. The changing state of gentrification, *Tijdschrift Voor Economische en Sociale Geografie*, 92, 464–477.
- Hartman, Chester. 1984. Right to stay put. W: *Land Reform, American Style*, red. Charles Geissler i Frank Popper, 302–318. Totowa: Rowman & Allanheld.
- Hubbard, Peter i Loretta Lees. 2020. Council estate renewal in London: Conceptual and methodological issues. W: *Housing Displacement: Conceptual and Methodological Issues*, red. Guy Baeten i in. 18–32. Londyn: Routledge.
- Inwentaryzacje i ekspertyzy kamienic. 2018. Centrum Wiedzy o Rewitalizacji. Dostęp: 8.10.2022. <http://centrumwiedzy.org/badania-analzy-inwentaryzacje/inwentaryzacje>.
- Jadach-Sepiolo, Aleksandra i Wojciech Jarczewski. 2015. Housing policy as a part of urban regeneration policy-the case of Poland. *Journal of Business and Economics*, 6(2), 381–392.
- Jadach-Sepiolo, Aleksandra. 2021. *Ewaluacja systemów zarządzania i wdrażania procesów rewitalizacji w Polsce*. Warszawa–Kraków: Instytut Rozwoju Miast i Regionów.
- Jarczewski, Wojciech i Aleksandra Kułaczowska. 2019. Raport o stanie polskich miast. Rewitalizacja. Instytut Rozwoju Miast i Regionów: Warszawa–Kraków.
- Kearns, Ade i Phil Mason. 2013. Defining and measuring displacement: Is relocation from restructured neighbourhoods always unwelcome and disruptive? *Housing Studies*, 28, 177–204.
- Klemek, Christopher. 2011. *The transatlantic collapse of urban renewal: Postwar urbanism from New York to Berlin*. University of Chicago Press.
- Kleinhans, Reinout. 2019. Uncovering the Janus head of forced residential relocation. W: *The Routledge Handbook of Housing Policy and Planning*, red. Katrin Anacker, Mai Thi Nguyen i Peter Varady, 317–329. Londyn: Routledge.
- Krzewińska, Irena i in. 2018. Podręcznik dla Latarników Społecznych. Centrum Wiedzy o Rewitalizacji. Dostęp: 8.10.2022. <http://centrumwiedzy.org/wp-content/uploads/2017/07/Podr%C4%99cznik-dla-Latarnik%C3%B3w-Spo%C5%82ecznych.pdf>.
- Lees, L., Elliot Cooper, A. i Hubbard, P. 2020. Moving beyond Marcuse: Gentrification, displacement and the violence of un-homing. *Progress in Human Geography*, 44, 492–509.
- Maeckelbergh, Marianne. 2012. Mobilizing to stay put: Housing struggles in New York City. *International Journal of Urban and Regional Research*, 36, 655–673.
- Manzo, Lynne C., Rachel Kleit, R. G. i Dawn Couch. 2008. Moving three times is like having your house on fire once': The experience of place and impending displacement among public housing residents. *Urban Studies*, 45, 1855–1878.
- Marcuse, Peter. 1985. Gentrification, abandonment, and displacement: Connections, causes, and policy responses in New York City. *Journal of Urban and Contemporary Law*, 28, 195–240.
- Mjornell, Kristina, Paula Femenias i Kerstin Annadotter. 2019. Renovation strategies for multi-residential buildings from the record years in Sweden – profit-driven or socioeconomically responsible? *Sustainability*, 11, 69–88.
- Mumford, Lewis. 1938. *The culture of cities*. Nowy York.
- Mumford, Lewis. 1968. *The urban prospect*. Nowy York: Harcourt, Brace & World.
- Murawska, Agnieszka. 2018. Rewitalizacja w Łodzi – społeczny aspekt. *Prace Naukowe Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu*, 518, 111–120.
- Muzioł-Węclawowicz, Alina. 2009. Rewitalizacja dzielnic śródmiejskich. W: *Przestrzenne aspekty rewitalizacji. Śródmieścia, blokowiska, tereny poprzemysłowe, pokolejowe i powojkowe*, red. Wojciech Jarczewski, 25–88. Kraków: Instytut Rozwoju Miast.
- Newman, Kathe i Elvin Wyly. 2006. The right to stay put, revisited: Gentrification and resistance to displacement in New York City. *Urban Studies*, 43, 23–57.
- Payne, Geoffrey i Alain Durand-Lasserve. 2012. Holding on: Security of tenure-types, policies, practices and challenges. Research Paper prepared for the Special Rapporteur on adequate housing as a component of the right to an adequate standard of living, and on the right to non-discrimination in this context, Raquel

- Rolnik, to inform her Study on Security of Tenure. Dostęp: 8.10.2022. <https://www.ohchr.org/Documents/Issues/Housing/SecurityTenure/Payne-Durand-Lasserve-BackgroundPaper-JAN2013.pdf>.
- Pull, Emil. 2018. A landscape of post-gentrification? A renovation case in Sweden. W: *Housing Displacement: Conceptual and Methodological Issues*, red. Guy Baeten i in., 53–66. Londyn: Routledge.
- Raport o stanie polskich miast. Rewitalizacja*. 2019. Red. Wojciech Jarczewski i Aleksandra Kułaczowska. Kraków: Instytut Rozwoju Miast i Regionów.
- Sarkissian, Wendy. 1976. The idea of social mix in town planning: An historical review. *Urban Studies*, 13(3), 231–246.
- Schill, Michael H. i Richard Nathan. 1983. *Revitalizing America's cities: Neighborhood reinvestment and displacement*. Suny Press.
- Shaw, Kate S. i Iris Hagemans. 2015. 'Gentrification without displacement' and the consequent loss of place: The effects of class transition on low-income residents of secure housing in gentrifying areas. *International Journal of Urban and Regional Research*, 39(2), 323–341.
- Slater, Tom. 2006. The eviction of critical perspectives from gentrification research. *International Journal of Urban and Regional Research*, 30, 737–757.
- Spadło, K. 2020. Need for operational planning tools to conduct development policy in the revitalization areas in Poland. *Urban Development Issues*, 67, 57–64.
- Uchwała nr V/167/19 Rady Miejskiej w Łodzi z dnia 3 lipca 2019 r. w sprawie ogłoszenia tekstu jednolitego uchwały w sprawie przyjęcia Wieloletniego programu gospodarowania mieszkaniowym zasobem Miasta Łodzi na lata 2016–2020.
- Uchwała nr XII/1442/19 Rady Miejskiej w Łodzi z dnia 6 lutego 2019 r. zmieniająca uchwałę w sprawie przyjęcia Wieloletniego programu gospodarowania mieszkaniowym zasobem Miasta Łodzi na lata 2016–2020.
- Uchwała nr XLIV/827/12 z dnia 29 czerwca (2012) r. w sprawie zasad wynajmowania lokali wchodzących w skład mieszkaniowego zasobu Miasta Łodzi nr XLIV/827/12.
- Ustawa z dnia 21 czerwca 2001 o ochronie praw lokatorów, mieszkaniowym zasobie gminy i o zmianie kodeksu cywilnego, Dz. U. 2001 nr 71 poz. 733.
- Ustawa z dnia 9 października 2015 o rewitalizacji. Dz. U. 2015 poz. 1777.
- Wacquant, Loicq. 2008. Relocating gentrification: The working class, science and the state in recent urban research. *International Journal of Urban and Regional Research*, 32, 198–205.
- Warzywoda-Kruszyńska, Wielisława. 2013. *Ciągłość i zmiana w łódzkich enklawach biedy*. Łódź: Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego.
- Wolaniuk, Alicja. 2013. Przemieszczenia ludności z budynków gentryfikowanych przez władze samorządowe w Łodzi. W: *Procesy gentryfikacji. Część II*, red. Jolanta Jakóbczyk-Gryszkiewicz. Łódź: Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego.
- Young, Michael i Peter Willmott. 1957. *Family and Kinship in East London*. Londyn, Boston i Henley: Routledge i Kegan Paul.
- Zestaw modeli i rekomendacji dla prowadzenia procesu rewitalizacji z centrum Łodzi. 2016. Centrum Wiedzy o Rewitalizacji. Dostęp: 8.10.2022. <http://centrumwiedzy.org/wp-content/uploads/2016/03/PILOTA%C5%BB-%C5%81%C3%93D%C5%B9-D-RAPORT-KO%C5%83COWY-REKOMENDACJE-I-MODELE-REWITALIZACJI.pdf>.

Dodatkowe źródła – rozmowy z przedstawicielami Urzędu Miasta Łodzi

- R1. Rozmowa z przedstawicielką Urzędu Miasta Łodzi podczas Światowego Forum Miejskiego w Katowicach 28.06.2022.
- R2. Spotkanie z Latarnikami Społecznymi i przedstawicielami Urzędu Miasta Łodzi podczas wizyty studyjnej zorganizowanej dla studentów Studiów Miejskich Uniwersytetu Warszawskiego w dniu 2.11.2022.

Marcin JURCZAK*, Kinga PAWLICKA**

TRANSPORT AUTONOMICZNY JAKO ELEMENT ROZWOJU MIASTA ZRÓWNOWAŻONEGO

AUTONOMOUS TRANSPORT AS A PART OF SUSTAINABLE CITY DEVELOPMENT

DOI: 10.25167/sm.4883

ABSTRAKT: W artykule dokonano identyfikacji i określenia zależności pomiędzy budowaniem transportu autonomicznego w mieście a zrównoważonym rozwojem. Innowacyjne rozwiązania transportowe stają się coraz ważniejszym elementem w debacie na temat rozwoju zrównoważonych miast. Niestety obecnie w Europie nie ma ustrukturyzowanej polityki miejskiej w tym obszarze. Celem artykułu było zbadanie obecności zagadnień związanych z pojazdami autonomicznymi w działaniach miast. Problemem badawczym poruszonym w artykule jest wpływ autonomicznej mobilności na kształtowanie strategii zrównoważonego rozwoju miasta. Dodatkowo wskazano wybrane wnioski z badania ankietowego, przeprowadzonego w polskich miastach.

SŁOWA KLUCZOWE: transport publiczny, transport autonomiczny, strategia miasta, rozwój miast, zrównoważony rozwój

ABSTRACT: The article identifies and determines the relationship between building autonomous transport in the city and sustainable development. Innovative transport solutions are becoming an increasingly important element in the debate on the development of sustainable cities. Unfortunately, there is currently no structured urban policy in this area in Europe. The aim of the article was to examine the presence of issues related to autonomous vehicles in the activities of cities. The research problem raised in the article is the impact of autonomous mobility on shaping the city's sustainable development strategy. In addition, selected conclusions from a survey conducted in Polish cities were indicated.

KEY WORDS: Public transport, autonomous transport, city strategy, cities development, sustainable development

Wprowadzenie

Prowadzone są liczne badania na temat pojazdów autonomicznych, wielu naukowców interesuje też temat strategii miast i aglomeracji (np. Cai, Yutong i in. 2019; Chehri, Mouftah 2019; Duarte, Fabio i Ratti 2018; Rudnicki 2022). Zwykle publikacje te mają jednak charakter inżynierski, odnosząc się do kwestii technicznych czy technologicz-

* <https://orcid.org/0000-0002-0828-308X>

** <https://orcid.org/0000-0002-8634-5282>

nych. Rządziej dotyczą problematyki zarządzania, a sporadycznie – tematyki związanej z wpływem technologii na mobilność i rozwój przestrzeni (np. Shadrin, Varlamov i Ivanov 2017; Hancock, Nourbakhsh i Stewart 2019). W związku z tym autorzy niniejszego opracowania zauważyli lukę badawczą związaną z istnieniem zależności pomiędzy wdrażaniem technologii pojazdów autonomicznych a rozwojem miast. Stało się to załącznikiem dla badań wzajemnych powiązań obu tych obszarów. Celem niniejszej publikacji było zbadanie obecności zagadnień związanych z pojazdami autonomicznymi w działaniach miast. Zakres przestrzenny badania objął miasta polskie mające powyżej 100 tys. mieszkańców. W dalszych podrozdziałach przedstawiono m.in. wstępne wyniki badania ankietowego przeprowadzonego w tych miastach.

Pojazdy autonomiczne mogą być katalizatorem transformacji miast (Rudnicki 2021, 109). Problem ten zauważono także na szczereblu administracji unijnej. Aktualizacja „Białej Księgi” z 2016 r. wskazuje wśród nowych zjawisk zmieniających transport i wpływających na jego rozwój także szybki rozwój technologiczny. Automatyzacja i cyfryzacja to trendy zmieniające mobilność, a inteligentny transport to sposób na rozwiązanie problemów mobilności, wymagający odpowiednich rozwiązań ramowych, zwłaszcza w zakresie standaryzacji, interoperacyjności i wymiany danych (Mężyk i Zamkowska 2019, s. 45–46).

Transport autonomiczny – przegląd literatury

W niniejszym podrozdziale przedstawiono podstawowe wyzwania związane z wdrażaniem transportu autonomicznego. Skupiono się m.in. na definicji pojazdów autonomicznych, ich społecznym postrzeganiu, infrastrukturze transportu, wadach i zaletach pojazdów autonomicznych oraz ograniczeniach prawnych.

Obszar transportu autonomicznego pozostaje niezwykle interesującym kierunkiem badań. Świadczy o tym chociażby liczba publikacji, jakie na ten temat powstają. W przykładowej bazie (Springer) jest to dla hasła „autonomous vehicles” ponad 106 tys. publikacji (stan na 13.01.2023 r.), najwięcej w obszarze inżynierii (31 tys. rekordów) i informatyki (21 tys.). Zdecydowanie największa część publikacji dotyczy subdyscypliny związanej ze sztuczną inteligencją (prawie 31 tys. publikacji). Wiele publikacji dotyczy także pokrewnych subdyscyplin: inteligencji obliczeniowej (8,4 tys.) i sieci komputerowych (7,1 tys.) czy też mechatroniki (8,5 tys.) oraz robotyzacji i automatyki (5,5 tys. publikacji). Z kolei w bazie Scopus – to 16 919 publikacji dla hasła „autonomous vehicles” (stan na 13.01.2023), w większości z obszaru inżynierii (12 675) i nauk komputerowych (8 838). Zainteresowanie badaczy tym obszarem konsekwentnie rośnie, czego efektem jest wyraźny wzrost liczby publikacji na temat autonomicznego transportu w latach 2019–2021. Należy zauważyć, że zdecydowana większość publikacji dotyczy aspektów technologicznych – wykorzystania sztucznej inteligencji, automatyzacji czy technik komunikacji. Obszar zastosowania tej technologii w transporcie, logistyce i rozwoju miast pozostaje znacznie mniej zbadany. Na przykład już tylko zawężenie wyszukiwania w bazie Scopus do „autonomous vehicles” i „cities” wskazuje nieco po-

nad 2 tys. publikacji, z których zaledwie 134 dotyczą obszaru zarządzania i finansów, a 187 – nauk środowiskowych.

Wśród polskich badaczy tematykę tę podjęli m.in. Choromański, Grabarek, Kozłowski, Czerepicki i Marczuk (2020), wprowadzając swoją definicję dla pojazdu autonomicznego. Zgodnie z tą definicją pojazd autonomiczny jako taki posiada dwie zasadnicze cechy: porusza się samodzielnie (czyli bez udziału kierowcy) i potrafi radzić sobie w sposób inteligentny na drodze – wykonując wymagane manewry (s. 11). Taka definicja zdaniem samych autorów nie musi być uznana za doskonałą – zgodnie z nią za nieautonomiczny może być uznany np. pojazd szynowy poruszający się samodzielnie (gdyż nie wykonuje manewrów).

Zgodnie z klasyfikacją SAE (uznaną m.in. w USA przez National Highway Traffic Safety Administration – NHTSA) pojazdy zakwalifikować można do sześciu grup, oceniając ich autonomię w skali od 0 (*no driving automation*) do 5 (*full driving automation*). Wraz z kolejnymi poziomami następuje stopniowe przejmowanie pojazdu przez automatykę sterującą – w pierwszych poziomach kierowca stopniowo oddaje prowadzenie pojazdu, pozostając jednak jego nadzorcą, od poziomu 3 kierowca nie jest już niezbędny, a pojazd przejmuje coraz to szerszy zakres odpowiedzialności za poruszanie się (NHTSA 2023; SAE 2023a i 2023b). Obecnie NHTSA wskazuje na pięć poziomów autonomii pojazdów (analogicznie do SAE), wskazując także, że po 2025 r. nastąpi era pojazdów automatycznych (NHTSA 2023). Należy zauważyć, że NHTSA opracowała wcześniej także własną, czteropoziomową (+ poziom zerowy) klasyfikację autonomii pojazdów (Neumann 2018, 787–788). Klasyfikacja SAE stała się obecnie branżowym standardem. Z kolei w odniesieniu do pojazdów szynowych często stosuje się klasyfikację UITP, opisaną w dalszej części artykułu.

Jednym z ciekawych obszarów poruszanych dziś przez badaczy jest społeczna akceptacja dla systemów transportu publicznego opartego na pojazdach autonomicznych. Badania przeprowadzone w Pekinie wskazują, że odbiór autonomicznego transportu publicznego jest zasadniczo pozytywny, a pojazdy autonomiczne mają na użytkowników pozytywny wpływ (Yuen, Choo, Li, Wong, Ma i Wang 2022). Analiza prowadzona była na podstawie dwóch grup czynników, związanych z teorią wartości i teorią wymiany społecznej. Autorzy wskazują, że w literaturze przedmiotu wciąż są interesujące luki badawcze na ten temat, dotyczące publicznej akceptacji pojazdów autonomicznych, ich oddziaływania socjologicznego, demograficznego czy też psychologicznych aspektów użytkowania tego typu pojazdów. Badania prowadzono na grupie mieszkańców Pekinu.

Także badania dotyczące pojazdów autonomicznych w Singapurze potwierdzają, że zarządzanie zcentralizowaną flotą pojazdów autonomicznych daje obiecujące rezultaty, powoduje jednak pojawienie się wątpliwości natury społecznej – dotyczącej zarówno akceptacji publicznej, jak i całościowego wpływu mobilności autonomicznej na kształt sektora usług publicznych. Autorzy tych badań wskazują m.in. na kolejne obszary wymagające analizy: zróżnicowanie podejścia do transportu publicznego *last mile* względem tradycyjnych, dłuższych podróży w całości realizowanych transportem autonomicznym, zwrócenie uwagi na wiek i kondycję ekonomiczną respondentów

w badaniach (jako czynniki mające wpływ na społeczny odbiór pojazdów autonomicznych). Inne wyniki notowane są w badaniach prowadzonych na mieszkańcach, a inne na pozostałych użytkownikach miejskiej przestrzeni (Cai i in. 2019).

Obszarem badań pozostaje także wpływ autonomicznej mobilności na infrastrukturę miejską i koszty jej budowy, utrzymania czy korzystania z niej. Szacuje się, że pojazdy autonomiczne wpłyną na zmniejszenie ogólnych kosztów transportu i poprawę mobilności, wpływając na nasze zachowania, ale także stawki opłat (np. za dostęp do infrastruktury parkingowej). Tym samym w modelowaniu ruchu w zakresie wpływu pojazdów autonomicznych na transport w miastach wziąć należy pod uwagę także dodatkowe elementy, dotyczące podróży z wykorzystaniem różnych środków transportu, pojazdów współdzielonych, stawek za dostęp do infrastruktury itp. (Shafiei i in. 2021).

W literaturze przedmiotu stosuje się pojęcie *shuttle* (lub *driverless shuttle*) – dla określenia niewielkich pojazdów komunikacji publicznej poruszających się bez kierowcy (Luger-Bazinger i in. 2021, s. 657–658). Komunikacja autobusowa oparta na pojazdach autonomicznych typu *shuttle* musi być dobrze zintegrowana z pozostałymi podsystemami publicznego transportu zbiorowego (Photopoulos 2020). Nowoczesne miasta wprowadzają tego typu pojazdy, są bowiem zmotywowane, aby wprowadzać nowe usługi współdzielonej mobilności, usługi o wyższym poziomie efektywności i wiarygodności z najniższym możliwym kosztem (Benyahya i in. 2022).

Osobnym zagadnieniem pozostaje ocena efektywności samych pojazdów i ich wpływu środowiskowego na rozwój systemów transportu publicznego. Pojazdy autonomiczne pozwalają bowiem zmniejszyć zużycie paliwa, kongestię i poprawić płynność ruchu drogowego (Huber i in. 2021). Wśród korzyści związanych z wdrażaniem pojazdów autonomicznych wskazuje się także: ograniczanie wypadków drogowych, emisję zanieczyszczeń, wzrost mobilności (zatem i poziomu jakości życia dla osób niezdolnych do samodzielnego prowadzenia pojazdów), redukcję stresu i wzrost bezpieczeństwa rowerzystów (Pettigrew i in. 2018, za: Crayton 2017 i KPMG 2016). Na podstawie danych zbieranych z eksploatacji pojedynczych pojazdów tego typu szacuje się, że pełna autonomizacja ruchu pozwoliłaby na redukcję zanieczyszczeń powietrza o 15% w przypadku dwutlenku węgla i 73% dla tlenków azotu (Stern i in. 2019). Wśród zalet wdrażania pojazdów autonomicznych wymienia się dodatkowo redukcję globalnej liczby pojazdów w mieście i związaną z tym mniejszą presję na wyznaczanie miejsc parkingowych (Hasan i Van Hentenryck 2021). Dzięki swoim zaletom pojazdy autonomiczne mają więc pozytywny wpływ na zrównoważony rozwój miasta. Osobnym interesującym zagadnieniem pozostaje odpowiedzialność za przemieszczanie się pojazdu autonomicznego. Za szkody związane z ruchem pojazdu autonomicznego mogą być odpowiedzialne różne podmioty, potencjalnie może to być: kierujący pojazdem, posiadacz pojazdu, operator pojazdu, producent pojazdu, producent/autor oprogramowania, a także organ władzy publicznej decydujący o zasadach przemieszczania się tego typu pojazdów (Robaczyński 2022, 69). W literaturze przedmiotu znaleźć można liczne publikacje na temat odpowiedzialności pojazdów autonomicznych i związanych z tym kwestii etycznych (Hevelke i Nida-Rümelin 2015; McManus i Rutchick 2019; Li

i in. 2016; Liu 2017). Rolą miasta i jego władz nie jest określanie ram prawnych, a jedynie zaplanowanie wykorzystania technologii w obrębie tych ram. Brak ram prawnych lub ich niewystarczający kształt może być z punktu widzenia miasta po prostu dodatkowym ryzykiem projektowym.

Rola transportu w działaniach miasta zrównoważonego

Pojęcie „zrównoważony rozwój” zostało rozpowszechnione wraz z publikacją raportu G.H. Brundtlanda w 1983 r. pod tytułem „Nasza Wspólna Przyszłość”, w którym określono je jako rozwój zaspokajający potrzeby obecnego pokolenia bez narażenia na negatywne konsekwencje przyszłych pokoleń w zakresie zaspokajania ich potrzeb własnych (Brundtland 1987). Zatem rozwój zrównoważony ma polegać na właściwym i świadomym kształtowaniu relacji między wzrostem gospodarczym a dbałością o środowisko przy zaspokajaniu różnego typu potrzeb ludzkich (Petrișor i Petrișor 2013).

Miasta zrównoważone to te, których funkcjonowanie jest procesem gwarantującym bardziej wydajne działanie, przyjazne środowisko, mniej hałaśliwe otoczenie, a zarazem poprawiające zarówno jakość usług rządowych, jak i dobrobyt obywateli (Duarte i Ratti 2018; Gopalakrishnan, Chitturi i Prentkovskis 2015; Mccarthy 2017; Parkin, Clark, Clayton, Ricci i Parkhurst 2018).

Transport umożliwił przemieszczenie ludzi, towarów, informacji, a tym samym zapewnia wzrost interakcji społecznych i zasobowych. Mobilność można więc rozumieć jako walor poprawiający atrakcyjność i konkurencyjność miast w obszarze społecznym, przestrzennym, gospodarczym i środowiskowym. Stąd miasta są załączkami innowacji w zakresie mobilności. Prognozuje się, że wraz ze wzrostem liczby ludności w miastach będzie rosła kongestia, wzrośnie czas dojazdów – do 2050 r. przewiduje się trzykrotny wzrost tego miernika, natomiast koszty transportu mogą wzrosnąć czterokrotnie, a emisja dwutlenku węgla może wzrosnąć pięciokrotnie w stosunku do obecnego poziomu (Chehri i Mouftah 2019). Wdrażając pojazdy autonomiczne, miasta będą mogły osiągać wskazane wcześniej korzyści. Dlatego władze miast powinny przygotować plany, cele i harmonogram wdrażania transportu autonomicznego zawarte w swoich strategiach rozwoju. Dokumenty strategiczne stanowią odzwierciedlenie polityki transportowej, wyznaczając główne kierunki działań dla miasta¹.

Według statystyk serwisu Web of Science (2.11.2021) prowadzone są liczne badania na temat *sustainable city strategy* (potwierdza to 7 847 rekordów), natomiast rzadziej na temat *transport in the sustainable city strategy* (tylko 959 rekordów). Luka badawcza pojawia się w odniesieniu do zagadnienia *autonomous transport in a sustainable city*

¹ Autorzy przyjmują, że przegląd dokumentów strategicznych pozwolił im pozyskać wiedzę na temat kierunków i trendów w obszarze polityki transportowej miast. W artykule zastosowano triangulację badań. Posłużono się wynikami zebranymi w formie ankiety badawczej, w której uzyskano opinie władz miasta (respondentów) na temat zawartości strategii, oraz zastosowano analizę dokumentów strategicznych miast przeprowadzoną przez autorów.

strategy (tylko 17 rekordów dla kombinacji *autonomous and transport and sustainable and city and strategy*). Według bazy danych Scopus istnieją obecnie 22 publikacje, które dotyczą hasła *autonomous transport in a sustainable city strategy*.

Prace naukowe nad oceną transportu miejskiego pod kątem jego oddziaływania na środowisko można zaobserwować w literaturze od około 1999 r. Jedną z pierwszych prac łączących zrównoważony rozwój miasta z transportem pasażerskim, przy założeniu rozwijania polityki transportowej, jest autorstwa A. Maclver (1999). Podobną tematyką zajmował się również J.F. Wang (1999), który zauważył, że w celu osiągnięcia zrównoważonego rozwoju miasta należy dążyć do optymalizacji kształtowania sieci dróg ulicznych poprzez zachowanie odpowiedniej jakości środowiska naturalnego.

A. Black, A. Paez i P.A. Suthanaya (2002) przedstawili związek między celami polityki na szczeblu krajowym w zakresie zrównoważonego rozwoju z działaniami i wskaźnikami ich wydajności prowadzonymi na poziomie lokalnym. Badania podkreślające aspekt przestrzenny w realizacji celów zrównoważonego transportu przedstawili P. Loukopoulos i R.W. Scholz (2004). Stwierdzili oni, że niezbędna jest ocena preferencji obywateli w postaci modelu negocjacji dotyczących zagospodarowania terenu, który umożliwia oceny scenariuszy przyszłej mobilności miejskiej przeprowadzone przez różne grupy interesariuszy za pomocą wieloatrybutowych analiz użyteczności.

Kolejne prace z zakresu zrównoważonej mobilności są autorstwa K. Doi i M. Kii (2012) oraz H.D. Miranda i A.N.R. da Silva (2012). Aspekt formułowania strategii w tym zakresie poruszyli K. Doi i M. Kii (2012), którzy opracowali narzędzie analityczne do przygotowywania strategii zrównoważonego transportu miejskiego i użytkowania gruntów przez społeczeństwa. Badania tych autorów wykazały, że trzy czynniki wartości związane z efektywnością, sprawiedliwością i środowiskiem niekoniecznie są ze sobą w sprzeczności. W szczególności wyjaśnia się, że cele redukcji emisji dwutlenku węgla mogą przyczynić się do poprawy bilansu finansowego i korzyści dla użytkowników na poziomie krajowym. Ponadto wyniki analizy porównawczej między scenariuszami związanymi z użytkowaniem gruntów i integracją transportu pokazują, że połączenie strategii transportu miejskiego z kontrolą użytkowania gruntów zapewnia większą redukcję emisji i większe korzyści dla użytkowników.

Opracowania scenariuszy zrównoważonego transportu podjęli się Basaric i in. (2015). W niniejszym artykule zaproponowano metodę polegającą na opracowaniu optymalnych wskaźników i scenariuszy wykorzystania transportu publicznego, które dążą do ograniczenia korzystania z samochodów osobowych w celu zmniejszenia negatywnego wpływu na środowisko i kosztów zewnętrznych jako części kosztów społecznych poprzez wdrożenie proponowanych środków polityki transportowej.

Znaczący wzrost liczby artykułów skoncentrowanych na zrównoważonym rozwoju transportu nastąpił, gdy Komisja Europejska opublikowała raport „Wspólne dążenie do osiągnięcia konkurencyjnej i zasobooszczędnej mobilności w miastach” (Urban Mobility Package 2013). W dokumencie zaprezentowano instrumenty mające sprzyjać zmianie zachowań komunikacyjnych i wzorców mobilności w obszarach zurbanizowanych. Uwzględnić powinny one: przeprowadzenie oceny aktualnych i przyszłych

wyników mobilności miejskiej na ich terytorium, opracowanie podejścia w zakresie mobilności w miastach, zapewniającego skoordynowane i wzajemnie wzmocniające się działania, zapewnienie, by plany były opracowywane i wdrażane oraz włączone w strategię rozwoju obszarów miejskich lub rozwoju terytorialnego o szerszym zakresie, podjęcie działań pozwalających unikać fragmentarycznego podejścia.

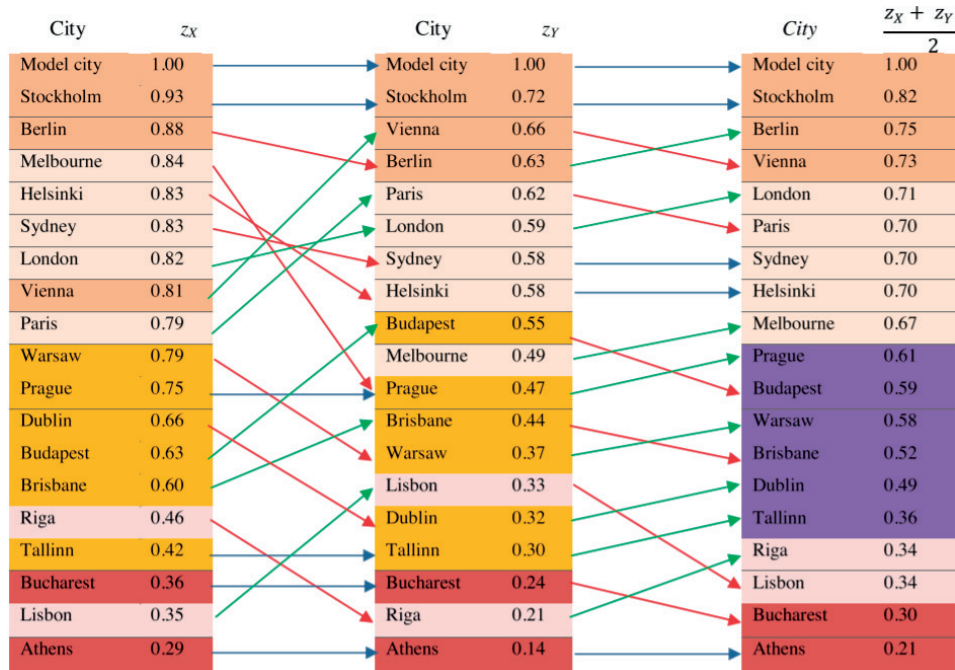
W załączniku do Pakietu Mobilności Miejskiej Komisja Europejska zdefiniowała założenia Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej. Założenia te są planem stworzonym z myślą o zaspokajaniu potrzeb w zakresie mobilności ludzi i przedsiębiorstw w miastach i ich otoczeniu dla lepszej jakości życia. Wytyczne opierają się na istniejących praktykach planowania i należyście uwzględniają zasady integracji, uczestnictwa oraz oceny.

Według autorów niniejszej pracy wytyczne zawarte w koncepcji są nadal aktualne i słuszne, jednakże wymagają stałej ewaluacji i dostosowania do zmieniających się warunków technicznych oraz środowiskowych.

Opracowanie Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej zachęciło badaczy do przygotowania narzędzi wspierających władze lokalne w diagnozie ich polityki transportowej (Jeon, Amekudzi, Guensler 2013). Ocena zrównoważonego rozwoju może być prowadzona na poziomie planowania w celu wpływania na podejmowanie decyzji i wspieranie rozwiązań, które oddziałują na zrównoważony rozwój transportu lub rozwiązań już wdrożonych. W badaniu autorzy założyli cztery miary wydajności i zagregowali je w indeksy reprezentujące parametry zrównoważonego rozwoju: efektywność systemu, wpływ na środowisko, gospodarkę i społeczeństwo, aby umożliwić wizualizację i ocenę konkurencyjnych alternatyw.

System transportu w mieście można kształtować przy pomocy benchmarkingu, co udowodnili R. Zope i in. (2019). Wyniki uzyskane w ramach ich badania pokazują, że miasta o wyższym udziale zrównoważonych środków transportu zajmują wyższą pozycję pod względem wdrażania zrównoważonego rozwoju w innych aspektach. Zope i in. (2019) opracowali również narzędzie programowe do monitorowania systemu transportowego pod względem wydajności zrównoważenia w oparciu o zespół zdefiniowanych mierników. Ograniczeniem tego narzędzia może być mała grupa wybranych wskaźników, która nie uwzględnia na przykład lokalnych uwarunkowań środowiskowych.

Kompleksowe narzędzie umożliwiające ocenę dojrzałości poziomu wdrażania i formułowania zintegrowanej strategii transportu opracowali M. Kiba-Janiak, R. Thompson i K. Cheba (2021). Badanie zostało przeprowadzone w kilku miastach położonych na dwóch różnych kontynentach – w Europie i Australii. Struktury administracyjne miast wybranych do analizy znacząco się od siebie różnią, stąd odmienna jest również strategiczna polityka transportowa. Według autorów badania strategię transportu miast europejskich skupiają się na aspekcie zanieczyszczenia środowiska (np. mobilność ekologiczna, minimalizowanie negatywnego wpływu na środowisko). Natomiast w miastach australijskich kładzie się nacisk na bezpieczeństwo w transporcie. Wysoki poziom dojrzałości pod względem formułowania i wdrażania zrównoważonej strategii transportowej został przypisany trzem miastom – Sztokholm, Berlin i Wiedeń (rys. 1).



* wartość x – stopień zaawansowania w formułowaniu strategii logistycznej miasta,
 wartość y – zakres realizacji strategii logistycznej miasta,
 z – wartość miary taksonomicznej (dla wartości X lub Y).

Rys. 1. Ranking miast pod względem poziomu dojrzałości do formułowania i realizacji zrównoważonej zintegrowanej strategii transportu pasażerskiego i towarowego

Źródło: M. Kiba-Janiak, R. Thompson i K. Cheba (2021).

W drugiej, niższej grupie znalazły się miasta, w których zrównoważony transport jest priorytetem, natomiast realizowane działania z tego zakresu są nieefektywne. Do tych miast należą: Londyn, Paryż, Sydney, Helsinki i Melbourne. Najniższy poziom w analizowanym badaniu uzyskały Ateny.

Istnieją liczne badania łączące zrównoważony rozwój ze strategią transportu miejskiego, jednakże brak całościowego podejścia obejmującego prace nad przygotowaniem strategii, przez jej implementację, po ewaluację. Większość opracowań podejmuje tematykę opracowania narzędzi pomiarowych i oceniających efekty działań.

Przełąd wdrożeń z zakresu systemów autonomicznego transportu miejskiego

Po ponad stu latach intensywnego rozwoju motoryzacji pojazdy autonomiczne mogą stać się przyczyną gwałtownego przeobrażenia mobilności miejskiej w nadchodzących dziesięcioleciach, rzutując na projektowanie zarówno w obszarze urbanistyki, jak i infrastruktury transportowej (Rudnicki 2021, 109–110). Systemy autonomicznego

transportu miejskiego podzielić można na kilka podstawowych grup z uwagi na: rodzaj środka transportu, poziom jego odseparowania od ruchu ulicznego oraz czas eksploatacji (systemy stałe oraz uruchamiane czasowo).

W artykule omówiono wybrane zagadnienia w odniesieniu zarówno do pojazdów drogowych, jak i pojazdów szynowych. Autonomia ruchu pojazdów szynowych jest zasadniczo zjawiskiem mniej złożonym z uwagi na separację od ruchu ulicznego, zatem jest zjawiskiem bardziej powszechnym. W praktyce w odniesieniu do sieci metra przyjmuje się zgodnie z klasyfikacją UITP² podział na cztery poziomy automatyzacji. Zgodnie z tą koncepcją wyróżnia się cztery podstawowe poziomy automatyzacji ruchu pociągów, odpowiadające podziałowi zadań pomiędzy operatora pojazdu a jego automatykę. Na poziomie GoA2 wprowadzanie pojazdu w ruch i hamowanie odbywają się już na poziomie automatycznym, na poziomie GoA4 – całość ruchu (w tym zamykanie drzwi o obsługa zdarzeń w razie zakłóceń) odbywa się już w sposób automatyczny. Wyższe poziomy (od trzeciego) oznaczają także pojazdy poruszające się bez maszynisty (metroautomation.org 2022).

Z danych UITP (2018) wynika, że w marcu 2018 r. globalna liczba autonomicznych linii metra przekroczyła 1 000 km. Na koniec 2018 r. co czwarta sieć metra na świecie miała co najmniej jedną linię obsługiwaną automatycznie, a łączna liczba takich linii osiągnęła poziom 64 linii w 42 miastach, o całkowitej długości 1026 km, co stanowiło wzrost o 27,7% względem raportu z 2016 r. (UITP 2018). Połowa światowej sieci linii tego typu skupiona była wokół czterech krajów. Były to Korea Południowa, Francja, Singapur i Malezja, a największy wzrost w ciągu dekady odnotowały wspomniane trzy kraje azjatyckie i Zjednoczone Emiraty Arabskie (UITP 2018). W tym samym raporcie prognozuje się, że w 2028 r. długość autonomicznych linii metra osiągnie 3800 km, wliczając w to zarówno linie nowe, jak i przebudowane linie już wcześniej funkcjonującego tradycyjnego metra. Największe wzrosty planowane są w krajach Azji Pacyficznej (z 512 do 1 489 km), MENA (z 80 do 428 km) i Europie (z 303 do 611 km) (UITP 2018).

Przegląd rozwiązań warto rozpocząć od projektu Sohjoa Last Mile, w ramach którego wprowadzono do ruchu pojazdy autonomiczne o napędzie elektrycznym w trzech miastach: Kongsberg (Norwegia), Tallinn (Estonia) i Gdańsk (Polska). Cały projekt objął swoim zasięgiem pięć krajów (dodatkowo Finlandię i Łotwę), a współfinansowany był ze środków europejskich w ramach Interreg dla regionu Morza Bałtyckiego. Z przeprowadzonych działań i jazd pilotażowych wyciągnąć można kilka podstawowych wniosków: w podsumowaniu projektu wskazano, że działania w zakresie autonomicznej mobilności powinny być realizowane nie w przyszłości, ale już teraz. Niezbędne są zmiany (prawne, formalne) na poziomie zarówno międzynarodowym (UE), jak i krajowym, tak aby zapewnić z jednej strony możliwość rozwijania autonomicznej mobilności,

² Z języka francuskiego: L'Union internationale des transports publics, międzynarodowa unia transportu publicznego, największa organizacja zrzeszająca podmioty transportu publicznego.

a z drugiej – zabezpieczenia konkurencyjności Unii Europejskiej (Sohjoa 2021a, 2021b, 2021c, 2021d, 2021e).

Wśród programów pilotażowych związanych z uruchomieniem autonomicznych minibusów wskazać należy także projekt realizowany w 2021 r. w Cambridge. Autonomiczny pojazd przemierza ulice dookoła uniwersytetu, współdzieląc drogę z innymi uczestnikami ruchu drogowego. Na pokładzie pojazdu znajdują się operatorzy, którzy czuwają i podejmują reakcję w razie sytuacji niespodziewanych. Cały projekt ma na celu wsparcie dla możliwości stworzenia regularnej komunikacji publicznej *on demand* z wykorzystaniem tego typu pojazdu. A doświadczenia zarówno techniczne, jak i społeczne są pozytywne – 97% pasażerów ponownie skorzystałoby z pojazdu tego typu (Greatercambridge.co.uk 2021). Podobny projekt realizowany jest w Hamburgu. HEAT – Hamburg Electric Autonomous Transport to projekt badawczo-rozwojowy prowadzony przez miejskiego operatora komunikacji publicznej. Ma on na celu zweryfikowanie, tego na ile pojazdy autonomiczne mogą dziś stanowić efektywne wsparcie komunikacji publicznej. Pojazd kursuje po specjalnej trasie wyznaczonej na terenie portu w Hamburgu, a doświadczenia zbierane są także od pasażerów (Hochbahn.de 2021).

Wśród podmiotów intensywnie pracujących nad technologią autonomicznej mobilności jest Transdev. Projekty naukowo-badawcze dotyczące autonomicznej mobilności prowadzone są m.in. we Francji, w Rouen i Paryżu, a wśród realizowanych projektów są także NAVETTY czy NIMFEA – mające na celu sprawdzenie sposobu funkcjonowania pojazdów autonomicznych w wybranych obszarach: cyberbezpieczeństwa, infrastruktury, dostępności czy nadzoru zdalnego i nowych funkcjonalności (Transdev.com 2022).

We wskazanych projektach (Sohjoa, HEAT, Cambridge, Transdev) pojazdy autonomiczne są jednocześnie pojazdami elektrycznymi. Pojazdy elektryczne stały się w ostatniej dekadzie zrównoważoną alternatywą dla pojazdów spalinowych (Vdovic i in. 2019). Tym samym możliwe jest osiągnięcie efektów synergii – wprowadzanie do ruchu pojazdów autonomicznych, które jednocześnie wspierać będą zrównoważony rozwój.

Wśród rozwiązań służących autonomizacji transportu publicznego wiele jest projektów mających charakter testów i analiz przedwdrożeniowych. Jako przykład posłużyć tu może projekt autonomizacji jazdy w tramwaju typu 126N, zainicjowany w 2019 r., a zrealizowany rok później w Krakowie. W ramach projektu „Autonomizacja jazdy tramwajem jako narzędzia wspierającego pracę motorniczych” zaprojektowano i wykonano układ sterowania tramwajem wyprodukowanym przez NEWAG S.A. Układ ten steruje pracą wagonu i umożliwia m.in. jazdę bez motorniczego. Celem tego projektu było m.in. wdrożenie systemu tzw. asystenta prowadzącego, wspomagającego pracę motorniczego i nadzorującego parametry jazdy. Podstawą działania całego układu jest układ pozycjonowania pojazdu oparty o dwa niezależne systemy nawigacji – satelitarnej GNSS i inercyjnej INS-IMU. Pozycja pojazdu porównywana jest przez system sterujący z faktycznie przebytą drogą (układ pomiaru prędkości na osiach tocznych). Dobór trasy testowej miał na celu m.in. jak najlepsze odwzorowanie „wyzwań” pojawiających się na trasie (takich jak zwrotnice z ograniczeniem prędkości, izolatory sekcyjne czy

przystanki). Po przeprowadzonych próbach (dokonano autonomicznego przejazdu tramwaju na odcinku 3 km w porze nocnej) planowane są dalsze prace. System automatycznego wykrywania zagrożeń testowany jest w pojazdach kolejowych przez firmę NEWAG S.A., a w trakcji tramwajowej przewiduje się zaprogramowanie wybranej trasy tramwaju i rozpoczęcie nadzorowanej eksploatacji układu tzw. asystenta motorniczego. Uwarunkowania formalno-prawne nie pozwalają dziś na dopuszczenie do ruchu tramwaju bez motorniczego, funkcjonalności asystenta mają jednak wesprzeć motorniczego i zwiększyć bezpieczeństwo jazdy (Michnej i Górowski 2021, 59–68).

To nie pierwszy pomysł na autonomizowanie ruchu pojazdów. Swoje prace w tym obszarze prowadzi także Siemens. Szacuje się, że w 2026 r. technologia ta będzie na tyle rozwinięta i dojrzała, by funkcjonować na rynku. Projekt AStriD (Autonomous Tram in Depot) zakłada zautomatyzowanie pracy zajezdni tramwajowej i redukcję czasu związanego z przemieszczaniem pojazdów. Automatyczne przemieszczanie się tramwajów po terenie zajezdni (np. do myjni czy uzupełniania piasku) wymaga dziś obecności personelu, a w pełni automatyczna zajezdnia pozwoli efektywniej zarządzać personelem i zoptymalizować cały proces. Cały projekt ma charakter badawczy i uruchomiony został w 2019 r. we współpracy z operatorem sieci tramwajowej w Poczdamie (railjournal.com, 2021). W projekcie uczestniczy także kilku innych partnerów, m.in. dostawca infrastruktury do zarządzania danymi (Codewerk), dostawca cyfrowych map (Mapillary) czy instytucja naukowa (Karlsruhe Institute of Technology) zapewniająca wsparcie w digitalizacji zajezdni i automatyzacji procesów (railjournal.com 2019).

Autonomiczny transport w polskich miastach – wyniki badań ankietowych

Celem ankiety było zweryfikowanie, na ile koncepcje z zakresu transportu publicznego są dziś obecne zarówno w strategiach, jak i działaniach miast. Badanie przeprowadzono pomiędzy majem a sierpniem 2022 r. dla populacji 39 miast w Polsce o liczbie mieszkańców powyżej 100 tys., niezależnie od sposobu organizacji transportu publicznego. Ostatecznie do końca sierpnia 2022 r. udało się zebrać 30 wypełnionych ankiet. Relatywnie najniższą responsywność ankietę miała w województwie śląskim. Było to związane z przekazaniem decyzyjności w zakresie transportu zbiorowego (gdzie organizatorem jest Górnośląska Zagłębiowska Metropolia). Odbiorcą ankiety były podmioty odpowiedzialne za kreowanie polityki transportowej i jej realizację (władze samorządowe lub dedykowane miejskie jednostki organizacyjne).

Zebrane wyniki badań nie napawają optymizmem. Zdecydowana większość ankietowanych nie planuje rozwoju transportu publicznego w oparciu o pojazdy autonomiczne w najbliższych latach (60%) lub nie ma wiedzy na ten temat (26,7%). Jedynie 10% ankietowanych wskazało takie plany, precyzując horyzont czasowy. We wszystkich tych przypadkach był on relatywnie długi – zakładano pojawienie się takich projektów po 2025 r.

Zapytani o zawartość aktualnej strategii transportu w mieście, ankietowani obok transportu publicznego (100%) wskazywali także elementy dotyczące transportu indywidualnego (53,8%), rzadziej UTO (34,6%) czy transportu cargo (23,1%). To pokazuje priorytety polskich miast – „tradycyjny” transport publiczny uzupełniany motoryzacją indywidualną. W samych strategiach miast prawie zawsze pojawiają się elementy związane z alternatywnymi źródłami energii (96,3%) czy tworzeniem i rozwijaniem systemów IT (92,6%), rzadko natomiast są tam elementy dotyczące pojazdów autonomicznych (wskazywało je 14,8%) respondentów. To o tyle ciekawe, że 83,3% respondentów wskazuje jednocześnie, że ich strategia rozwoju miasta zawiera w sobie elementy związane z wizją transportu przyszłości.

Jak wynika z przeprowadzonego badania, strategie miast bazują zwykle na wewnętrznych lub krajowych doświadczeniach, znacznie rzadziej – międzynarodowych wzorcach i benchmarkingu miast. Zwykle też nie są analizowane relacje między rozwojem pojazdów autonomicznych a rozwojem samych miast. I choć miasta posiadają zwykle dokumenty o charakterze strategicznym, z uwagi na czas ich tworzenia zwykle nie obejmują one aspektów związanych z wdrażaniem transportu autonomicznego i nie śledzą trendów w tym zakresie³.

Rekomendacje

Z punktu widzenia innowacji pojazdy autonomiczne klasyfikowane są jako innowacje o charakterze zarówno produktowym, jak i technicznym, mające bezpośredni zasięg oddziaływania na system transportu publicznego. Są to jednocześnie innowacje o wysokim poziomie kosztowności i kosztogenności (Jurczak 2021, 70).

Zazwyczaj władze samorządowe polskich miast mają bardzo fragmentaryczne podejście do kształtowania innowacji w transporcie miejskim (w tym w transporcie autonomicznym), koncentrując się głównie na przewozie osób (pomijając tym samym transport towarów). Rosnące wymagania dotyczące zrównoważonego rozwoju i działań proekologicznych wymagają zintegrowanego podejścia do planowania strategicznego transportu w miastach. Stąd podjęto próbę sformułowania rekomendacji dotyczących realizacji i wdrożenia strategii transportu zrównoważonego, uwzględniając transport autonomiczny i postęp w tej dziedzinie. Sformułowano następujące rekomendacje:

1. Niezbędna jest ocena propozycji działań wprowadzonych w strategii przed ich wdrożeniem. Firdausiyah i in. (2019) zauważyli, że niepewność otoczenia transportu miejskiego sprawia, że podejmowanie właściwych decyzji jest coraz trudniejsze. Planowanie działań oraz podejmowanie decyzji w zakresie wdrażania autonomicznego transportu w mieście powinno być oparte na dobrych praktykach państw/miast, które

³ Szczegółowe wyniki badania miast polskich wraz z barierami rozwoju transportu autonomicznego i kontekstem makroekonomicznym przedstawione zostaną przez autorów w osobnej publikacji.

już mają dokumenty strategiczne w tym zakresie (np. Dubaj). W logistyce miejskiej czerpanie doświadczeń z innych jest właściwym podejściem zwłaszcza dla przedsiębiorstw, które dotyczą wielu interesariuszy oraz związane są z fluktuującym i zmieniającym się środowiskiem systemowym, jakim jest transport miejski.

2. Fundamentem dla rozwoju autonomicznego transportu publicznego w miastach jest stworzenie ram formalno-prawnych takiego transportu na poziomie Unii Europejskiej oraz krajowym. Dodatkowo miasta powinny posiadać dokumenty strategiczne dotyczące projektowania i wdrożenia autonomicznych systemów transportu publicznego, w tym m.in. diagnozę infrastruktury dla transportu autonomicznego, podział zadań i odpowiedzialności za wdrożenie autonomicznych pojazdów.

3. Ocena zrównoważonego rozwoju powinna być prowadzona na poziomie planowania w celu wpływania na podejmowanie decyzji i wspieranie rozwiązań, które oddziałują na zrównoważony rozwój transportu lub wdrażonych już rozwiązań. Miasta powinny opracować narzędzia programowe do monitorowania systemu transportowego pod względem wydajności zrównoważenia w oparciu o zespół zdefiniowanych mierników (Bienias i in. 2012). Komisja Europejska podaje wytyczne i regulacje dotyczące ewaluacji np. polityki spójności czy strategii rozwoju miast. Obecnie nie ma takich dokumentów na poziomie europejskim, dlatego można pomyśleć nad takim rozwiązaniem na poziomie krajowym.

4. Dobrą okazją jest równoczesne podążanie dwoma trendami – dokonując inwestycji w pojazdy autonomiczne, należałoby równolegle rozwijać alternatywne źródła napędu tych pojazdów, łącząc miasto inteligentne z miastem zrównoważonym. Przedstawione wcześniej (w ramach przeglądu wdrożeń z zakresu systemów autonomicznego transportu miejskiego) przykłady potwierdzają, że pojazdy autonomiczne o napędzie elektrycznym to sprawdzony kierunek rozwoju.

5. Ważne jest akcentowanie trendów dotyczących cyfryzacji i automatyzacji ruchu pojazdów (zarówno indywidualnych, jak i publicznych) w strategii miast. Rewolucja cyfrowa i robotyzacja są nieuniknione i w pierwszej kolejności dotkną przemysł i szeroko pojętą branżę logistyczną, a w dalszej kolejności logistykę miejską (Wolak i in. 2019). Stąd miasta powinny w planowaniu działań polityki miejskiej zwracać większą uwagę na rozwijające się trendy w transporcie, obecnie niekoniecznie jeszcze publicznym.

6. Niezbędne jest stworzenie mechanizmów zachęty dla miast do tworzenia systemów opartych na pojazdach autonomicznych – zarówno na poziomie europejskim, jak i krajowym.

Wnioski

Polskie miasta zasadniczo nie planują w najbliższych latach realizacji usług transportu publicznego z wykorzystaniem pojazdów autonomicznych. W większości przypadków nie planują takich projektów, a nawet jeżeli w dalekiej perspektywie pojawiają się takie rozwiązania, to rzadko mają sprecyzowany czasookres i zasięg funkcjonalny czy przestrzenny. Choć w strategiach rozwoju miast pojawia się element związany z „przy-

szłością transportu”, zwykle oznacza on rozwój narzędzi IT czy alternatywnych źródeł energii. Rozwój transportu autonomicznego skutkuje zwiększoną liczbą tego typu projektów w miastach europejskich. To wszystko sprawia, że transport autonomiczny stanowić będzie interesujący przedmiot badań w nadchodzących latach.

Bibliografia

- Basaric, Valentina, Vladimir Djoric, Aleksandar Jevdjenic i Jadranka Jovic. 2015. Efficient methodology for assessment of targets and policy measures for sustainable mobility systems. *International Journal of Sustainable Transportation*, 9, 3, 217–226.
- Benyahya, Meriem, Anastasija Collen, Sotiria Kechagia i Niels Alexander Nijdam. 2022. Automated city shuttles: Mapping the key challenges in cybersecurity, privacy and standards to future developments. *Computers & Security*, 122. <https://doi.org/10.1016/j.cose.2022.102904>.
- Bibri, Simon Elias. 2021. Data-driven smart sustainable cities of the future: An evidence synthesis approach to a comprehensive state-of-the-art literature review. *Sustainable Futures*, 3.
- Bienias, Stanisław i in. 2012. *Ewaluacja. Poradnik dla pracowników administracji publicznej*. Warszawa: Ministerstwo Rozwoju Regionalnego.
- Black, John A., Antonio Paez i Putu A. Suthanaya. 2002. Sustainable urban transportation: performance indicators and some analytical approaches. *Journal of urban planning and development*, 128, 4, 184–209.
- Cai, Yutong, Hua Wang, Ghim Ping Ong, Qiang Meng i Der-Horng Lee. 2019. Investigating user perception on autonomous vehicle (AV) based mobility-on-demand (MOD) services in Singapore using the logit kernel approach. *Transportation*, 46, 2063–2080. <https://doi.org/10.1007/s11116-019-10032-8>.
- Chehri, Abdellah i Hussein Mouftah. 2019. Autonomous vehicles in the sustainable cities, the beginning of a green adventure. *Sustainable Cities and Society*, 51, 101751. <https://doi.org/10.1016/j.scs.2019.101751>.
- Chromański, Włodzimierz i in. 2020. *Pojazdy autonomiczne i systemy transportu autonomicznego*. Warszawa: Wydawnictwo Naukowe PWN.
- Colville, Roy. N., S. Kaur, Rex E. Britter, Alan G. Robins, Margaret C. Bell, Dudley E. Shallcross, Stephen E. Belcher. 2004. Sustainable development of urban transport systems and human exposure to air pollution. *Science of the Total Environment*, 334–335. <https://doi.org/10.1016/j.scitotenv.2004.04.052>.
- Connecting Cambridgeshire. 2021. *Hundreds take part in ground breaking autonomous shuttle passenger trial*. Dostęp: 1.03.2022. <https://www.greatercambridge.org.uk/news/hundreds-take-part-in-ground-breaking-autonomous-shuttle-passenger-trial>.
- Doi, Kenji i Kii Masanobu. 2012. Looking at sustainable urban mobility through a cross-assessment model within the framework of land-use and transport integration. *IATSS research*, 35.2. <https://doi.org/10.1016/j.iatssr.2012.02.004>.
- Duarte, Fábio i Carlo Ratti. 2018. The impact of autonomous vehicles on cities: A review. *Journal of Urban Technology*, 25(4), 3–18.
- Feng, Xuesong, Akimasa Fujiwara, J. Y. Zhang, X. J. Niu i Y. Hayashi. 2010. Backcasting assessment of strategies for efficiently sustainable urban transport developments of developing cities. *Traffic and Transportation Studies*. [https://doi.org/10.1061/41123\(383\)2](https://doi.org/10.1061/41123(383)2).
- Firdausiyah, Nailah, Taniguchi, Eiichi i Aligul Qureshi. 2019. Modeling city logistics using adaptive dynamic programming based multi-agent simulation. *Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review*, 125, 74–96.
- de Freitas Miranda, Hellem i Antonio Nelson Rodrigues da Silva. 2012. Benchmarking sustainable urban mobility: The case of Curitiba. *Transport Policy*, 21, 141–151. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2012.03.009>.
- Gopalakrishnan, Kasthurirangan, Madhav V. Chitturi i Olegas Prentkovskis. Smart and sustainable transport: Short review of the special issue. *Transport*, 30, 3 (2015), 243–246.
- Hancock, Peter A., Illah Nourbakhsh i Jack Stewart. 2019. On the future of transportation in an era of automated and autonomous vehicles. *Proceedings of the National Academy of Sciences*, 116(16), 7684–7691.

- Hasan, Mohd Hafiz i Pascal Van Hentenryck. 2021. The benefits of autonomous vehicles for community-based trip sharing. *Transportation Research Part C: Emerging Technologies*, 124, 2021. <https://doi.org/10.1016/j.trc.2020.102929>.
- Henson, Ralph i Stephen Essex. 2003. The development, design, and evaluation of sustainable local transport networks. *International Social Science Journal*, 55(176). <https://doi.org/10.1111/1468-2451.5502004>.
- Hevelke, Alexander i Julian Nida-Rümelin. 2015. Responsibility for crashes of autonomous vehicles: An ethical analysis. *Science and engineering ethics*, 21(3), 619–630.
- Himanen, Veli, Lee-Gosselin, Martin i Perrels, Adriaan. 2004. Impacts of transport on sustainability: Towards an integrated transatlantic evidence base. *Transport Reviews*, 24(6), 691–705.
- Hochbahn.de. 2021. *The Heat project*. Dostęp: 1.03.2022. <https://www.hochbahn.de/en/projects/the-heat-project>.
- Huber, Dominik, Tobias Viere, Eliane Horschutz Nemoto, Ines Jaroudi, Dorien Korbee i Guy Fournier. 2021. Climate and environmental impacts of automated minibuses in future public transportation. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 102. <https://doi.org/10.1016/j.trd.2021.103160>.
- International Railway Journal. 2019. *Autonomous tram depot research project launched in Potsdam*. Dostęp: 10.09.2022. <https://www.railjournal.com/technology/autonomous-tram-depot-research-project-launched-in-potsdam/>.
- Jeon, Christy Mihyeon, Amekudzi, Adjo A. i Randall L. Guensler. 2013. Sustainability assessment at the transportation planning level: Performance measures and indexes. *Transport Policy*, 25. <https://doi.org/10.1080/0144164042000272470>.
- Jurczak, Marcin. 2021. *Innowacje w transporcie publicznym*. Poznań: Wydawnictwo Uniwersytetu Ekonomicznego w Poznaniu. <https://doi.org/10.18559/978-83-8211-097-5>.
- Kennedy, Christopher. 2002. A comparison of the sustainability of public and private transportation systems: Study of the Greater Toronto Area. *Transportation*, 29, 459–493. <https://doi.org/10.1023/A:1016302913909>.
- Kiba-Janiak, Maja, Russell Thompson i Katarzyna Cheba. 2021. An assessment tool of the formulation and implementation a sustainable integrated passenger and freight transport strategies. An example of selected European and Australian cities. *Sustainable Cities and Society*, 71.
- Li, Jamy, Xuan Zhao, Mu-Jung Cho, Wendy Ju i Bertram F. Malle. 2016. From trolley to autonomous vehicle: Perceptions of responsibility and moral norms in traffic accidents with self-driving cars. *SAE Technical paper*, 10, 1.
- Liu, Hin-Yan. 2017. Irresponsibilities, inequalities and injustice for autonomous vehicles. *Ethics and Information Technology*, 19(3), 193–207.
- Loukopoulos, Peter i Roland Scholz. 2004. Sustainable future urban mobility: Using 'area development negotiations' for scenario assessment and participatory strategic planning. *Environment and Planning A* 36(12), 2203–2226. <https://doi.org/10.1068/a36292>.
- Luger-Bazinger, Claudia, Cornelia Zankl, Karin Klieber, Veronika Hornung-Prähauser i Karl Rehr. 2021. Factors Influencing and Contributing to Perceived Safety of Passengers during Driverless Shuttle Rides. *Future Transportation*, 1(3), 657–671. <https://doi.org/10.3390/futuretransp1030035>.
- MacIver, Andrew. 1999. Transportation impact assessment: Forecasting travel demand. *Traffic Engineering and Control*, 40(5), 262–266.
- Magagnin, Renata Cardoso, Antônio Néelson Rodrigues da Silva i Rui AR Ramos. 2007. An assessment of evaluation methods applied in decision support systems for sustainable urban mobility planning. *In Proceedings of 10th International Conference on Computers in Urban Planning and Urban Management*. Utrecht: Utrecht University.
- Mccarthy, John Francis. 2017. *Sustainability of self-driving mobility: An analysis of carbon emissions between autonomous vehicles and conventional modes of transportation* (Doctoral dissertation).
- McManus, Ryan M. i Abraham M. Rutchick. Autonomous vehicles and the attribution of moral responsibility. *Social psychological and personality science*, 10, 3 (2019), 345–352.
- Metroautomation.org. 2022. *Automation essentials*. Dostęp: 13.04.2022 r. <https://metroautomation.org/automation-essentials/>.

- Mężyk, Anna i Stanisława Zamkowska. 2019. *Problemy transportowe miast. Stan i kierunki rozwiązań*. Warszawa: Wydawnictwo Naukowe PWN.
- Michnej, Maciej i Maciej Górowski. 2021. Możliwości i wyzwania wdrażania autonomicznych systemów sterowania w pojazdach szynowych na przykładzie tramwaju 126 „Nevelo”. *Horyzont 2050 – Lepszy transport & lepsze miast. Annaly inżynierii ruchu i badań transportu*. T. 4 (XIII), 2021. Poznań: Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji Rzeczypospolitej Polskiej, Oddział w Poznaniu.
- NHTSA. 2023. *Automated Vehicles for Safety*. Dostęp: 13.01.2023. <https://www.nhtsa.gov/technology-innovation/automated-vehicles-safety>.
- Neumann, Tomasz, 2018. Perspektywy wykorzystania pojazdów autonomicznych w transporcie drogowym w Polsce. *Autobusy TEST*, 12/2018, 787–794.
- Parkin, John, Benjamin Clark, William Clayton, Miriam Ricci, and Graham Parkhurst. 2018. Autonomous vehicle interactions in the urban street environment: A research agenda. In *Proceedings of the Institution of Civil Engineers-Municipal Engineer*, 171, 1, 15–25. Thomas Telford Ltd.
- Petrișor, Alexandru-Ionuț i Liliana Elza Petrișor. 2013. The shifting relationship between urban and spatial planning and the protection of the environment: Romania as a case study. *Present Environment and Sustainable Development*, 7, 1, 268–276.
- Pettigrew, Simone, Zenobia Talati i Richard Norman. 2018. The health benefits of autonomous vehicles: Public awareness and receptivity in Australia. *Australian and New Zealand journal of public health*, 42, 5, 480–483.
- Photopoulos, Julianna. 2020. *Driverless shuttles: what are we waiting for? Horizon – The EU Research * Innovation Magazine*. Dostęp: 13.04.2022. <https://ec.europa.eu/research-and-innovation/en/horizon-magazine/driverless-shuttles-what-are-we-waiting>.
- Railjournal.com. 2019. *Siemens Mobility targets 2026 launch for Autonomous Tram in Depot technology*. Dostęp: 10.09.2022. <https://www.railjournal.com/technology/siemens-mobility-targets-2026-launch-for-autonomous-tram-in-depot-technology/>.
- Railjournal.com. 2021. *Autonomous tram depot research project launched in Potsdam*. Dostęp: 10.09.2022. <https://www.railjournal.com/technology/autonomous-tram-depot-research-project-launched-in-potsdam/>.
- Robaczyński, Wojciech, 2022. Odpowiedzialność za szkody wyrządzone przez pojazdy autonomiczne. *Forum Prawnicze*, 1 (69), 67–84.
- Rudnicki, Andrzej. 2022. Przegląd badań prognozujących wpływ pojazdów autonomicznych na funkcjonowanie systemu transportu oraz na strukturę przestrzenną miast. *Horyzont 2050 – Lepszy transport & lepsze miasta. Annaly inżynierii ruchu i badań transportu*. T. 4 (XIII), 2021. Poznań: Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji Rzeczypospolitej Polskiej, Oddział w Poznaniu.
- SAE. 2023a. *Levels of Driving Automation™ Refined for Clarity and International Audience*. Dostęp: 13.01.2023. <https://www.sae.org/blog/sae-j3016-update>.
- SAE. 2023b. *Taxonomy and Definitions for Terms Related to Driving Automation Systems for On-Road Motor Vehicles J3016_202104*. Dostęp: 13.01.2023. https://www.sae.org/standards/content/j3016_202104/.
- Shadrin, Sergey, Oleg Sergeevich, Varlamov Olegovich i Andrey Mikhailovich Ivanov. 2017. Experimental autonomous road vehicle with logical artificial intelligence. *Journal of advanced transportation 2017* (2017).
- Shafiei, Sajjad, Ziyuan Gu, Hanna Grzybowska i Chen Cai. 2021. Impact of self-parking autonomous vehicles on urban traffic congestion. *Transportation*, 50, 1, 183–203.
- Sohjoa. 2021a. *Sohjoa Last Mile Explored the Future of Autonomous Transport*. Dostęp: 3.01.2022. <https://www.sohjoalastmile.eu/>.
- Sohjoa. 2021b. *Sohjoa Last Mile projekt, Tallinn pilot output report 2021*. Dostęp: 3.01.2022. <https://docs.google.com/document/d/1d7WaR1RFafgXo01IUTvgsilbJl5GB-q/edit>.
- Sohjoa. 2021c. *Sohjoa Last Mile projekt, Gdansk pilot output report 2021*. Dostęp: 3.01.2022. https://docs.google.com/document/d/1hHOMWgcF6GU_Kijk2k_tOTpAEjioMOsT/edit.
- Sohjoa. 2021d. *Sohjoa Last Mile projekt, Kongsberg pilot output report 2021*. Dostęp: 3.01.2022. https://docs.google.com/document/d/1-wlk_o9n4uDhGNMHiYUJY8P2Q12-G6MY/edit.

- Sohjoa. 2021e. *Sohjoa Last Mile projekt, Key messages, slide presentation Forum Virium Helsinki 2021*. Dostęp: 3.01.2022. https://docs.google.com/presentation/d/1sOr_xPYHJfcRj-vy3nwE0gdXTKpSK8Lv/edit#slide=id.gf6ec6efac4_0_0.
- Stern, Raphael E., Yuche Chen, Miles Churchill, Fangyu Wu, Maria Laura Delle Monache, Benedetto Piccoli, Benjamin Seibold, Jonathan Sprinkle i Daniel B. Work. 2019. Quantifying air quality benefits resulting from few autonomous vehicles stabilizing traffic. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 67, 351–365.
- Transdev.com. 2022. *Solutions for shared autonomous mobility*. Dostęp: 1.03.2022. <https://www.transdev.com/en/our-solutions/autonomous-transport/>.
- UITP. 2018. *World Report on Metro Automation*. Dostęp: 13.04.2022. https://cms.uitp.org/wp/wp-content/uploads/2020/06/Statistics-Brief-Metro-automation_final_web03.pdf.
- Urban Mobility Package. 2013. *Wspólne dążenie do osiągnięcia konkurencyjnej i zasobooszczędnej mobilności w miastach*. European Commission. Dostęp: 1.04.2022. [https://www.europarl.europa.eu/meet-docs/2014_2019/documents/com/com_com\(2013\)0913_/com_com\(2013\)0913_pl.pdf](https://www.europarl.europa.eu/meet-docs/2014_2019/documents/com/com_com(2013)0913_/com_com(2013)0913_pl.pdf).
- Wang, Jin-feng. 1999. An urban traffic-environment model. *Journal of Environmental Sciences*, 11(3).
- White Paper on the future of Europe. Reflections and scenarios for the EU27 by 2025. 2017. European Commission. Dostęp: 1.04.2022. https://commission.europa.eu/system/files/2017_03/white_paper_on_the_future_of_europe_en.pdf.
- Wolak, Marcin i in. 2019. *Rewolucja Technologiczna. Kierunki rozwoju branży TSL*. Wrocław: Polski Instytut Transportu Drogowego.
- Vdovic, Hrvoje, Jurica Babic i Vedran Podobnik. Automotive software in connected and autonomous electric vehicles: A review. *IEEE Access*, 7 (2019), 166365–166379.
- Zhang, Dan, Loo Geok Pee, Shan L. Pan i Lili Cui. 2022. Big data analytics, resource orchestration, and digital sustainability: A case study of smart city development. *Government Information Quarterly*, 39, 1, 101626.

Małgorzata KOLEK*

WINNICE JAKO NIEWYKORZYSTANY WALOR ROZWOJU ENOTURYSTYKI W WYBRANYCH MIASTACH POLSKI

VINEYARDS AS AN ASSET FOR THE DEVELOPMENT OF OENOTOURISM IN SELECTED POLISH CITIES

DOI: 10.25167/sm.5168

ABSTRAKT: W artykule przeprowadzono porównanie potencjału winnic jako walorów do rozwoju enoturystyki w wybranych miastach w Polsce. Analiza obejmowała pięć polskich miast, w których usytuowane są winnice. Badania oparto na przeglądzie literatury zarówno polskich, jak i zagranicznych autorów, przeprowadzono także wywiady z winiarzami. W opracowaniu omówiono fenomen nowej formy turystyki, jaką jest enoturystyka, która zauważalnie szybko zdobywa popularność wśród Polaków. Celem pracy było zbadanie znaczenia winnic dla rozwoju miast i enoturystyki miejskiej, przy założeniu, że enoturystyka, wraz z rosnącą popularnością, może stanowić istotny czynnik ich rozwoju. Wyniki badań literaturowych wskazują, że winnice odgrywają ważną rolę w rozwoju miast, jednak badania empiryczne dowodzą, że ich wpływ na kreowanie rozwoju miast w Polsce nie jest jeszcze wystarczająco silny. Pomimo to istnieją pewne wyzwania, które należy podjąć, aby w pełni wykorzystać potencjał winnic i enoturystyki.

SŁOWA KLUCZOWE: winnice, enoturystyka, miasto, Polska

ABSTRACT: The article compares the potential of vineyards as assets for the development of oenotourism in selected cities in Poland. The analysis included five cities in Poland, where vineyards are located. The research was based on a literature review by both Polish and foreign authors, and interviews conducted with wine-makers. The study discusses the phenomenon of a new form of tourism, oenotourism (vinitourism) which is noticeably rapidly gaining popularity with Poles. The paper analyzes the country's potential for a tourism product such as oenotourism, which is currently the fastest growing segment of the tourism industry.

The purpose of the study was to examine the importance of vineyards for urban development and urban oenotourism, with the assumption that oenotourism, with its growing popularity, can be an important factor in the socio-economic development of cities. The arguments presented confirm the opinion that vineyards play an important role in urban development, but their influence on creating urban development in Poland is not yet strong enough.

The results of the analysis suggest that vinitourism has sufficient potential to become an important factor influencing the development of cities in Poland. Despite this, there are some challenges that need to be resolved to fully realize the potential of vineyards and oenotourism.

KEY WORDS: Poland, vineyards, city, oenotourism

* <https://orcid.org/0009-0001-9216-6133>

Wprowadzenie

Enoturystyka nie jest w Polsce popularną formą turystyki, ale w mijającej dekadzie rozpoczął się proces jej upowszechniania. Przejawia się to zarówno w sferze praktyki, jak i zainteresowań naukowych. W życiu społeczno-gospodarczym obserwowany jest wzrost liczby winnic, liczby przedsiębiorstw świadczących usługi enoturystyczne oraz liczby osób wybierających tę formę turystyki¹. Podobnie w zakresie naukowym można stwierdzić, że wzrosła liczba prac, których przedmiotem zainteresowania jest enoturystyka. Popularna wyszukiwarka internetowa prac naukowych *Google Scholar* zawierała w swoich zbiorach do 2013 roku 88 pozycji opublikowanych na ten temat, a od tego czasu do 2023 roku jest ich 242, co wskazuje potrojenie zbioru prac naukowych. Fakt ten dowodzi, że mimo iż enoturystyka jest niszową formą turystyki, budzi coraz większe zainteresowanie badaczy. Wraz z rozwijającą się literaturą światową na ten temat (Bunghetz 2022, Charters i Ali-Knight 2002, Getz i Brown 2006, Hall i Johnson i Mitchell 2000, Jurinčič i Bojnc 2009, Poitras i Getz 2006, Presenza i Minguzzi i Petrillo 2010) coraz więcej polskich autorów podejmuje się badania tej tematyki.

Analiza literatury przedmiotu wskazuje, że pojęcie enoturystyka jest wyjaśniane najczęściej jako turystyka winiarska, która z kolei nie ma jednoznacznej definicji. Można również zauważyć, że większość publikacji opisuje enoturystykę pod wieloma aspektami, adekwatnie do zjawisk i procesów społeczno-gospodarczych, które ją kształtują.

Rutkowska-Podołowska (2009, 54) uważa, że najczęściej przez enoturystykę rozumie się wyjazd w rodzinne strony wina, czyli do winiarni, winnicy czy winiarza (s. 54). Należy podkreślić, że turystyka winiarska to coś więcej niż tylko obecność turysty w winnicy, gdyż nawiązuje ona do tak ważnego jeszcze w czasach starożytnej Grecji komponentu życia człowieka (z greckiego *oinos* – wino) (Kruczek 2013, 1). Wino uznawano za cenny trunek, na tyle ważny i atrakcyjny, że generował potrzebę przemieszczania się w celu jego skosztowania. Może ono stanowić kluczowy walor, który znacząco wpływa na atrakcyjność podróży turystycznej, przyczyniając się do jej wzbogacenia i nadania wyjątkowego charakteru, może stanowić element wyżywienia, leczenia i rozrywki (Gorshkova 2018, 68–71). Dlatego enoturystyka definiowana jest również jako „wyjazdy do regionów winiarskich, w trakcie których turysta odwiedza przynajmniej jedno miejsce związane z produkcją wina (np. winnica, przetwórnia) bądź uczestniczy w imprezie o profilu winiarskim (np. degustacja wina) (Kruczek 2013, 1). W taki sposób pojmowana była turystyka winiarska u początków jej definiowania i badania, kiedy uznawano, że niezbędnymi motywami dla zwiedzających są: odwiedzanie winnic, miejsc produkcji wina, uczestniczenie w festynach związanych z winem w celu jego degustacji lub w celu poznawania regionów winiarskich (Charzyński, Nowak i Podgórski 2013, 200). Współcześnie duża część badaczy tego zjawiska uważa, że koniecznym warunkiem właściwej enoturystyki jest otwartość uczestników na zdobywanie wiedzy związanej z winem, jego wyrobem i szeroko pojętą kulturą winiarską (Kruczek 2013, 1). W rezultacie wy-

¹ Dane dotyczące wymienionych kategorii zostaną przedstawione w dalszej części opracowania.

kluczają z grona autentycznych miłośników enoturystyki wszystkich przypadkowych gości, których odwiedziny w winnicy lub uczestnictwo w degustacji nie mają na celu rozwijania wiedzy i pasji związanych z winiarstwem. Z tego względu w literaturze naukowej turystyka winiarska powiązana jest z turystyką kulturową. Ma to szczególne znaczenie dla lokalnej konsumpcji produktów kultury, takich jak wino (Lewandowska 2021, 149). Zgodnie z koncepcją enoturystyki jako podróży turystycznej połączonej z pogłębianiem wiedzy na temat wina wyróżnia się dwa modele podróży w regiony winiarskie. Pierwszy model, tzw. europejski, jest określany jako forma turystyki dla koneserów win, uczestnictwo w wydarzeniach, pogłębianie wiedzy na temat wina i jego produkcji. Drugi model, amerykańsko-australijski, łączy rekreację, rozrywkę, kupno i sprzedaż win z udziałem w licznych uroczystościach firmowych (Smogór 2012, 122). Podróże enoturystyczne odwołują się zatem do obszernego zbioru atrakcji, które powinny być ze sobą łączone, w tym do miejsc, krajobrazów, winnic, dziedzictwa i tradycji, prezentowanych w profesjonalny sposób, wskazując autentyczność i wartość kulturową konkretnego produktu enoturystycznego (Mardare 2015, 119).

Ze względu na przyrodnicze uwarunkowania uprawy winorośli zdecydowana większość winnic położona jest na terenach wiejskich, ale produkcja wina oraz świadczenie usług enoturystycznych odbywa się również w miastach. Z tego powodu celem podróży winiarskiej stają się nie tylko tzw. regiony winiarskie, ale także miasta, w których zlokalizowana jest winnica lub świadczona jest choćby część usług winiarskich. Również według Polskiej Organizacji Turystycznej ten typ turystyki zawiera się w produkcie „Turystyki miejskiej i kulturowej”, obejmującej „zorganizowane indywidualne podróże w celu zwiedzania miast, muzeów, obiektów zabytkowych (historycznych i kulturalnych) oraz uczestnictwo w imprezach kulturalnych” (Olszewski i Drózdź 2013, 437). Enoturystyka wpisuje się w typowe formy turystyki miejskiej, takie jak: zwiedzanie miast o wysokim nagromadzeniu atrakcji kulturowych (*city break*), krótkie pobyty grupowe i indywidualne w ramach objazdu, udział w imprezach kulturalnych i innych, podróże sentymentalne i etniczne, zwiedzanie obiektów o wysokiej wartości poznawczej (współczesnych i zabytkowych, np. poprzemysłowych).

Podsumowując przedstawione refleksje, można uogólnić, że enoturystyka polega na odwiedzeniu miejsca uprawy i produkcji wina oraz na jego degustacji, w połączeniu z prezentacją tzw. szlaku wina, tj. od uprawy i zbioru winogron po procesy butelkowania i starzenia się wina (Bunghesz 2022, 2). W Polsce ta forma aktywności stanowi sposób na zabawę i wykorzystanie czasu wolnego, a jednocześnie przyczynia się do rozwoju enoturystyki. Powstawanie nowych gospodarstw winiarskich, rozwój zainteresowania kulturą wina nie tylko przez specjalistów, w tym somelierów czy enologów, ale także przez osoby, które nie mają specjalistycznej wiedzy z zakresu winiarstwa sprzyja rozwojowi tej formy turystyki, a w konsekwencji przyczynia się do wzrostu popularności miejscowości oferujących ten specyficzny produkt turystyczny.

Celem niniejszej pracy jest wskazanie znaczenia winnic w rozwoju miast i enoturystyki miejskiej. Przyjęto założenie, że współcześnie enoturystyka wraz z jej upowszechnianiem się może stanowić czynnik rozwoju społeczno-gospodarczego miast.

Jednocześnie uznano, że podstawowym zasobem i warunkiem rozwoju enoturystyki jest winnica zlokalizowana na terenie miasta lub w bezpośrednim jego otoczeniu. Pozostałe warunki rozwoju enoturystyki uznano za dodatkowe, wtórne wobec istnienia winnicy. W toku rozważań zostaną porównane winnice jako czynniki, które powodują rozwój enoturystyki w wybranych miastach Polski.

Realizacja założeń badawczych została oparta na danych ilościowych i jakościowych pochodzących z następujących źródeł: zasoby informacyjne Polskiej Izby Wina, wywiady z właścicielami winnic, wywiady z pracownikami urzędów miast, dokumenty strategiczne rozwoju miast, badania własne terenowe i biuletyny informacyjne na stronach internetowych urzędów poszczególnych miast.

Zasoby informacyjne Polskiej Izby Wina zamieszczane są na portalu internetowym tej organizacji (www.winogrodniczy.pl), i są na bieżąco aktualizowane. Z właścicielami winnic przeprowadzono wywiady telefoniczne ze wspomaganie komputerowym (CATI), tylko z właścicielem winnicy Cassiopeia przeprowadzono wywiad bezpośredni. Wszystkie wywiady z winiarzami przeprowadzono 5 kwietnia 2023 r. Również wywiady z pracownikami urzędów miast były przeprowadzone telefonicznie (CATI), ale w dniach 23–24 maja 2023 i wszystkie miały charakter swobodny. W celu zweryfikowania, czy i w jaki sposób winnica jest uwzględniona w polityce rozwoju miast przeprowadzono analizę treści strategii rozwoju każdego z wybranych ośrodków miejskich, w tym: Strategii Rozwoju Miasta Częstochowa 2030+ oraz pozostałych dokumentów strategicznych – Biuletyn Informacji Publicznej Urzędu Miasta Częstochowy (dostęp 24.05.2023), Strategia Rozwoju Miasta Jastrzębie-Zdrój 2030+ (Strategia_rozwoju_miasta_Jastrzebie-Zdroj_ost.pdf., dostęp: 24.05.2023), Strategia Rozwoju Krakowa „Tu chcę żyć. Kraków 2030”, Strategia Rozwoju Krakowa – Biuletyn Informacji Publicznej Miasta Krakowa, BIP MK. Dostęp 25.05.2023, Strategia Rozwoju Gminy Okonek na lata 2022–2030, Strategia Rozwoju Gminy Okonek na lata 2022–2030, bieżące menu 1753 BIP – Gmina Okonek (biuletyn.net). Dostęp 25.05.2023, Strategia Rozwoju Gminy Pyrzyce na lata 2015–2025 – Pyrzyce, Strategia Rozwoju Gminy Pyrzyce. Dostęp: 25.05.2023.

Enoturystyka w rozwoju społeczno-gospodarczym jednostek terytorialnych – przegląd literatury

Enoturystyka to branża, która rozwija się w szybkim tempie jako forma działalności gospodarczej. Ten trend jest zauważalny nie tylko globalnie, lecz także w Polsce, zwłaszcza w ostatnich latach. Jedno z ogólnych badań nad potencjałem jej rozwoju przeprowadziła Pink (2015, 38–39), diagnozując areał, wielkość produkcji w winnicach oraz wielkość gospodarstw powstających w Polsce. Zdaniem cytowanej autorki polskie winiarstwo nadal jest branżą niszową. Sytuacja winiarstwa w naszym kraju jest nadal trudna, czego przyczyną jest niepewne otoczenie społeczno-gospodarcze oraz prawne dla prowadzenia działalności związanej z produkcją i sprzedażą wina, a także specyficzne słabe strony produkcji wina. Jako kluczowe ograniczenie rozwoju enoturystyki

Pink (2015, 46–47) wskazuje trudności sprzedaży produktów przez winiarzy, gdyż jest ona możliwa tylko w miejscu produkcji wina.

Turystykę winiarską zaczyna się postrzegać jako sferę gospodarki, która w przypadku Polski może różnicować strukturę gospodarczą gmin i regionów oraz stymulować rozwój gospodarczy tych jednostek. Z tego punktu widzenia badania prowadził Bosak (2013), który zwrócił uwagę na ekonomiczne jej aspekty, w szczególności opłacalność zakładania winnic, prowadzenie uprawy winorośli w celach komercyjnych oraz produkcja wina z winogron. Badaniami objął polskie winiarstwo i analizował, czy jest to opłacalny biznes w obliczu uwarunkowań klimatycznych w kraju. Według autora założenie winnicy związane jest z dużymi nakładami inwestycyjnymi, natomiast zwrot inwestycji wynikający ze sprzedaży wina może nastąpić po około 10 latach. Dlatego wprowadzenie dodatkowych elementów do oferty turystycznej, takich jak płatne degustacje win oraz szkolenia z zakresu winiarstwa i enologii, może znacząco wzbogacić produkt i przyczynić się do szybszej rentowności tej inwestycji. Zarówno Bosak, jak i Woszczyk (2019, 127–135), stawiając tezę, że enoturystyka może być szansą dla rozwoju regionu turystycznego, identyfikowali potrzeby rozwoju produktów enoturystycznych, w tym tworzenia nowych szlaków winnych, które mogłyby przyczynić się do rozwoju regionów turystycznych. Niektóre z badań opartych na studium przypadku Winnicy Sandomierskiej wskazywały, że istnieje duże zapotrzebowanie na produkty enoturystyczne na polskim rynku (Woszczyk 2019, 135). Inni autorzy poszukiwali zależności między turystyką winiarską a ofertą gastronomiczną w Polsce. Istotne było ustalenie, w jakim stopniu turystyka winiarska w Polsce jest rozpoznawalna na świecie, jakie jest zainteresowanie kuchnią krajową. W tym celu została przeprowadzona analiza najśłynniejszych winnic w Polsce oraz ich ofert gastronomicznych. Coraz więcej osób docenia bogactwo smaków i tradycyjnych receptur, co prowadzi do zwiększenia rozpoznawalności polskich produktów żywnościowych, w tym win. Organizowanych jest coraz więcej imprez promujących lokalną ofertę gastronomiczną, w tym festiwale, pokazy, prezentacje i degustacje wina. Takie inicjatywy przyciągają turystów zarówno z Polski, jak i z zagranicy. Oferta w zakresie turystyki winnej może stać się w najbliższym czasie bardzo ważnym elementem uzupełniającym krajową ofertę gastronomiczną, przy czym jest to silnie uwarunkowane podjęciem systematycznych działań promocyjnych (Olszewski, Drózd 2013, 440).

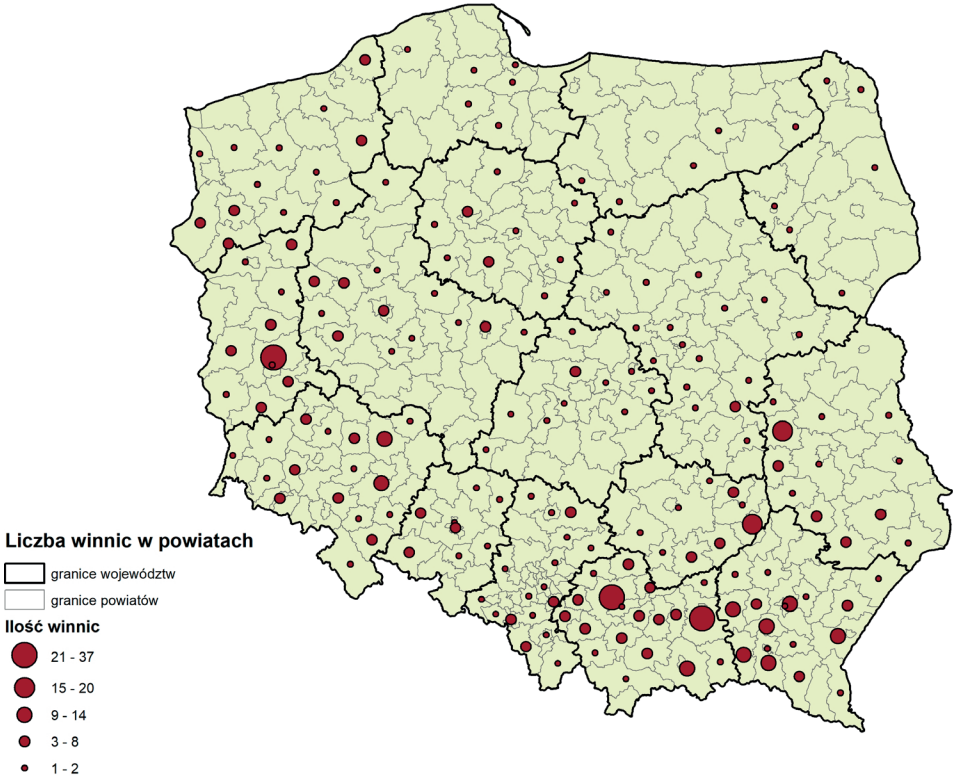
Zidentyfikowane potrzeby i możliwości rozwoju produktów enoturystycznych dają podstawy, aby sądzić, że ich znaczenie gospodarcze wzrośnie zarówno w sferze rozwoju przedsiębiorczości, jak i rozwoju jednostek lokalnych. Analiza dotychczasowego dorobku naukowego wskazuje, że enoturystyka staje się coraz częstszym aspektem badań dotyczących rozwoju miasta. Takie badanie przeprowadziła Kołodziej (2022) w województwie dolnośląskim. Jest to region, który aktualnie cieszy się popularnością enoturystyki, z czym wiąże się stworzenie szlaku turystycznego pod nazwą „Dolnośląski Szlak Wina i Piwa”. Został on powołany przez Stowarzyszenie Winnice Dolnośląskie w partnerstwie z Dolnośląskim Stowarzyszeniem Browarów Rzemieślniczych oraz dofinansowany z budżetu Samorządu Województwa Dolnośląskiego (Kołodziej 2022, 96).

Na szlaku tym zlokalizowane są między innymi: Winnica De Sas, Winnica Jaworek, Winnica Anna czy Winnica Agat. Badania nad funkcjonowaniem tego szlaku wykazały, że coraz więcej konsumentów zwraca uwagę na produkty lokalne, co przekłada się na wzrastające zainteresowanie winnicami oraz regionalnymi winami. Dlatego też inwestycje w rozwój tych winnic oraz promocja ich produktów mogą przynieść wiele korzyści zarówno lokalnej społeczności, jak i całemu regionowi (Kołodziej 2022, 95–96). Inne ujęcie badania enoturystyki w kontekście rozwoju lokalnego i regionalnego na przykładzie województwa zachodniopomorskiego zaprezentowali Głębiński i Koźmiński (2020, 264–267, 277–278). Zwrócili oni uwagę na ocenę warunków agroklimatycznych uprawy winorośli oraz na inne wybrane uwarunkowania rozwoju turystyki winiarskiej, na podstawie których wyłonili najistotniejsze czynniki wpływające na możliwość rozwoju turystyki winiarskiej. W celu zidentyfikowania tych czynników konieczne jest uwzględnienie dostępnych danych klimatycznych, statystyk ruchu turystycznego i uwarunkowań formalno-prawnych związanych z uprawą winorośli oraz produkcją i sprzedażą wina w Polsce. W przypadku województwa zachodniopomorskiego analiza dała podstawy do wskazania obszarów o potencjalnie sprzyjających warunkach agroklimatycznych dla uprawy winorośli oraz wskazania terenów najbardziej odpowiednich do rozwoju turystyki winiarskiej, przynoszącej korzyści ekonomiczne i społeczne (Głębiński i Koźmiński 2020, 264–267, 277–278).

Polska należy do tych krajów w Europie, które nie są uważane za kraje winiarskie. Niemniej jednak funkcjonowanie winnic jest w tych krajach zauważalne i są z nimi związane pozytywne oczekiwania. Przykładem kraju europejskiego, w którym winnice, winiarstwo i enoturystyka, podobnie jak w Polsce, stanowią niszowe sfery rozwoju, jest Rumunia. Mimo korzystniejszych uwarunkowań przyrodniczych i większej obfitości w winnice przez długi czas turystyka winiarska była niezrozumiałą działalnością w tym kraju. Podejmując decyzję o inwestowaniu w rozwój rumuńskiej enoturystyki, nie ograniczono jej do poznania i smakowania wina, ale poszerzono o poznanie historii winorośli, informacje o winogronach i procesie produkcji wina. Bunghez (2022, 2–5) wskazuje, że aktualnie turystyka winiarska w Rumunii jest dla turystów interesująca, gdyż daje możliwość odkrycia wielu ciekawych informacji na temat historii wina, a ponadto sprawia przyjemność z odwiedzania specjalnych, niepowtarzalnych miejsc. Wzrasta zainteresowanie turystyką winiarską w Rumunii, a coraz większa liczba osób decyduje się na odwiedzanie winnic zarówno w celu degustacji, jak i relaksu. Okazało się, że większość klientów podejmuje wysiłek, aby przyjechać do winnicy, ponieważ ilość informacji podawanych na etykiecie butelki była niewystarczająca. Wrażenia z wizyty są dodatkowo wzmocnione przez fakt, że większość winiarni znajduje się w bardzo pięknych wiejskich okolicach. Dlatego turystyka winiarska w Rumunii jest przedsięwzięciem, które charakteryzuje duży potencjał turystyczny, zwłaszcza na obszarach o bogatszej historii w działalności winiarskiej. Ten niszowy sektor turystyczny jest w fazie wzrostu i ma stanowić ważną sferę gospodarki w wielu miejscowościach winiarskich, zarówno pod względem ekonomicznym, jak i kulturowym, integrując elementy tradycji i historii (Bunghez 2022, 7).

Winnice w Polsce

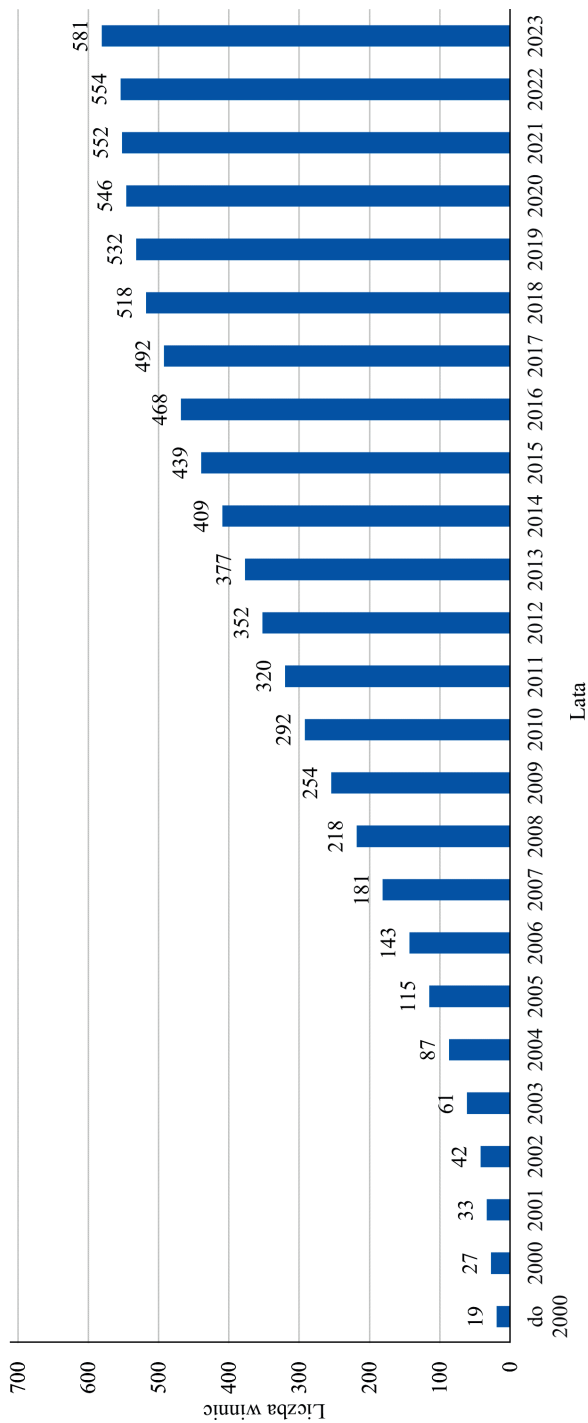
Polskie winiarstwo ma długą historię, sięgającą nawet IX wieku, co może być zaskakujące, biorąc pod uwagę fakt, że profesjonalne winnice zaczęły się pojawiać na polskiej mapie dopiero w ciągu ostatnich 30 lat (Pawłowski 2023, 209). Jednak w ciągu ostatnich 10 lat można zauważyć szczególnie dynamiczny rozwój tego sektora. Obecnie powierzchnia winnic przekracza już 500 ha. Według danych Polskiej Izby Wina (www.winogrodniczy.pl) obecnie mamy 581 winnic (rycina 1).



Ryc. 1. Liczba winnic w powiatach w Polsce w 2023 r. i lokalizacja badanych winnic

Źródło: winogrodniczy.PL (dostęp: 1.06.2023).

Dane przedstawione w tabeli 1 ukazują 30-krotny wzrost liczby winnic w Polsce w okresie 23 lat. W roku 2000 istniało ich jedynie 19, w roku 2023 liczba ta wzrosła do 581. Można zauważyć, że w latach 2003–2017 dynamika powstawania nowych była największa, a w szczególności w latach 2003 i 2004. Mimo niewielkiego spadku trend rozwojowy winnic w Polsce nadal trwa. W bieżącym roku można zaobserwować ponowny wzrost na skutek trwającego procesu zakładania nowych winnic. To sugeruje, że trend jest wzrostowy.



Wykres 1. Liczba winnic w Polsce w latach 2000–2023

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z portalu: Winogrodniczy.PL (dostęp: 5.05.2023).

Tabela 1

Dynamika zmiany liczby winnic w Polsce od 2000 roku

Rok	Liczba winnic	Wzrost liczby winnic	
		rok poprzedni = 100% (rok do roku)	do 2000 r. = 100%
do 2000	19		1
2000	27	1	142
2001	33	122	174
2002	42	127	221
2003	61	145	321
2004	87	143	458
2005	115	132	605
2006	143	124	753
2007	181	127	953
2008	218	120	1147
2009	254	117	1337
2010	292	115	1537
2011	320	110	1684
2012	352	110	1853
2013	377	107	1984
2014	409	108	2153
2015	439	107	2311
2016	468	107	2463
2017	492	105	2589
2018	518	105	2726
2019	532	103	2800
2020	546	103	2874
2021	552	101	2905
2022	554	100	2916
2023	581	105	3058

Źródło: opracowanie własne.

Polska jest uważana za młodego producenta win, ale posiada duży potencjał, a produkowane wina zdobywają coraz większe uznanie w międzynarodowych konkursach (Pawłowski 2023, 209). Klimatycznie nasz kraj nie jest typowym regionem winiarskim, jednakże dzięki wykorzystaniu nowoczesnych technologii i selekcji odmian winorośli produkcja wina stała się coraz bardziej popularna i konkurencyjna na rynku międzynarodowym. Obecnie większość producentów polskiego wina

znajduje się w województwie małopolskim, natomiast największe powierzchniowo winnice istnieją w województwie lubuskim. Pod względem liczby producentów i obszarów winnic wyróżnia się także Dolny Śląsk, natomiast województwo wielkopolskie charakteryzuje się dynamicznym rozwojem produkcji wina, a jednym z regionów winiarskich są okolice miasta Kalisz. Łącznie najwięcej winnic znajduje się w południowo-zachodniej części kraju, w szczególności w okolicach Zielonej Góry i w dolinie dolnej Odry. W tych rejonach występuje klimat sprzyjający uprawie winorośli.

Winnice w wybranych miastach w Polsce

Pośród wszystkich winnic w Polsce do analizy w artykule zostały wybrane te, które zlokalizowane są w miastach. Wybór winnic został dokonany na podstawie kilku kryteriów, takich jak wielkość, popularność i rok powstania winnicy oraz rok produkcji wina. Celem było wyselekcjonowanie winnic, które związane są lokalizacyjnie z miastem, co oznacza, że założono je na peryferiach albo na granicy miasta i terenów wiejskich lub w strefie podmiejskiej, a dodatkowo wyróżniają się na tle innych winnic przynajmniej jednym z pozostałych kryteriów. Uznano, że takie winnice cechuje potencjał do rozwoju enoturystyki. Ostatecznie do badania wybrano winnice: Bekasiak w Pырzyczach, Teclawska Góra w Okonku, Cassiopeia w Jastrzębiu-Zdroju, Srebrna Góra w Krakowie i Bugara w Częstochowie (rycina 2).

Pierwszą z wybranych jest Winnica Bekasiak, której nazwa pochodzi od nazwiska rodziny zajmującej się produkcją sadowniczą (uprawy jabłoni, gruszy, czereśni), a dodatkowo uprawą winorośli i produkcją wina. Nowa forma działalności okazała się dobrym wyborem i stała się kluczową pasją właścicieli, a także sferą dochodową. Produkowane wino było wielokrotnie nagradzane na ogólnopolskich konkursach, co wpłynęło na inwestycje w poprawę technologii produkcji wina i podnoszenie jego jakości (Winnica Bekasiak – Winnice Pomorza Zachodniego, dostęp: 22.05.2023).

Winnica Teclawska Góra została nazwana od miejsca lokalizacji, czyli Góry Teclawa na Pojezierzu Szczecińskim. Jednakże pojawiają się informacje, że jej nazwa nawiązuje do XVI-wiecznej legendy o rycerzu-rozbójniku Teclawie, który niegdyś zamieszkiwał okolice winnicy, a nawiązaniem do legendy jest motyw miecza we współczesnym logo. Niemniej jednak jest to rodzinna działalność, której udokumentowana historia sięga końca XIX wieku. Aktualnie należy ona do utworzonego w sierpniu w 2021 roku Stowarzyszenia Winnic Pomorza Zachodniego (Winnica Teclawska Góra – rzemieślnicza rodzinna winnica-winnicateclawskagora.pl).

Winnica Cassiopeia jest położona na terenie pagórkowatym Płaskowyżu Rybnickiego w Jastrzębiu-Zdroju, w dzielnicy Bzie Górne. Jej wyróżnikiem jest w pełni ekologiczna produkcja win, co oznacza, że cały proces produkcji odbywa się bez stosowania sztucznych środków ochrony roślin, a winogrona są zbierane ręcznie. Jest to w pełni prywatne przedsięwzięcie winiarza, który rozpoczął działalność z pasji, a nie w celu dochodowym. Jednakże skuteczny rozwój działalności spowodował, że w ofercie win-

nicy są wina białe, czerwone oraz różowe, charakteryzujące się specyficznym bukietem smakowym i aromatycznym (Winnica Cassiopeia – Portal Śląskiego Stowarzyszenia Winiarzy, winosilesia.pl).

Winnica Srebrna Góra jest położona w Krakowie, u stóp klasztoru o.o. Kamedułów na Bielanach. Jest ona jedną z największych winnic w Polsce, składa się z dwóch części. Pierwsza część mieści się na Bielanach, natomiast druga usytuowana jest w pobliskich Przegorzałach. Wino produkowane jest w zabytkowych pomieszczeniach gospodarczych kamedulskiego klasztoru, ale w nowoczesnych tankach ze stali nierdzewnej. Nad całością produkcji czuwa polska enolog (specjalistka od win) – Agnieszka Rousseau (Winnica Srebrna Góra – Wina z serca Krakowa, winnicasrebrnagora.pl).

Winnica Bugara, znajdująca się w województwie śląskim, istnieje od 2008 roku, kiedy to zostały posadzone pierwsze sadzonki Rieslinga. Jest to szczep powszechnie wykorzystywany do produkcji wina w Polsce ze względu na sprzyjający klimat do jego uprawy. Winnica Bugara to jedyna winnica w Częstochowie, będąca ciekawą atrakcją dla miłośników wina zlokalizowaną na regionalnym szlaku rowerowym (winnicabugara.pl).

Każda z wybranych winnic ma unikalną cechę, np. historię czy sposób produkcji, i oferuje w różnej formie atrakcje turystyczne, przez co stwarza możliwości rozwoju enoturystyki. Zestawienie cech opisujących wybrane winnice obrazuje tabela 2.

Na podstawie przedstawionych informacji można stwierdzić, że winnice mają zróżnicowaną powierzchnię, różny okres funkcjonowania, uprawy różnych szczepów, ale oferują podobny zakres usług enoturystycznych. W grupie badanych winnic największą i najstarszą jest Winnica Srebrna Góra, która jednak nie prowadzi sprzedaży win, co stanowiłoby niejako dopełnienie oferowanego produktu turystycznego. W podobnej sytuacji są winnice Bugara i Teclawska Góra. Może to potwierdzać wskazywane w literaturze przedmiotu, a także podczas wywiadu z winiarzami, duże znaczenie uwarunkowań prawnych w zakresie sprzedaży win. Wydaje się więc, że jest to kluczowa bariera w rozwoju pełnowymiarowego produktu turystyki winiarskiej w Polsce. Pozostałe usługi wchodzące w zakres produktu turystycznego są przez badane winnice świadczone i to one pozwalają generować zysk z prowadzonej działalności. Świadczenie pozostałych usług powoduje, że winnice stają się celem podróży turystycznej.

Powstaje pytanie, jak turystyka winiarska wpływa na rozwój miasta i kształtowanie jego powiazań z otoczeniem, w którym zlokalizowana jest winnica. Miasta mogą czerpać korzyści ekonomiczne i pozaekonomiczne z pobytów turystów, co wiąże się z rosnącym zainteresowaniem lokalną gospodarką oraz wzmacnianiem jej atrakcyjności. Wynikają one z użytkowania przez turystów miejskiej oferty tzw. okołoturystycznej, np. usług komunikacyjnych (parkowanie), gastronomicznych, handlowych i innych, a także wpływają na upowszechnienie wiedzy o mieście i jego atrakcjach turystycznych. W świetle przedstawionych teoretycznych założeń można oczekiwać, że miasta, w których winnice są zlokalizowane, uwzględniają w strategiach rozwoju obecność winnicy,

Tabela 2

Cechy wybranych winnic

Lp.	Winnica	Położenie	Areał	Rok założenia	Usługi dostępne na terenie winnicy				Unikalne cechy
					zwiedzanie winnicy	możliwość degustacji wina	możliwość zakupu wina w winnicy	poznawanie procesu produkcji	
1	Winnica Bekasiak	Pyrzyce (woj. zachodniopomorskie)	2,5 ha	2010	1	1	1	1	11 różnych szczepów, w tym najbardziej popularne szczepy spotykane w Polsce takie jak: Rondo Johanner, Regent.
2	Winnica Teclawska Góra	Okonek (woj. wielkopolskie)	ponad 1 ha	2012	1	1	0	1	10 różnych szczepów, w tym: Blanc, Muscaris, Johanner, Hibernal.
3	Winnica Bugara	Częstochowa (woj. śląskie)	2 ha	2018	1	1	0	1	7 różnych szczepów, w tym jako pierwsze posadzone sadzonki Rieslinga.
4	Winnica Cassiopeia	Jastrzębie (woj. śląskie)	1ha/ 0,06 ha	2010	1	1	1	1	4 różne szczepy, w tym jedna z najnowszych niemieckich odmian przerobowych: Cabernet Dorsa
5	Winnica Srebrna Góra	Kraków (woj. małopolskie)	28 ha	2008	1	1	0	1	8 różnych szczepów, w tym: Gewürztraminer, Pinot Noir.

0 – brak dostępnej usługi

1 – możliwość usługi

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych pozyskiwanych ze stron internetowych: <https://winnicabugara.pl/> – (dostęp: 4 kwietnia 2023), Winnica Cassiopeia – Jastrzębie Zdrój – (dostęp: 4 kwietnia 2023), <https://winnicapomorzachodniego.pl/> – (dostęp: 4 kwietnia 2023), Winnica Teclawska Góra – rzemieślnicza rodzinna winnica (winnicateclawskagora.pl) – (dostęp: 4 kwietnia 2023), Winnica Srebrna Góra – Wina z serca Krakowa (winnicasrebrnagora.pl) – (dostęp: 4 kwietnia 2023).

i to w wymiarze pozytywnym – jako mocną stroną, względnie szansę rozwoju. W celu weryfikacji, czy i w jakim zakresie obecność winnic ujęto w programach i strategiach rozwoju badanych miast przeprowadzono kwerendę aktualnych dokumentów, dostępnych na oficjalnych stronach internetowych (w Biuletynie Informacji Publicznej) urzędów miast i gmin. Wyniki analizy zaprezentowano w tabeli 3.

Tabela 3

Postrzeżenie winnic jako elementów rozwoju miasta przez władze miast i właściciela winnicy

Lp.	Nazwa winnicy	Lokalizacja (miasto, województwo)	Związek z rozwojem miasta z perspektywy		Promowanie winnicy przez miasto poprzez	
			miasta	właściciela winnicy	Internet	wydarzenia kulturalno-rozrywkowe
1	Bekasiak	Pyrzyce zachodnio-pomorskie				
2	Teclawska Góra	Okonek wielkopolskie	0	0	0	1
3	Bugara	Częstochowa śląskie	0	1	0	1
4	Cassiopeia	Jastrzębie-Zdrój śląskie	1	1	0	1
5	Srebrna Góra	Kraków małopolskie	1	1	0	1

0 – brak uwzględnienia w dokumentach strategicznego rozwoju

1 – wykazanie związku winnicy z rozwojem miasta

Źródło: opracowanie własne na podstawie wywiadów z pracownikami urzędów miast jak i właścicielami winnic oraz dokumentów umieszczonych na stronach internetowych – Urząd miasta Pyrzyce (dostęp: 23.05.2023), Portal informacyjny gminy Okonek – Urząd Miejski Okonek (dostęp: 23.05.2023), Urząd Miasta Częstochowy (czestochowa.pl) (dostęp: 23.05.2023), oficjalna strona miasta Jastrzębie-Zdrój (jastrzebie.pl) (dostęp: 23.05.2023), strona główna Biuletynu Informacji Publicznej Miasta Krakowa – BIP MK (dostęp: 23.05.2023).

Tabela 4

Zakres i sposób uwzględniania winnicy w polityce rozwoju badanych miast

Miasto	Uwagi
Pyrzyce	<ul style="list-style-type: none"> – Winiarz nie jest w stanie ocenić możliwości powiązania winnicy z rozwojem miasta, ponieważ winnica działa krótko – Winnica nie jest wykazana na stronie miasta pyrzyce.um.gov.pl, nie jest też wskazana w żadnym kontekście w dokumentach programowych i planistycznych dla miasta – Jedynym miejskim kanałem promocji i popularyzacji wiedzy o winnicy jest jej uczestnictwo w corocznych imprezach typu dożynki / eventy / dni miasta
Okonek	<ul style="list-style-type: none"> – Winiarz uważa, że winnica pozytywnie wpływa na rozwój miasta, władze miasta interesują się winnicą, podobnie okoliczne miejscowości – Winnica nie jest wykazana na stronie miasta – Portal informacyjny gminy Okonek, Urząd Miejski Okonek, nie jest też wskazana w żadnym kontekście w dokumentach programowych i planistycznych dla miasta – Winnica i jej produkty są prezentowane na festiwalu wina, który jest organizowany przez miasto Szczecin

Tabela 4 cd.

Miasto	Uwagi
Częstochowa	<ul style="list-style-type: none"> – Zdaniem winiarza, obecność winnicy pozytywnie wpływa na rozwój miasta. Istnienie winnicy w okolicy może przyczynić się do zwiększenia popularności miasta wśród turystów. Unikalność winnicy, będącej jedyną taką w okolicy, może stanowić atrakcję dla osób poszukujących nowych doświadczeń enoturystycznych, obecność winnicy w Częstochowie ma pozytywny wpływ na miasto poprzez zwiększenie atrakcyjności turystycznej, wsparcie lokalnej społeczności i stymulowanie rozwoju gospodarczego – Winnica nie jest wykazana na stronie miasta Urząd Miasta Częstochowy (czestochowa.pl), nie jest też wskazana w żadnym kontekście w dokumentach programowych i planistycznych dla miasta – Winnica i jej produkty są prezentowane podczas organizowanych imprez w mieście Częstochowa typu: targi bożonarodzeniowe, targi wielkanocne, festiwale – Według Częstochowskiej Organizacji Turystycznej – Częstochowska Organizacja Turystyczna (czot.pl) – winnica pozytywnie wpłynęła na rozwój turystyczny miasta
Jastrzębie-Zdrój	<ul style="list-style-type: none"> – Zdaniem winiarza winnica ma pozytywny wpływ na rozwój miasta – Na stronie miasta Jastrzębie-Zdrój – Oficjalna strona miasta Jastrzębie-Zdrój (jastrzebie.pl) nie ma informacji o winnicy Cassiopeia. Na stronie można znaleźć informacje o winnicy Laguna, która cieszy się największą popularnością wśród mieszkańców Jastrzębia-Zdroju oraz pobliskich wiosek – W strategii miasta Jastrzębie Zdrój jest wzmianka o święcie wina organizowanym co roku na terenie miasta jako nośnika kształtowania spójności społecznej i potencjału turystycznego miasta
Kraków	<ul style="list-style-type: none"> – Brak informacji od winiarza – Winnica jest ujęta na stronie miasta – Strona główna BIP- Biuletyn Informacji Publicznej Miasta Krakowa – BIP MK – w informacji turystycznej, „Kraków na rowerze” – zostały umieszczone informacje o zwiedzaniu winnicy podczas wycieczki rowerowej – W Strategii miasta nie została uwzględniona żadna informacja, jak i plan dotyczący winnicy

Źródło: opracowanie własne na podstawie wywiadów z pracownikami urzędów miast oraz właścicielami winnic i dokumentów umieszczonych na stronach internetowych – Urząd miasta Pyrzyce (dostęp: 23.05.2023), Portal informacyjny gminy Okonek – Urząd Miejski Okonek (dostęp: 23.05.2023), Urząd Miasta Częstochowy (czestochowa.pl) (dostęp: 23.05.2023), oficjalna strona miasta Jastrzębie-Zdrój (jastrzebie.pl) (dostęp: 23.05.2023), strona główna Biuletynu Informacji Publicznej Miasta Krakowa – BIP MK (dostęp: 23.05.2023).

Analiza miejsca i znaczenia winnic w polityce badanych miast wskazuje, że powiązanie pomiędzy projektowaniem lub programowaniem rozwoju miasta a obecnością winnic jest słabe. W większości nie istnieją powiązania pomiędzy tymi dwoma czynnikami. Miasta nie dostrzegają korzyści z rozwoju winnic. Podobnie – zdaniem władz miast – winnice nie mają wpływu na ich rozwój. Na oficjalnych stronach urzędów badanych miast nie ma informacji o lokalizacji czy funkcjonowaniu winnic, jest to działalność gospodarcza traktowana marginalnie. Żadna z analizowanych winnic nie została uwzględniona w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego miast. W strategiach rozwoju miast będących ich siedzibami również nie ma szczegółowych

zapisów dotyczących winnic, pojawiają się jedynie wzmianki na temat ich istnienia lub lokalnych produktów, takich jak wino.

Na podstawie opinii właścicieli winnic można dojść do wniosku, że większość z nich dostrzega znaczący wpływ winnic i enoturystyki na rozwój miasta. Właściciele zauważają wzrost liczby turystów odwiedzających wybrane miejsca. Promocja winnic podczas wydarzeń kulturalno-rozrywkowych, którą można dostrzec w większości z badanych miast, jest w większym stopniu efektem zaangażowania się winiarzy niż władz miejskich. Pozytywnym tego przykładem jest Festiwal Wina w Szczecinie organizowany przez miasto, gdzie pobliskie winnice są zapraszane do współorganizacji.

Podsumowując zestawienie informacji na temat winnic, zebranych ze źródeł, takich jak strony urzędów miast, wywiady z pracownikami urzędów i wywiady z właścicielami winnic, można stwierdzić, że mają one potencjał do poszerzenia wiedzy o znaczeniu enoturystyki. Miastem wyróżniającym się na tle badanych miast jest Jastrzębie-Zdrój, które zarówno na oficjalnej stronie urzędu, jak i w strategii miasta podaje informacje na temat produktów takich jak wino. Wywiad z winiarzem potwierdził też, że miasto współpracuje z lokalnymi winnicami, organizując co roku Dni Wina, a ponadto powstaje „Cieszyński szlak wina”, co jest dowodem na to, że winnice są dostrzegane jako produkt turystyczny miast. Celem tego szlaku jest promocja Śląska Cieszyńskiego oraz przekonanie enoturystów, by zostawali w tym regionie dłużej niż tylko jeden dzień. Jednakże, poza tym przypadkiem, żadne z pozostałych wybranych miast nie wiąże rozwoju z winnicą i nie uczestniczy w promocji lokalnego przedsiębiorcy. Należy oczekiwać, że winnice mogłyby stać się nowym produktem lub wzbogacić dotychczasową ofertę turystyczną – przy zmianie polityki miast.

Ustalenia badawcze – podsumowanie

Wraz z rosnącym zainteresowaniem winami winnice stają się coraz bardziej popularnym celem wycieczek turystycznych, co przyczynia się do wzrostu ruchu turystycznego w danym obszarze. Mogą one stworzyć unikalny wizerunek miasta i regionu, mają też potencjał do rozwoju enoturystyki w obszarach bez tradycji winiarskich. Ponadto są one często kojarzone z kulturą i sztuką, a także z wysoką jakością życia. Pożądane jest więc promowanie lokalnej kultury i tradycji winiarskiej, gdyż winnice w miastach są często związane z lokalnymi tradycjami i kulturą. Wina produkowane w takich winnicach są często charakterystyczne dla regionu, co przyciąga turystów, którzy chcą poznać lokalne zwyczaje i kulturę. Mogą także przyczynić się do tworzenia nowych miejsc pracy w sektorze rolniczym i turystycznym. Produkcja wina wymaga zaangażowania wielu specjalistów, takich jak enolodzy, sommelierzy, pracownicy winnic, a także pracownicy branży turystycznej, którzy obsługują turystów odwiedzających winnice.

W Polsce dostrzega się wzrost liczby winnic i potencjał do rozwoju enoturystyki, w tym w miastach. Można założyć, że z niszowego działu turystyki w przyszłości może ukształtować się w znacznie większym zakresie zapotrzebowanie na usługi enoturystyczne. Jednakże na podstawie analizy wybranych winnic na badanym obszarze

stwierdza się, że ani winnice, ani enoturystyka nie są uznawane za ważny aspekt lub czynnik sprawczy rozwoju miast. W szczególności jest to widoczne w postępowaniu władz miejskich. Większe oczekiwania i optymistyczne spojrzenie prezentują winiarze. Zatem przedstawione argumenty potwierdzające duże znaczenie winnic w rozwoju miast nie mają jeszcze zastosowania w praktyce. Ten niszowy produkt praktycznie nie jest uwzględniany w strategiach, jak również w polityce miast, a mógłby stanowić ciekawą alternatywę dla innych atrakcji, nawet na poziomie regionu.

Bibliografia

- Bosak, Wojciech. 2013. *Oplacalność produkcji wina oraz możliwości rozwoju komercyjnego winiarstwa w Polsce*. Kraków: Polski Instytut Winorośli i Wina.
- Bunghhez, Corina Larisa. 2022. *Enotourism: Analysis and Case Study*, Bucharest: University of Economic Studies, Bucharest, Romania.
- Charzyński, Przemysław, Nowak Anna, Podgórski Zbigniew. 2013. *Turystyka winiarska na Ziemi Lubuskiej – historycznie uwarunkowana konieczność czy nowatorskie rozwiązanie?* Toruń: Katedra Gleboznawstwa i Kształtowania Krajobrazu, Wydział Nauk o Ziemi, Uniwersytet Mikołaja Kopernika.
- Głabiński Zbigniew, Koźmiński Czesław. 2020. *Turystyka winiarska jako czynnik lokalnego rozwoju obszarów wiejskich województwa zachodniopomorskiego*. Szczecin: Uniwersytet Szczeciński, Wydział Ekonomii, Finansów i Zarządzania, Katedra Geografii Społeczno-Ekonomicznej.
- GORSHKOVA L. 2018. *Development of wine tourism as a specialized type of tourist activity*. Visnyk Užhorodskoho na-Tsionalnoho universytetu. Mizhnarodni ekonomichni vidno-Syny Ta Svitove Hospodarstvo, 17(1), 68–71.
- Kołodziej, Izabela. 2022. *Specyfika i perspektywy rozwoju enoturystyki w województwie dolnośląskim*. Wrocław: Uniwersytet Ekonomiczny we Wrocławiu.
- Kruczek, Zygmunt. 2013. *Enoturystyka w Polsce i na Świecie*. Kraków: Wydawnictwo Proksenia.
- Lewandowska, Natalia. 2021. *Turystyka winiarska w Kolumbii Brytyjskiej w Kanadzie*. Kraków: Annales Universitatis Paedagogicae Cracoviensis. 339, *Studia Geographica* 16, 140–156.
- Mardare Aliona. 2015. *The enotouristic offer in the republic of Moldova*. Rumunia: Quaestus multidisciplinary research journal.
- Olszewski Jacek i Remigiusz Drózdź. 2013. Polska Oferta w zakresie „Enoturystyki”. *Hygeia Public Health*, 48(4), s. 437.
- Pawłowski Adam. 2023. *Katalog win 2023*. Vininova – wielkopolski importer i dystrybutor win.
- Pink Małgorzata. 2015. *Polska jako kraj winiarski? Od tradycji do rodzących się możliwości*. Kraków: Uniwersytet Rolniczy w Krakowie. *Problemy Drobnych Gospodarstw Rolnych*, 2, 37–56.
- Rutkowska-Podołowska Małgorzata. 2014. *Winoterapia jako część enoturystyki i jej wpływ na organizm człowieka*. Wrocław: Politechnika Wrocławska.
- Smogór Jarosław. 2012. *Wpływ autostrady Warszawa–Berlin na rozwój Enoturystyki w Województwie Lubuskim*. Poznań: STUDIA PERIEGETICA. Zeszyty Naukowe Wielkopolskiej Wyższej Szkoły Turystyki i Zarządzania w Poznaniu, 7.
- Woszczyk Joanna. 2019. *Enoturystyka szansą dla rozwoju regionu turystycznego*. Poznań: Uniwersytet Ekonomiczny w Poznaniu.

Strony internetowe

- syskonf.pl; III Ogólnopolska Studencko-Doktorancka Konferencja Naukowa Turystyki ECONFTOUR2019. Dostęp: 20.07.2023.
- winnicasrebrnagora.pl; Winnica Srebrna Góra – Wina z serca Krakowa. Dostęp: 22.05.2023.
- winosilesia.pl; Winnica Cassiopeia – Portal Śląskiego Stowarzyszenia Winiarzy Jastrzębie Zdrój. Dostęp: 9.05.2023.

-
- winnicateclawskagora.pl; Winnica Teclawska Góra – rzemieślnicza rodzinna winnica. Dostęp: 24.05.2023.
- winnicpomorzazachodniego.pl; Winnice Pomorza Zachodniego – Winnice Zachodniopomorskie. Dostęp: 22.05.2023.
- vinisfera.pl/wina-brazylijskie-w-warszawie; Wina brazylijskie w Warszawie – Vinisfera. Dostęp: 02.05.2023
- winnicabugara.pl/#; Winnica Bugara. Dostęp: 22.05.2023.
- Strategia Rozwoju Miasta Częstochowa 2030+ – Strategia Miasta Częstochowy oraz pozostałe dokumenty strategiczne – Biuletyn Informacji Publicznej Urzędu Miasta Częstochowy (czestochowa.pl). Dostęp: 24.05.2023.
- Strategia Rozwoju Miasta 2030+ – Oficjalna strona miasta Jastrzębie-Zdrój (jastrzebie.pl). Dostęp: 24.05.2023.
- Strategia Rozwoju Krakowa- Biuletyn Informacji Publicznej Miasta Krakowa – BIP MK: Dostęp: 25.05.2023.
- Strategia Rozwoju Gminy Okonek na lata 2022–2030, bieżące, menu 1753 – BIP – Gmina Okonek (biuletyn.net). Dostęp: 25.05.2023.
- Pyrzyce – Strategia Rozwoju Gminy Pyrzyce. Dostęp: 25.05.2023.

OPRACOWANIE REDAKCYJNE

Karina Ćwirzeń

REDAKCJA TECHNICZNA

Jolanta Brodziak

SKŁAD I ŁAMANIE

Waldemar Szweda

KOREKTA

Karina Ćwirzeń (teksty polskojęzyczne)
Jacek Jędrzejowski (teksty anglojęzyczne)

PROJEKT OKŁADKI

Jolanta Brodziak

Zdjęcie na okładce: rynek we Wrocławiu.
Autor: 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 2023

ISSN 2082-4793
e-ISSN 2543-5302

Wydawnictwo Uniwersytetu Opolskiego, ul. Dmowskiego 7–9, 45-365 Opole.
Wydanie I. Nakład 80 egz.

Składanie zamówień: tel. 77 401 66 89, e-mail: wydprom@uni.opole.pl.

Druk i oprawa: volumina.pl Sp. z o.o.