

POLSKA AKADEMIA NAUK  
KOMITET PRZESTRZENNEGO  
ZAGOSPODAROWANIA KRAJU

**STUDIA**  
**CYKL MONOGRAFII**

KRYSTIAN HEFFNER  
KRZYSZTOF GASIDŁO  
ANDRZEJ KLASIK  
RAFAŁ BLAZY  
ALIRZA MAMEDOV  
FLORIAN KUŹNIK  
ARTUR OCHOJSKI  
KRZYSZTOF WRANA  
MAŁGORZATA PIĘTA-KANURSKA  
JAN KUBEC  
ANNA STARZEWSKA-SIKORSKA  
LESZEK TRZAŚKI  
JUSTYNA GORGOŃ  
JERZY RUNGE  
JAKUB TACZANOWSKI  
ADAM PAROL  
ARKADIUSZ KOŁOŚ  
ADAM BARTOSZEK  
SŁAWOMIR SITEK  
ANDRZEJ ZBOROWSKI  
JADWIGA GAŁKA

**MIASTA KREUJĄCE SIĘ.  
OD KREATYWNEGO MYŚLENIA  
DO SPRAWNEGO WDRAŻANIA**

TOM 21/213

WARSZAWA 2023

POLSKA AKADEMIA NAUK  
KOMITET PRZESTRZENNEGO  
ZAGOSPODAROWANIA KRAJU

STUDIA  
CYKL MONOGRAFII

MIASTA KREUJĄCE SIĘ.  
OD KREATYWNEGO MYŚLENIA  
DO SPRAWNEGO WDRAŻANIA

*(Creative Cities. From Creative Thinking  
to Effective Implementation)*

KRYSTIAN HEFFNER  
KRZYSZTOF GASIDŁO  
ANDRZEJ KLASIK  
RAFAŁ BLAZY  
ALIRZA MAMEDOV  
FLORIAN KUŹNIK  
ARTUR OCHOJSKI  
KRZYSZTOF WRANA  
MAŁGORZATA PIĘTA-KANURSKA  
JAN KUBEC  
ANNA STARZEWSKA-SIKORSKA  
LESZEK TRZAŚKI  
JUSTYNA GORGOŃ  
JERZY RUNGE  
JAKUB TACZANOWSKI  
ADAM PAROL  
ARKADIUSZ KOŁOŚ  
ADAM BARTOSZEK  
SŁAWOMIR SITEK  
ANDRZEJ ZBOROWSKI  
JADWIGA GAŁKA

TOM 21/213  
WARSZAWA 2023



Uniwersytet  
Ekonomiczny  
w Katowicach

**POLSKA AKADEMIA NAUK  
KOMITET PRZESTRZENNEGO ZAGOSPODAROWANIA KRAJU**

**Redakcja Wydawnictw**

Tomasz Komornicki (Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania PAN)  
Andrzej Jakubowski (Uniwersytet Marii Curie-Skłodowskiej)  
Barbara Szejgiec-Kolenda (Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania PAN)

**Rada Redakcyjna**

Paweł Churski (Uniwersytet im. Adama Mickiewicza w Poznaniu), Krzysztof Janc (Uniwersytet Wrocławski), Arkadiusz Kołoś (Uniwersytet Jagielloński w Krakowie), Paulina Legutko-Kobus (Szkoła Główna Handlowa w Warszawie), Piotr Lorens (Politechnika Gdańska), Tadeusz Markowski (Uniwersytet Łódzki), Radomir Matczak (SWPS Uniwersytet Humanistycznospołeczny), Maciej Nowak (Zachodniopomorski Uniwersytet Technologiczny w Szczecinie), Aleksandra Nowakowska (Uniwersytet Łódzki), Jacek Szlachta (Szkoła Główna Handlowa w Warszawie), Janusz Zaleski (Politechnika Wrocławska), Jacek Zaucha (Uniwersytet Gdański)

**Opracowanie redakcyjne i techniczne**

Ewa Ryżlak

**Recenzenci**

Tadeusz Kudłacz i Andrzej Miszczuk

**Adres Redakcji**

00-901 Warszawa, Pałac Kultury i Nauki,  
piętro 23, pokój 2308, tel. (022) 182-68-75; e-mail: kpzk@pan.pl

© Copyright by Komitet Przestrzennego Zagospodarowania Kraju PAN

Warszawa 2023

ISBN (e-ISBN): 978-83-66847-74-3  
doi 10.24425/149455

Publikacja została sfinansowana ze środków Uniwersytetu Ekonomicznego w Katowicach  
w ramach Colloquium: Przyszłość Miast Śląskich

Skład i łamanie:  
LogoScript sp. z o.o.  
www.logoscript.pl  
logoscript@logoscript.pl  
tel. (+48) 693 699 709

Druk i oprawa:  
Agencja Wydawniczo-Poligraficzna GIMPO  
ul. Transportowców 11, 02-858 Warszawa  
tel. +48 501 076 031  
e-mail: gimpo@poligrafia.waw.pl

# Spis treści

## Contents

<b>Abstract</b> .....	7
<b>Wprowadzenie</b> .....	13
<i>Introduction</i>	
<b>CZĘŚĆ I. MIASTA WSPÓLZARZĄDZANE I WSPÓLKREOWANE; W KIERUNKU OBYWATELSKIEJ SAMORZĄDNOŚCI</b>	
<i>Co-Managed and Co-Created Cities; toward Citizen Self-Governance</i>	
<b>Rozdział 1. Governance miast kreujących się. Rzec o współkreowaniu i współzarządzaniu terytorialnym.</b> .....	21
<i>Governance of Creative Cities: On Co-Creation and Territorial Co-Governance</i>	
<b>Rozdział 2. Modele współdziałania i zarządzania w miastach kreatywnych</b>	33
<i>Models of Cooperation and Management in Creative Cities</i>	
<b>Rozdział 3. Śląskie miasta w procesie przemian: od nowych wizji przyszłości do innowacyjnych projektów</b> .....	47
<i>Silesian Cities in the Process of Transformation: from New Visions of the Future to Innovative Projects</i>	
<b>CZĘŚĆ II. WIELORAKIE OBLCZA MIASTA BIOFILNEGO; NOWE OTWARCIE KULTUROWO-CYWILIZACYJNE</b>	
<i>Multiple Faces of a Biophilic City: A New Cultural-Civilizational Opening</i>	
<b>Rozdział 4. Miasto biofilne – myślenie o projekcie jako krajobrazie</b> .....	63
<i>Biophilic City – Thinking about the Project as a Landscape</i>	
<b>Rozdział 5. Od ekologii miasta do biourbanizmu – utopia miejska czy nowoczesny kierunek kształtowania struktury miasta postindustrialnego?</b> .....	77
<i>From City Ecology to Biourbanism – Urban Utopia or a Modern Trend in Shaping the Structure of a Post-industrial City?</i>	

<b>Rozdział 6. Ekoinnowacje współczesnym wyzwaniem w zarządzaniu rozwojem miast. . . . .</b>	<b>91</b>
<i>Eco-innovations as a Contemporary Challenge in Managing Urban Development</i>	
<b>Rozdział 7. Miejska zielona akupunktura . . . . .</b>	<b>101</b>
<i>Urban Green Acupuncture</i>	
<b>Rozdział 8. Od „czarnej” do „zielonej” aglomeracji . . . . .</b>	<b>115</b>
<i>From „Black” to „Green” Agglomeration</i>	
 <b>CZĘŚĆ III. METROPOLIZACJA AGLOMERACJI; MIASTA KOMUNIKACJI SPOŁECZNEJ I KREATYWNYCH STYLÓW ŻYCIA</b>	
<i>Metropolization of Agglomerations: Cities of Social Communication and Creative Lifestyles</i>	
<b>Rozdział 9. Kształtowanie się tożsamości metropolitalnej w wymiarze instytucjonalnym i społecznym – koncepcja city users (użytkowników miasta) . . . . .</b>	<b>131</b>
<i>The Formation of Metropolitan Identity in Institutional and Social Dimension – The Concept of City Users</i>	
<b>Rozdział 10. Rytm miasta w złożonych układach osadniczych . . . . .</b>	<b>155</b>
<i>City Rhythm in Complex Settlement Systems</i>	
<b>Rozdział 11. Elektromobilna droga do kreowania nowoczesnych i atrakcyjnych metropolii . . . . .</b>	<b>165</b>
<i>An Electromobile Path to Creation of Modern and Attractive Metropolis</i>	
<b>Rozdział 12. GZM jako kreowanie sieciowej współpracy miast a komunikacja instytucjonalna i społeczna metropolii . . . . .</b>	<b>181</b>
<i>GZM (Metropolitan Association of Upper Silesia) as Creating the Network Cooperation between Cities and Institutional as Well as Social Communication of the Metropolis</i>	
<b>Rozdział 13. Postawy i preferencje wyborcze mieszkańców GZM jako przejaw wartości metropolitalnych . . . . .</b>	<b>197</b>
<i>Attitudes and Electoral Preferences of GZM (Metropolitan Association of Upper Silesia) Residents as a Manifestation of Metropolitan Values</i>	
<b>BIBLIOGRAFIA. . . . .</b>	<b>219</b>
<i>Bibliography</i>	

<b>Spis rycin</b> .....	239
<i>List of Figures</i>	
<b>Spis fotografii</b> .....	241
<i>List of Photos</i>	
<b>Spis tabel</b> .....	243
<i>List of Tables</i>	
<b>Informacje o Autorach</b> .....	245
<i>Notes on Authors</i>	



# ABSTRACT

**Creative Cities. From Creative Thinking to Effective Implementation.** The publication is a transdisciplinary monograph, the subject of which is focused on cities in the process of transformation, with special emphasis on creative cities as a separate phase of the process. It can be stated that separating this phase in the process of transformation is a necessary condition for its success. The structure of the monograph allows for attempting to verify several working hypotheses:

- Creative cities are cities that are co-managed and co-created towards citizen self-governance.
- Creative cities are biophilic cities that maintain harmony between nature and culture.
- Creative cities are cities – actors in the process of metropolization of agglomerations/conurbations.

Presented hypotheses allowed for launching a research and expert perspective that is defined by the *triad of creative thinking – creating new visions – implementing innovative projects* and making a transition from interdisciplinarity to transdisciplinary research exploration that go beyond the traditional boundaries of individual disciplines.

In the first part of the monograph *Co-managed and co-created cities: towards citizen self-governance*, researchers focused on the co-managed and co-created city. This is a new cognitive and practical approach to studies on the future of contemporary cities. It aims to combine the creation of the future of cities with urban management styles.

The subject of co-managed and co-created cities was undertaken by the research team of Andrzej Klasik, Florian Kuźnik and Artur Ochojski (*Governance of creative cities. On co-creation and territorial co-governance*). It has been discussed in the context of four key categories, *i.e.*, emerging cities, urban territoriality, urban dynamics and urban *governance*. The territorial dynamics of cities is presented by the authors in the form of a phase transition from cities in the process of transformation to creative cities. This allowed for the formulation of urban *governance* in the conditions of territorial dynamics using the layer formula. A synthesis of the subjective and process approach to the relationship between the territorial dynamics of cities and urban *governance* is the result of this approach.



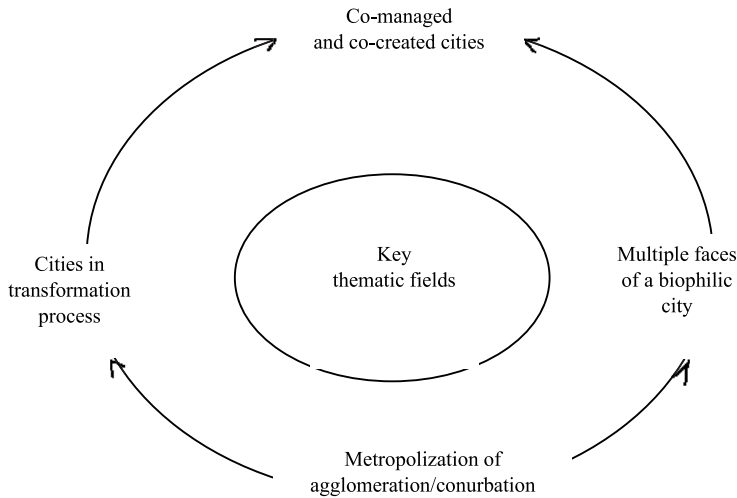


Fig. 1. Creative cities. From creative thinking to effective implementation

Source: own study.

Previous experiences have encouraged Rafał Blazy and Alirza Mamedov (*Models of cooperation and management in creative cities*) to attempt and synthesize contemporary models of cooperation and management of cities against the background of existing cultural determinants. According to the author, new models of management include collective leadership, inclusiveness, social innovation, supported grassroots initiatives and urban experiment. They were used to critically view the changes in spatial planning and spatial management.

Study work by Krzysztof Wrana (*Silesian cities in the process of transformation: from new visions of the future to innovative projects*) presents practical solutions in creating the future of cities. These are case studies of three post-industrial cities in the Silesian Voivodeship. The city of Rybnik links its vision of the future with a just transformation, in the context of the city's position as the main center of the urban functional area in the western part of the Silesian Voivodeship. The city of Siemianowice Śląskie has created a vision of social participation in a smart city. The synthetic content of the vision of the city future includes the concept of a vital city, a new economy city and a sustainable city. The city of Tarnowskie Góry specifically defines its own future as a unique city. The city bases its future and development on its positive difference from the post-industrial cities of the Silesian agglomeration. This specifically applies to differences in terms of nature and urban planning, as well as residential and tourist attractiveness. The study concludes with recommendations for creating a vision of the future of cities and a sentence that „...using a vision of the future is a process based on joint „learning of the city..”.

The subject of the second part of the monograph *Multiple faces of the biophilic city: a new cultural and civilizational opening* concerns the extensively discussed issue of the relationship between the city and the natural environment. This relationship

is usually antagonistic in nature. The city was a kind of a cultural enclave in a natural environment. Now we are debating whether this relationship can change not only to neutral but also to positive and productive one. There are claims that it is necessary to change the paradigm of city management and design.

According to Jan Kubec (*Biophilic city – thinking about the project as a landscape*), it is necessary to consider whether it would be possible to create a new category of architecture, *i.e.*, an „architectural and natural structure” made of natural and technical materials in equal amounts. The author even uses the new concept of „architectural biotechnologies” to describe the ways in which architectural objects, urban complexes and landscapes would be designed and built.

Justyna Gorgoń sees the described relationships in a slightly different way (*From urban ecology to biourbanism – urban utopia or a modern trend in shaping the structure of a post-industrial city*). She refers to classic urban planning theories to support the statement that a biophilic, or at least ecological, approach to thinking about the city-nature relationship has been present in science and practice for over a century. In her opinion, the topicality and intensity of discussions on this topic result from the need to overcome the difficult legacy of industry, *e.g.*, development of post-industrial areas and preparing responses of the cities to climate change.

Małgorzata Pięta-Kanurska reminds that a green, sustainable city must function in accordance with the laws of economics (*Eco-innovations as a contemporary challenge in managing urban development*). Like other authors, she sees the need for integrated city management, where, together with the development of ecosystem services, the so-called eco-innovations are created. Their goal is to effectively use natural resources while limiting the harmful impact of economic processes, which should lead to cost reduction and increased safety.

A description of practical activities illustrating urban biophilia is presented by Anna Starzewska-Sikorska and Leszek Trząski (*Urban green acupuncture*). Demonstration activities were conducted in several cities of the Upper Silesian Agglomeration as part of the international project SALUTE4CE. The authors present a simple and cheap method of urban green acupuncture, explaining, among others, the criteria for selecting the location of activities, the method of selecting species, the structure of a new, small green area, which, when multiplied in the district, can significantly affect its microclimate.

The issue of shaping regional greenery systems is discussed by Krzysztof Gasidło (*From „black” to „green” agglomeration*) when asking how the post-industrial Upper Silesian Agglomeration tries to rebuild its natural environment. The answer is not easy. On the one hand, such important activities as the construction of the Forest Protection Belt of the Upper Silesian Industrial District were performed in the agglomeration and attempts were made to implement an ecological system of protected areas, but on the other hand, no way to counteract further, uncontrolled urbanization or a plan for coordinating activities to build greenery systems of regional importance has been developed.

The third part of the monograph is entitled *Metropolization of agglomerations: cities of social communication and creative lifestyles*, mainly due to the intensity of various types of processes, mainly social, but also cultural, the spatial dimension of

which transforms a large urban agglomeration (conurbation) into a metropolitan system. There are a total of five chapters, each of which is focused on a different aspect of the metropolization process in terms of creativity and social communication of residents and users.

This part opens with a chapter by Andrzej Zborowski and Jadwiga Gałka (*The formation of metropolitan identity in the institutional and social dimensions – the concept of city users*), in which the processes of identification with the emerging new urban region and its recognition, both inside and outside it – was indicated as the social basis for the development of the metropolitan area. Attention was also paid to the importance of its communitarianization, which should lead to the creation of a sense of metropolitan identity among local communities. The authors drew attention to two dimensions of the formation of metropolitan identity, as it applies not only to the central city (core), but also includes the development of interpersonal ties in the suburban area and within commuting distance to work.

Jerzy Runge considers the concept of city rhythm in complex settlement structures (*City rhythm in complex settlement systems*). He focuses on identifying accelerations or slowdowns, sometimes stagnation – in the dynamics of transformations of urban space, when considering its full territorial dimension. He draws attention to the importance of the mismatch of functional, spatial and socio-cultural changes for the development of cities, when the rhythm is a derivative of supra-local determinants or features of the local economic and socio-cultural space. All this may lead to disharmony of development and deepening the state of imbalance.

Jakub Taczanowski, Adam Parol and Arkadiusz Koło (*Electromobile path to creation of modern and attractive metropolises*) focused on showing the level of electromobility development in provincial centers (metropolises and cities with metropolitan features). Based on research conducted in 2022, which covered all provincial cities in Poland, the authors attempt to indicate what type of electromobility is the optimal solution in Polish cities.

The study by Adam Bartoszek (*GZM as creating the network cooperation of cities and the institutional as well as social communication of the Metropolis*) pursues the goal of efficiently creating the Metropolitan Union (Upper Silesian Metropolitan Union) as a public management entity complementing the complex structure of local government administration. It has been shown that in the first period of the metropolitan union (forty-one counties in the Silesian Voivodeship), the administrative institutionalization of the union's statutory competences is characterized by significant effectiveness, both realizing civic aspirations and enabling communication of local and regional political elites with the inhabitants of our region.

The work by Sławomir Sitek (*Attitudes and electoral preferences of the inhabitants of GZM as a manifestation of metropolitan values*), assesses the diversity of attitudes and electoral preferences of the communities of the Metropolitan Association of Upper Silesia (2018 and 2019 elections) and their relationship with metropolitan values, estimating their fit to the defined pattern of social characteristics typical of a metropolitan area.

Another monograph published as a volume of Studies of the National Spatial Development Committee of the Polish Academy of Sciences was created as a result of a broad discussion on creativity and the implementation of new impulses into urban development processes. The collective study is addressed to a wide audience from universities, scientific and research circles as well as groups of managers and experts involved in creating city development. The publication may also be of interest to specialists working in studios, institutes and project offices related to city development programming and urban design. The study is interdisciplinary in nature, which may become an inspiration for new scientific, research and promotional initiatives.

**Keywords:** Biophilic cities, creative cities, creative thinking, metropolization of agglomeration/conurbation, multiple faces of a biophilic city.



# WPROWADZENIE

Prezentowana publikacja ma charakter transdyscyplinarnej monografii, której tematyka koncentruje się na miastach w procesie przemian, ze szczególnym uwzględnieniem takiej wyodrębnionej fazy procesu, jaką są miasta kreujące się. Można powiedzieć, że wyodrębnienie tej fazy w procesie przemian jest warunkiem koniecznym jego powodzenia. Konstrukcja monografii pozwala na podjęcie próby weryfikacji kilku roboczych hipotez:

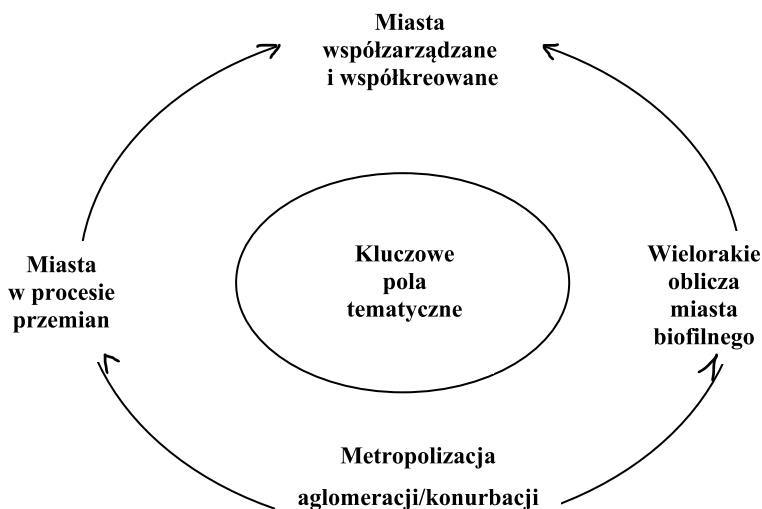
- Miasta kreujące się to miasta współzarządzane i współkreowane. W kierunku obywatelskiej samorządności.
- Miasta kreujące się to miasta biofilne zachowujące harmonię pomiędzy naturą i kulturą.
- Miasta kreujące się to miasta – aktorzy procesu metropolizacji aglomeracji/ konurbacji.

Zaprezentowane hipotezy pozwoliły na uruchomienie perspektywy badawczo-eksperckiej, którą definiuje *triada kreatywne myślenie – kreowanie nowych wizji – wdrażanie innowacyjnych projektów* oraz na dokonanie przejścia od interdyscyplinarności do transdyscyplinarnej eksploracji badawczej, przekraczającej tradycyjne granice poszczególnych dyscyplin.

W pierwszej części monografii *Miasta współzarządzane i współkreowane: w kierunku obywatelskiej samorządności* uwaga badaczy skupiła się na mieście współzarządzanym i współkreowanym. Jest to nowe podejście poznawcze i praktyczne do studiów nad przyszłością współczesnych miast. Zmierza ono do połączenia kreowania przyszłości miast ze stylami zarządzania miejskiego.

Tematyka miast współzarządzanych i współkreowanych podjęta została przez zespół badawczy Andrzej Klasik, Florian Kuźnik i Artur Ochojski (*Governance miast kreujących się. Rzecz o współkreowaniu i współzarządzaniu terytorialnym*). Została ona rozwinięta w kontekście czterech kluczowych kategorii; miasta kreujące się, miejska terytorialność, dynamika miejska i miejski *governance*. Dynamika terytorialna miast została ujęta przez autorów w formie fazowego przejścia od miast w procesie przemian do miast kreujących się. Pozwoliło to na sformułowanie miejskiego *governance* w warunkach dynamiki terytorialnej z zastosowaniem formuły warstw. Efektem takiego sposobu postępowania jest synteza podejścia podmiotowego i procesowego do zależności dynamiki terytorialnej miast i miejskiego *governance*.

Dotychczasowe doświadczenia skłoniły Rafała Blazego oraz Alirzę Mamedov'a (*Modele współdziałania i zarządzania w miastach kreatywnych*) do podjęcia próby syntezy współczesnych modeli współdziałania i zarządzania miastami na tle istniejących uwarunkowań kulturowych. Do nowych modeli zarządzania zaliczają autorzy



Ryc. 1. Miasta kreujące się. Od kreatywnego myślenia do sprawnego wdrażania

Źródło: opracowanie własne.

przywództwo kolektywne, inkluzyjność, innowacje społeczne, wspomagane inicjatywy oddolne i eksperyment miejski. Posłużyły one do krytycznego spojrzenia na zmiany w planowaniu przestrzennym i gospodarce przestrzennej.

Praca studialna autorstwa Krzysztofa Wrany (*Śląskie miasta w procesie przemian: od nowych wizji przyszłości do innowacyjnych projektów*) prezentuje praktyczne rozwiązania

w zakresie kreowania przyszłości miast. Są to studia przypadków trzech miast poprzemysłowych w województwie śląskim. Rybnik wiąże swoją wizję przyszłości ze sprawiedliwą transformacją, w kontekście zajmowania przez to miasto pozycji głównego ośrodka miejskiego obszaru funkcjonalnego w zachodniej części województwa śląskiego. Siemianowice Śląskie wykreowały wizję partycypacji społecznej w mieście inteligentnym. Syntetyczna treść wizji przyszłości tego miasta zawiera koncepcję miasta witalnego, miasta nowej gospodarki oraz miasta zrównoważonego. Tarnowskie Góry określają własną przyszłość specyficznie – jako miasta wyjątkowego. Miasto opiera swoją przyszłość i rozwój na pozytywnej odmienności w stosunku do poprzemysłowych miast aglomeracji śląskiej. Dotyczy to w szczególności odmienności w aspekcie przyrodniczym i urbanistycznym oraz atrakcyjności rezydencjalnej i turystycznej. Na zakończenie studium składają się rekomendacje dotyczące kreowania wizji przyszłości miast oraz sentencja, że *posługiwanie się wizją przyszłości jest procesem opartym na wspólnym „uczeniu się miasta”*.

Tematyka drugiej części monografii *Wielorakie oblicza miasta biofilnego: nowe otwarcie kulturowo-cywilizacyjne* dotyczy żywo dyskutowanego zagadnienia relacji miasta i środowiska przyrodniczego. Relacja ta miała zwykle charakter antagonistyczny. Miasto było rodzajem enklawy kulturowej w środowisku przyrodniczym. Teraz

zastanawiamy się czy ta relacja może się zmienić nie tylko na neutralną, ale na pozytywną, produktywną. Pojawiają się tezy, że konieczna jest zmiana paradygmatu zarządzania miastami i ich projektowania.

Zdaniem Jana Kubeca (*Miasto biofilne – myślenie o projekcie jako krajobrazie*) należy rozważyć czy możliwe byłoby stworzenie nowej kategorii architektury, tj. „struktury architektoniczno-przyrodniczej” tworzonej w równej mierze z materii przyrodniczej i tworzywa technicznego. Autor używa nawet nowego pojęcia *biotechnologie architektoniczne* do opisanie sposobów, w jakie obiekty architektoniczne, zespoły urbanistyczne oraz krajobrazy byłyby projektowane i budowane.

Nieco inaczej widzi opisywane relacje Justyna Gorgoń (*Od ekologii miasta do biourbanizmu – utopia miejska czy nowoczesny kierunek kształtowania struktury miasta postindustrialnego?*). Przywołuje ona klasyczne teorie urbanistyczne dla podparcia stwierdzenia, że biofilne, a przynajmniej ekologiczne podejście do myślenia o relacji miasto – przyroda jest obecne w nauce i praktyce od ponad stulecia. Jej zdaniem aktualność oraz intensywność dyskusji na ten temat wynika z konieczności przewyciężenia trudnego dziedzictwa przemysłu np. zagospodarowania terenów poprzemysłowych oraz przygotowania odpowiedzi miast na zmiany klimatyczne.

Małgorzata Pięta-Kanurska przypomina, że zielone, zrównoważone miasto musi funkcjonować w zgodzie z prawami ekonomii (*Ekoinnowacje współczesnym wyzwaniem w zarządzaniu rozwojem miast*). Podobnie jak inni autorzy postrzega konieczność zintegrowanego zarządzania miastem, gdzie równoległe z rozwojem usług ekosystemowych tworzone są tzw. ekoinnowacje. Ich celem jest efektywne wykorzystanie zasobów naturalnych z jednoczesnym ograniczeniem szkodliwego wpływu procesów gospodarczych, co powinno prowadzić do redukcji kosztów i zwiększenia bezpieczeństwa.

Opis praktycznych działań ilustrujących biofilną miejską przedstawiają Anna Starzewska-Sikorska i Leszek Trząski (*Miejska zielona akupunktura*). W ramach międzynarodowego projektu o akronimie SALUTE4CE wykonano pokazowe działania w kilku miastach Aglomeracji Górnośląskiej. Autorzy przedstawiają prostą i taną metodę miejskiej zielonej akupunktury, objaśniając m.in., kryteria wyboru lokalizacji działań, sposób doboru gatunków, strukturę nowego, niewielkiego obszaru zieleni, który zwielokrotniony na obszarze dzielnicy może istotnie oddziaływać na jej mikroklimat.

Tematykę kształtowania regionalnych systemów zieleni podejmuje Krzysztof Gasidło (*Od „czarnej” do „zielonej” aglomeracji*) stawiając pytanie, w jaki sposób poprzemysłowa Aglomeracja Górnośląska stara się przebudować swoje środowisko przyrodnicze. Odpowiedź nie jest łatwa. Z jednej strony na terenie aglomeracji zrealizowano tak istotne działania, jak budowa Leśnego Pasa Ochronnego Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego i podjęto próby wdrażania ekologicznego systemu obszarów chronionych, z drugiej zaś nie wypracowano sposobu przeciwdziałania dalszej, niekontrolowanej urbanizacji czy też płaszczyzny koordynacji działań dla zbudowania systemów zieleni o znaczeniu regionalnym.

Trzecią część monografii zatytułowano *Metropolizacja aglomeracji: miasta komunikacji społecznej i kreatywnych stylów życia*, przede wszystkim ze względu na inten-



sywność różnego rodzaju procesów, głównie społecznych, ale i kulturowych, których przestrzenny wymiar przekształca dużą aglomerację (konurbację) miejską w układ metropolitalny. Znalazło się tu pięć rozdziałów, z których każdy koncentruje się na innym aspekcie procesu metropolizacji w ujęciu kreatywności i społecznej komunikacji mieszkańców i użytkowników.

Tę część otwiera rozdział Andrzeja Zborowskiego i Jadwigi Gałki (*Kształtowanie się tożsamości metropolitalnej w wymiarze instytucjonalnym i społecznym – koncepcja city users* (użytkowników miasta)), w którym procesy identyfikacji z powstającym nowym regionem miejskim oraz jego rozpoznawalność, tak wewnątrz, jak i poza nim – wskazano jako społeczną podstawę rozwoju obszaru metropolitalnego. Zwrócono też uwagę na znaczenie jego uwspólnotowienia, które powinno prowadzić do wykreowania u miejscowych społeczności poczucia tożsamości metropolitalnej. Autorzy zwrócili uwagę na dwa wymiary kształtowania się tożsamości metropolitalnej, jako tej, która dotyczy nie tylko miasta centralnego (rdzenia), ale obejmuje również kształtowanie więzi międzyludzkich w strefie podmiejskiej i w zasięgu dojazdów do pracy.

Jerzy Runge podejmuje rozważania nad pojęciem rytmu miasta w złożonych strukturach osadniczych (*Rytm miasta w złożonych układach osadniczych*). Koncentruje się na identyfikacji przyspieszeń lub spowolnień, czasami stagnacji – w dynamice przeobrażeń przestrzeni miejskiej, z uwzględnieniem jej pełnego wymiaru terytorialnego. Zwraca uwagę na znaczenie niedopasowania przemian funkcjonalno-przestrzennych i społeczno-kulturowych do rozwoju miast, gdy rytm jest pochodną uwarunkowań ponadlokalnych lub cech lokalnej przestrzeni gospodarczej i społeczno-kulturowej. Wszystko to może prowadzić do dysharmonii rozwoju i pogłębiania się stanu nierównowagi.

Jakub Taczanowski, Adam Parol i Arkadiusz Kołoś (*Elektromobilna droga do kreowania nowoczesnych i atrakcyjnych metropolii*) skoncentrowali się na ukazaniu poziomu rozwoju elektromobilności w ośrodkach wojewódzkich (metropoliach i miastach z cechami metropolii). Podejmują próbę wskazania, jaki rodzaj elektromobilności jest optymalnym rozwiązaniem w polskich miastach, na podstawie przeprowadzonych w 2022 r. badań, którymi objęto wszystkie miasta wojewódzkie w Polsce.

Opracowanie Adama Bartoszka (*GZM jako kreowanie sieciowej współpracy miast a komunikacja instytucjonalna i społeczna metropolii*) realizuje cel, którym jest sprawne wykreowanie Związku Metropolitalnego (Górnośląski Związek Metropolitalny), jako podmiotu zarządzania publicznego uzupełniającego złożoną strukturę administracji samorządowej. Wykazano, że w pierwszym okresie związku metropolitalnego (czterdzieści jeden powiatów w województwie śląskim) administracyjna instytucjonalizacja ustawowych kompetencji związku charakteryzuje się znaczną skutecznością, realizując zarówno obywatelskie aspiracje, jak i umożliwiając komunikację lokalnych oraz regionalnych elit politycznych z mieszkańcami naszego regionu.

W pracy Sławomira Sitka (*Postawy i preferencje wyborcze mieszkańców GZM jako przejaw wartości metropolitalnych*) dokonano oceny zróżnicowania postaw i preferencji wyborczych społeczności Górnośląskiego Związku Metropolitalnego (wybory 2018 i 2019 r.) oraz ich związku w wartościami metropolitalnymi, szacując ich do-

pasowanie do zdefiniowanego wzorca cech społecznych typowych dla obszaru metropolitalnego.

Prezentowana kolejna monografia Studiów Komitetu Przestrzennego Zagospodarowania Kraju PAN powstała jako efekt szerokiej dyskusji nad kreatywnością i wdrażaniem nowych impulsów do procesów rozwoju miast. Zbiorowe opracowanie jest skierowane do szerokiego grona odbiorców ze środowisk uniwersyteckich, naukowo-badawczych oraz grup menedżerów i ekspertów zajmujących się kreowaniem rozwoju miast. Publikacja może lokować się także w polu zainteresowania specjalistów skupionych w pracowniach, instytutach i biurach projektów związanych z programowaniem rozwoju miast i projektowaniem urbanistycznym. Opracowanie ma interdyscyplinarny charakter, przez co może stać się inspiracją dla nowych inicjatyw naukowo-badawczych i promocyjnych.

*Krystian Heffner, Krzysztof Gasidło, Andrzej Klasik*



CZĘŚĆ I.  
MIASTA WSPÓŁZARZĄDZANE  
I WSPÓŁKREOWANE;  
W KIERUNKU  
OBYWATELSKIEJ SAMORZĄDNOŚCI

*(Co-Managed and Co-Created  
Cities; toward Citizen Self-Governance)*



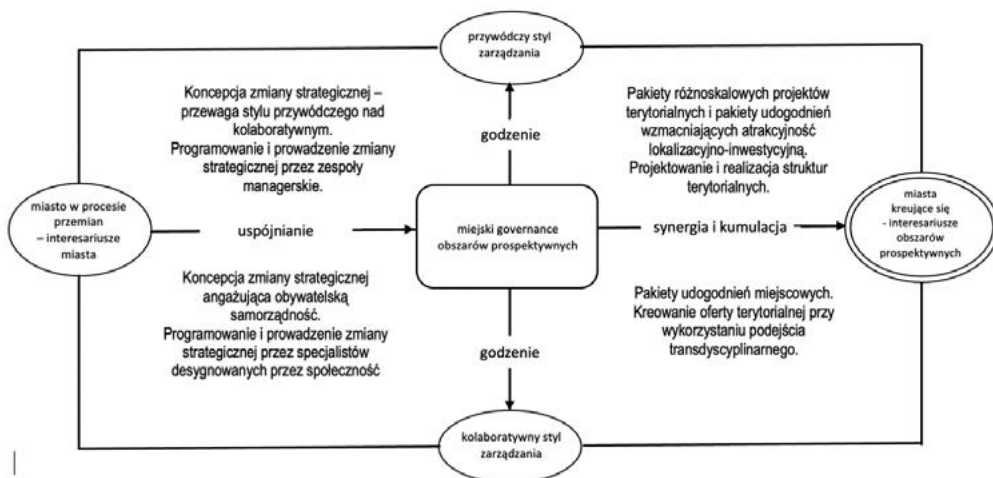
# ROZDZIAŁ 1

## GOVERNANCE MIAST KREUJĄCYCH SIĘ.

### RZECZ O WSPÓŁKREOWANIU I WSPÓŁZARZĄDZANIU TERYTORIALNYM

#### Wstępna konceptualizacja zależności dynamiki terytorialnej i stylu *governance*

Punktem ciężkości dla miast w procesie przemian są przekształcenia kulturowe, środowiskowe i strukturalne. Miasta kreujące się są kamieniem milowym dla miast w procesie przemian. W warunkach przejścia od miast w procesie przemian do miast kreujących się może dokonywać się sprzężenie dynamiki terytorialnej z nowymi stylami zarządzania miastem, plasującymi się w kategorii miejskiego *governance* (ryc. 2).



Ryc. 2. Miejski *governance* w kontekście dynamiki terytorialnej

Źródło: opracowanie własne.

Widzą się w tym sprzężeniu; przywództwo menedżerskie, obywatelska samorządność oraz interesariusze zewnętrzni i wewnętrzni miasta uczestniczący w grze o rozwój miasta oparty na sieci obszarów prospektywnych. W opracowaniu sformułowano propozycje czterech warstw miejskiego *governance* w warunkach dynamiki terytorialnej. Są to warstwy *governance*: 1) gry sieciowej i rynkowej, 2) zmiany strategicznej, 3) wykorzystania mechanizmów podejmowania decyzji na rzecz rozwoju terytorialnego 4) projektów terytorialnych. Systematycznie rozwijane podejście pozwala finalnie na podjęcie próby domknięcia rozważań w formie prezentacji struktury modelu zależności dynamiki terytorialnej i miejskiego *governance*.

## Od miast w procesie przemian do miast kreujących się

Punktem ciężkości dla miast w procesie przemian są przekształcenia kulturowe, środowiskowe i strukturalne. Mówimy o miastach w procesie przemian ujmowanych w aspekcie miasta jako dobra wspólnego, miasta z jego potencjałem rozwojowym, w tym kulturowym i przyrodniczym oraz o miastach podlegających transformacji strukturalnej. Miasto jako dobro wspólne ująć można w aspekcie kulturowych wzorców kształtowania wspólnot terytorialnych i miejskiej terytorialności. Z kolei, potencjał kulturowy i przyrodniczy stanowi podstawę do myślenia o rozwoju w kategoriach zachowania i wykorzystania dziedzictwa kulturowego i przyrodniczego miasta. Transformacja strukturalna dokonuje się w formie przemiany struktury aktywności ekonomicznych, aktywności i zachowań społecznych oraz przemiany stylów życia wraz z istotnymi przekształceniami układów urbanistycznych. Miasta w procesie przemian to te otwierające perspektywę myślenia długoterminowego [zob. Heffner *et al.* 2022].

Badania i ekspertyzy koncentrujące się na zmianie strategicznej i przemianach tożsamościowych wymagają od przywództwa i *managementu* miejskiego oraz interesariuszy wewnętrznych i zewnętrznych sceny miejskiej [zob. Freeman 1984; Baron, Ochojski 2013] posługiwania się myśleniem i podejściem inteligentnym i kreatywnym. Miasta inteligentne [Caragliu *et al.* 2011; Nam, Pardo 2011; Deakin 2014; Ochojski 2022] i miasta kreatywne [Florida 2002; Klasik 2008; Landry 2013], jako dwa główne koncepty miejskie są zaczynem kreślenia nowego stylu zarządzania przyszłością miasta i rozwojem miejskim. W tym kontekście, w myśleniu o przyszłości miast w procesie przemian konieczne jest uwzględnienie aspektu terytorialności miejskiej oraz zewnętrznych tendencji instytucjonalnych, ekonomicznych i społecznych. Terytorialność miejską rozumiemy jako współzależne występowanie w przestrzeni miejskiej obszarów prospektywnych i obszarów wymagających prorozwojowej regeneracji. Uruchamiając myślenie strategiczne można podążać ścieżką miasta kreującego się, a następnie przejść do trajektorii miasta nowej generacji z nowym porządkiem terytorialnym. Miasta kreu-

jące się są kamieniem milowym dla miast w procesie przemian. Stawanie się miast, miastami kreującymi się jest:

- uruchamianiem się w ich przestrzeni szerzej pojmowanej dynamiki terytorialnej (dynamiki miejskiej w ujęciu wewnątrz i międzymiejskim) oraz
- spontanicznym pojawianiu się w przestrzeni miejskiej obszarów prospektywnych generujących przestrzenie nieznające granic administracyjnych i podnoszących rangę miasta jako całości w otoczeniu.

Miasta znajdujące się na ścieżce stawania się miastami kreującymi się wymagają współkreowania i współzarządzania. Podmioty współkreujące i współzarządzające w miastach kreujących się uruchamiają nowe otwarcie kulturowo-cywilizacyjne bazujące na aktywach:

- finansowych i infrastrukturalnych miast i interesariuszy<sup>1</sup> (wewnętrznych i zewnętrznych) pozostających w relacjach partnerskich,
- zorganizowanych społeczności lokalnych i interesariuszach (wewnętrznych i zewnętrznych), pozostających w relacjach współpracy.

Miasta stające się miastami kreującymi się pozwalają wejść na ścieżkę trwałości procesów rozwojowych w perspektywie długoterminowej poprzez obecność w przestrzeni miejskiej twórczości, innowacyjności i przedsiębiorczości.

## Od miejskiej terytorialności do dynamiki terytorialnej miast

### Podejście poznawcze i normatywne

Obszary prospektywne, przyszłościowe dla miasta jako całości odznaczają się tym, że w ich rozwoju łączą się jego wewnętrzne i zewnętrzne kapitały i potencjały rozwojowe miasta. Obszary prospektywne są przestrzeniami (w rozumieniu terytorium) wewnątrz i międzymiejskimi mającymi zdolność wywoływania impulsów rozwojowych [por. Klasik, Ochojski 2019] kształtujących przyszłość miasta w ujęciu sieciowym [zob. Camagni 2016a]. Można to rozumieć jako zaistnienie w przestrzeni miejskiej nowego rodzaju zinternalizowanego mechanizmu rozwoju. Terytorialność miejska<sup>2</sup> oznacza, że

---

<sup>1</sup> Interesariusze rozumiani są jako: biznes i inwestorzy dysponujący kapitałem intelektualnym i kreatywnym oraz finansowym, obecni i nowi rezydenci, jako gospodarstwa domowe o ponadprzeciętnej zamożności i dochodach reprezentujący wysoki poziom wykształcenia, a także wewnętrzni i zewnętrzni odbiorcy oferty terytorialnej i globalnej. Przywództwo i management są podmiotami miasta jako całości. Podmiotami tymi mogą być także zorganizowane społeczności obywatelskiej samorządności.

<sup>2</sup> Odnosimy się do pojęcia *terytorium* rozumianego jako a) ewoluujące dzięki relacjom i uczeniu się różnych interesariuszy terytoria: por. m.in. [Crevoisier, Maillat 1991; Perrin 1995] oraz b) kon-



relacje w obszarach wewnątrz i międzymiejskich przenoszą się na wspólnoty życia miejskiego otwarte na świat. Kreowane i utrwalane są style i rytmy życia regulowane normami zachowań w mikro- i wielkomiejskich przestrzeniach miasta. Dotyczy to w równym stopniu modeli biznesowych, zachowań firm oraz wytwarzających się skupień aktywności inteligentnych i kreatywnych. Fermentem tkanki terytorialnej są pojawiające się w skalach lokalnych radykalne innowacje wynikające z przemian kulturowo-cywilizacyjnych płynących z szerokiego otoczenia. W przypadku wewnątrzmijskich obszarów prospektywnych, o ich terytorialności decyduje bliskość (ang. *proximity*) w znaczeniu geograficznym, organizacyjnym i instytucjonalnym [Colletis-Wahl *et al.* 2008]. W szerszym ujęciu można mówić o bliskości społeczno-kulturowej. Bliskość może generować powiązania typu zobowiązania, łączenie lub budowanie mostów stałej współpracy [Angeon 2008]. Bliskość, w połączeniu z koordynacją i *governance* jaka rodzi się na danym terytorium definiuje dynamikę terytorialną [Colletis-Wahl *et al.* 2008]. Terytorium staje się zmienną dynamiki, uczestniczy w jej tworzeniu [Fourcade 2008]. Dla nas takim kluczowym terytorium jest obszar prospektywny miasta jako obszar wewnątrz lub międzymiejski. Oddziaływanie wewnątrzmijskie ma miejsce w układach wykraczających poza granice kwartałów i dzielnic w obszarach śródmiejskich oraz na obszarach peryferyjnych. Następuje w sposób naturalny odejście od podziałów urbanistycznych i podziałów miasta na jednostki pomocnicze na rzecz kształtowania się nowego obrazu terytorialnego miasta kształtującego się poprzez relacje bliskości. Międzymiejskość obszarów prospektywnych jest rezultatem istnienia i rozwoju relacji komplementarnych miast i sąsiedztwa w warunkach „pożyczania” rynków i funkcji [zob. m.in. Alonso 1973; Meijers, Burger 2017]. Międzymiejskość wiąże ze sobą endogenne aktywa rozwoju technologicznego i infrastrukturalnego. Związują się sieci w podwójnym znaczeniu; zarówno w sensie informacyjno-komunikacyjnym, jak i infrastrukturalno-usługowym. Pomiędzy miastami i ich sieciami następuje przepływ kapitału intelektualnego i finansowego. Rozwijają się sieci powiązań poziomych i ujawnia się wysoka użyteczność myślenia i podejścia horyzontalnego ponad granicami administracyjnymi miast. Cechą charakterystyczną obszarów prospektywnych miast i ich sieci jest różnicowanie się ich rangi i zasięgu oddziaływania. Zarówno wewnątrzmijskie, jak i międzymiejskie obszary prospektywne napędzają rozwój miasta i jego sieci jako całości. Dynamika terytorialna miasta oparta jest na koordynacji. Wielowymiarowa dynamika terytorialna miasta i jego sieci generowana przez obszary prospektywne wyraża się w różnych skalach i zasięgach terytorialnych oddziaływania wewnątrz i międzymiejskiego.

Rdzeniem dynamiki miasta jest rozwijająca się gospodarka inteligentna i kreatywna. Gospodarka inteligentna i kreatywna, z natury rzeczy zakłada przejście od dobrej tradycji zamykającej się w skalach lokalnych do radykalnych innowacji wynikających z przemian kulturowo-cywilizacyjnych globalnej otwartości. Są to przemiany idące od gospodarki lokalnej do nowych modeli biznesu w zmieniającym się świecie budowa-

---

strukcje społeczne w miastach zorientowane na interakcję, wymianę i efektywność ekonomiczną dzięki bliskości zróżnicowanych interesariuszy i ich relacji: por. [Camagni 1999; Cusinato 2007].

nym na relacjach zaufania i współpracy konkurencyjnej (koopetycji). Globalna zmiana jest wynikiem tysięcy lokalnych inicjatyw prospektywnych. Tak rozumiana gospodarka inteligentna i kreatywna jest zacznym terytorialnego rozumienia miast i regionów miejskich, a w szczególności rodzących się w nich obszarów prospektywnych i ich wewnętrznego mechanizmu rozwoju. Dynamika terytorialna miasta w układach sieciowych oznacza zachodzącą w formie obszarów prospektywnych dynamikę rozwoju miasta jako całości. Oznacza to efektywne wyzwianie się znajdujących się tam potencjałów rozwojowych (atrybuty kulturowe, aktywa materialne i atuty wyróżniające), dążąc przy tym do uzyskania efektu synergicznego włączeniu ze sobą kapitału intelektualnego i kreatywnego. Pojawiają i wyłaniają się aktywności rokujące na przyszłość będące zwyczajowo załączkiem nowych projektów terytorialnych, inicjatyw, w tym inicjatyw klastrowych, czy specjalizacji. Podstawą tych aktywności są przełomowe innowacje (technologiczne i produktowe; społeczne i instytucjonalne). Tutaj ujawnia się bliskość, skupianie się i efekty zewnętrzne. Tak rozumiana aglomeracyjność wytwarza siły przyciągania i multiplikują się powiązania zewnętrzne. Obszary prospektywne budują siłę miasta jako całości, której przejawem są projekty inwestycyjne firm i inwestycje gospodarstw domowych. Wytwarza się w takich przestrzeniach impuls kulturowo-cywilizacyjny będący załączkiem nowego porządku instytucjonalnego, którego emanacją są magnetyczne formy zagospodarowania przestrzennego i związane z tym przepływy ludzi, kapitałów finansowych, kapitału wiedzy [por. Camagni 2016b].

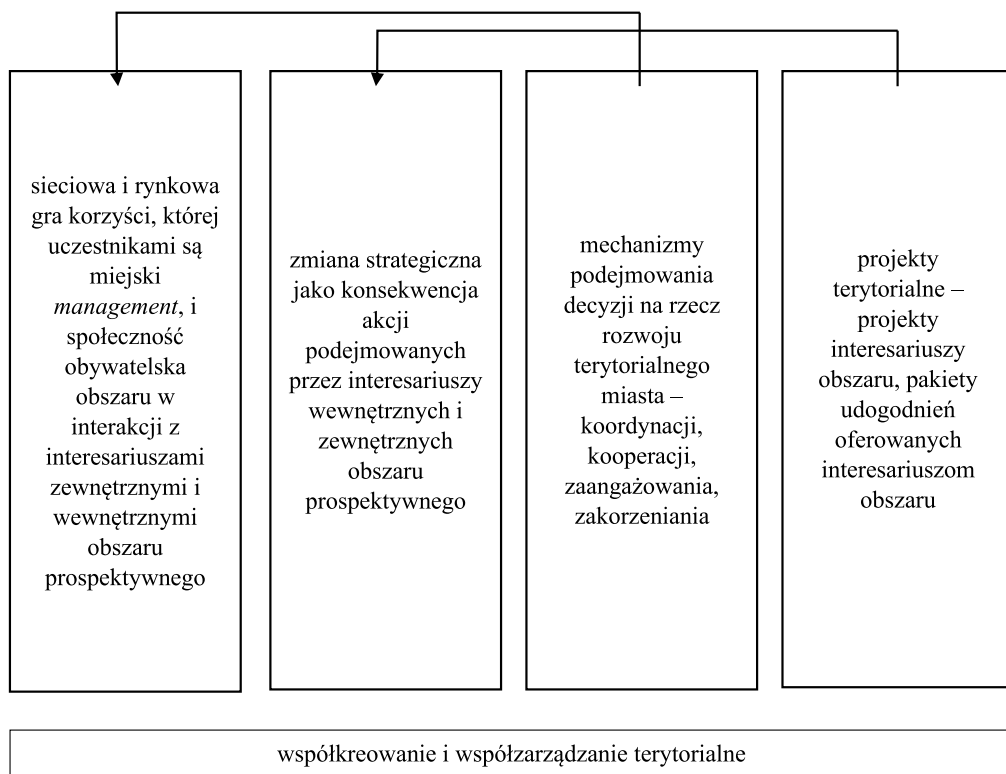
Reasumując, dynamika terytorialna wyrasta z podłoża i impulsu kulturowo-cywilizacyjnego i z tkanki społecznej przenosząc się na rozwiązania innowacyjno-przedsiębiorcze, modele biznesu i nowo projektowane układy urbanistyczne (lub szerzej nowe struktury przestrzenne). Generalnie biorąc pojawia się wysoka dynamika terytorialna, którą wyraża rosnąca mobilność wewnątrz i międzymiejska połączona z coraz silniejszym związaniem z terytorium, czyli z obszarami prospektywnymi (Crevoisier *et al.* 2008]. Załączkowe obszary wewnątrz i międzymiejskie są źródłem rozwijania się coraz bardziej dynamicznej tkanki społecznej, biznesowej oraz wyrastania nowych przestrzeni publicznych, dopełniając w ten sposób obraz terytorialny miasta. Miasto jako całość zyskuje na tym procesie, co więcej wyłania się wyraźnie obraz miasta kreującego się.

Powyższa logika w zakresie dynamiki terytorialnej odnosi się do podejścia poznawczego (pozytywnego), zaś w ujęciu normatywnym oznaczać będzie, że rozwijające się spontanicznie załączkowe obszary prospektywne przekształcają się w coraz bardziej dynamiczną tkankę. Rodzi to potrzebę reorientacji wizji przyszłości strategii rozwoju miasta. Powstające obszary prospektywne nie mogą jednak pozostawać odosobnionym zjawiskiem w przestrzeniach miejskich. Wymagają każdorazowo ujęcia rynkowego i sieciowego. Co więcej, mogą rozwijać się lub być pod presją nowych, zewnętrznych impulsów – będących wynikiem zachowań inwestorów, przedstawicieli klasy metropolitalnej, czy zachowań gospodarstw domowych cechujących się ponadprzeciętną zamożnością. Podobnie, presje płynące z otoczenia konkurencyjnego i kooperacyjnego dla rozwijanych aktywności stają się źródłem powstawania relacyjnego i sieciowego charakteru obszarów prospektywnych. Terytoria te oddziałują na siebie. Obszary pros-

pektywne są obszarami inicjatyw strategicznych i projektów terytorialnych, a co najmniej nadążania za impulsami interesariuszy pojawiających się w przestrzeni miasta i tych terytoriów. Powstaje miasto kreujące się „od nowa”.

## Miejski *governance* w warunkach dynamiki terytorialnej

*Governance* miejskiej terytorialności jest wyważoną kombinacją elementów stylu przywództwa menedżerskiego występującego obok przywództwa politycznego miasta jako całości i stylu współdziałania kolaboratywnego obywatelskiej społeczności obszaru prospektywnego – rozumianego jako przywództwo obywatelskie. Wywodzi się z anglosaskiej literatury, gdzie pojęcie te ma swoje konotacje w nurtach decydowania przez pluralne struktury podmiotowe o przyszłości jednostek terytorialnych (zob. m.in. Pierre 1988; Barczyk 2010; Kuźnik 2012; Pierre, Peters 2020; Ochojski 2022] W prezentowanym opracowaniu *governance* miejskiej terytorialności proponujemy uznać za podstawę współkreowania i współzarządzania terytorialnego miastem realizowany z użyciem formuły warstwowej przedstawionej na ryc. 3.



Ryc. 3. Warstwy *governance* w warunkach dynamiki terytorialnej

Źródło: opracowanie własne.

Pierwsza warstwa *governance* oznacza kształtowanie dynamiki obszarów prospektywnych przez miejski *management* (decyzje zarządcze) i społeczność obywatelską (samorządność obywatelska) obszaru prospektywnego (współrzędzenie i współzarządzanie) w interakcji z interesariuszami zewnętrznymi i wewnętrznymi obszarów prospektywnych. Na scenie obszarów prospektywnych miasta prowadzona jest rynkowa oraz sieciowa gra korzyści. Jest to *governance* sieciowej i rynkowej gry korzyści, której uczestnikami są biznes i inwestorzy, obecni i nowi rezydenci, jako gospodarstwa domowe oraz odbiorcy lokalni i globalni oferty obszarów.

Druga warstwa *governance* miejskiej terytorialności to zarządzanie zmianą strategiczną dokonującą się z wykorzystaniem podejścia *top-down* inicjowanego przez miejski *management* i kolaboratywnego podejścia *bottom-up* do zmiany strategicznej, którym posługuje się społeczność obszaru w różnych formach obywatelskiej samorządności. Przedmiotem oddziaływania są interakcje interesariuszy wewnętrznych i zewnętrznych na scenie obszaru prospektywnego. Interesariuszami wewnętrznymi obszaru są lokalne podmioty tkanki gospodarczej realizujące swoje aktywności, zaś interesariuszami zewnętrznymi, podmioty zainteresowane lokalizowaniem swojej działalności/ zamieszkaniem w obszarze. Zmiana strategiczna jest w konsekwencji zmianą w wyniku akcji podejmowanych przez interesariuszy wewnętrznych i zewnętrznych obszaru i jest rezultatem godzenia ze sobą podejścia odgórnego i oddolnego podmiotów *governance* miejskiej terytorialności wobec interesariuszy sceny obszaru prospektywnego. Jest to zarządzanie typu *governance* grą o rozwój obszarów prospektywnych miast w procesie przemian zorientowanych na miasta stające się miastami kreującymi się. W grze tej ścierają się wartości, interesy i korzyści miasta jako całości, zorganizowanej terytorialnej społeczności obywatelskiej oraz korzyści i interesy interesariuszy wewnętrznych i zewnętrznych podejmujących akcje na obszarze prospektywnym.

Trzecia warstwa *governance* opisywana jest jako *governance* przez mechanizmy podejmowania decyzji otwierających projektowanie struktury terytorialnej obszarów prospektywnych i kształtowania tym sposobem nowego porządku terytorialnego miasta jako miasta kreującego się, otwartego na świat. Na mechanizmy decyzyjne *governance* obszaru prospektywnego składają się cztery współwystępujące w różnych kombinacjach mechanizmy. Są nimi: mechanizm koordynacji, mechanizm kooperacji, mechanizm zaangażowania i mechanizm zakorzeniania. Są to mechanizmy podejmowania decyzji z zakresu rozwoju terytorialnego miast – wewnątrzmijskiego i wychodzącego na zewnątrz, tj. dotyczącego obszarów prospektywnych międzymijskich. Są to mechanizmy zorientowane na diachroniczne i synchroniczne powiązania podejmowanych decyzji i ścieżek wyboru interesariuszy, a także ich zachowań lokalizacyjnych. Mechanizmy koordynacji i kooperacji uznajemy za współwystępujące w procesie zmiany. Przywództwo menegerskie dokonuje zmiany strategicznej i wpływa na przemianę tożsamościową w warunkach synergii kapitałów (intelektualnego i kreatywnego) i potencjałów miasta (aktywa i atuty oraz dziedzictwo przyrodnicze i kulturowe). Inicjatywa wychodzi od *managementu* w relacji do korzyści interesariuszy zainteresowanych obszarem wewnątrz lub międzymijskim. Kolaboratywny styl zarządzania zmianą strategiczną akcentuje mechanizm kooperacyjny. Mechanizm ten pozwala na wychodzenie

środowisk obywatelskich z inicjatywami projektowymi na scenie miejskiej i między-miejskiej, na które pozwala *insight* potencjału terytorialnego. Obydwa mechanizmy mają naturę pozwalającą na ich jednocześnie wykorzystanie w ramach danego terytorium. Koordynacja zachowań, działań i decyzji interesariuszy dotyczy także alokacji kapitałów, które interesariusze posiadają oraz potencjałów (atutów posiadanych przez miasto) identyfikowanych na obszarach wewnątrz i międzymiejskich. Kooperacja dotyczy również segmentu rezydencjalnego z indywidualnymi podmiotami inwestującymi jako gospodarstwa domowe. W zastosowaniu obydwu mechanizmów ujawniają się po obu stronach (przywództwo – interesariusze oraz obywatelska samorządność – interesariusze) wartości, którymi kierują się przywództwo, interesariusze i społeczności obywatelskie. Jednocześnie ujawniają się i stają się czytelne korzyści i interesy wszystkich stron. W zastosowaniu mechanizmów ważne są relacje i sprzężanie wzajemne interesariuszy oraz interesariuszy z terytorium. Mechanizmy te służą zarządzaniu inicjatywami i kształtowaniu partnerstw przyjmujących różne formy w celu dokonania zmiany strategicznej miasta znajdującego się w procesie przemian i wymagającego impulsu wywoływanego przez efekt miasta kreującego się. Mechanizmy kooperacji i koordynacji są specyficzne ze względu na cykl życia miasta wynikający z dojrzałości – jakości przemiany tożsamościowej oraz ze względu na charakter obszaru. Inaczej będą angażować się w ramach obszarów prospektywnych, inaczej w obszarach regeneracyjnych. Mechanizmy zakorzeniania i zaangażowania wzajemnie się warunkują. Mechanizm zakorzeniania terytorialnego oznacza wejście w relacje z terytorium odbywające się w wymiarze kulturowym, instytucjonalnym i biznesowym. Mechanizm zakorzeniania terytorialnego, dotyczy także zakorzeniania się obywatelskiej społeczności na obszarach prospektywnych. Mechanizm zakorzeniania kształtuje zatem różne relacje bliskości w różnych perspektywach czasowych. W średnioterminowej perspektywie brak zakorzeniania może zostać skompensowany przez zaangażowanie bazujące na silnej motywacji, natomiast w długoterminowej perspektywie zaangażowanie wymaga uruchomienia mechanizmu zakorzeniania w terytorium i w relacjach z innymi podmiotami. Dynamika relacji powstających w wyniku zakorzeniania może być „trampoliną” do generowania nowych inicjatyw prowadzących do rozwoju inteligentnego i kreatywnego, a w konsekwencji skutkujących przemianą tożsamościową miast.

Czwarta warstwa *governance* miejskiej terytorialności to współkreowanie i współzarządzanie projektami terytorialnymi. Są to projekty inwestycyjno-lokalizacyjne interesariuszy sceny obszaru prospektywnego – interesariuszy wewnętrznych i zewnętrznych oraz pakiety udogodnień różnej skali oferowane interesariuszom i realizujące interesy miasta reprezentowane przez miejski *management* i interesy zorganizowanej społeczności obywatelskiej obszaru prospektywnego. W przypadku miejskiego *managementu* i terytorialnej społeczności obywatelskiej jest to realizacja wartości i osiąganie korzyści miasta jako całości, jak i w odniesieniu do społeczności obywatelskiej obszaru; są to wartości i korzyści, które generują w ich kierunku interesariusze wewnętrzni i zewnętrzni. Tworzenie warunków do zarządzania projektami terytorialnymi przez interesariuszy ukierunkowane jest na zmianę strategiczną, rozwój inteligentny i kreatywny oraz przemianę tożsamościową miast. W pierwszej kolejności, jest to zarządza-

nie pakietami różnoskalowych projektów inicjowanych na obszarze/rach przez miejski *management* i zarządzanie potencjałem terytorialnym dla kreowania oferty dla zorganizowanej społeczności obywatelskiej terytorium. Drugą część korzyści, którą miasto chce stworzyć obszarowi/om, jest wykorzystanie różnoskalowych projektów kreowanych przez przywództwo dla generowania technologicznych i infrastrukturalnych efektów zewnętrznych adresowanych do interesariuszy obszaru. Udostępnienie potencjału terytorialnego, które umożliwi uzyskanie oczekiwanych korzyści przez interesariuszy, wymaga akceptacji przywództwa miejskiego.

Tworzenie nowych wizji przyszłości i uruchamianie sprawnego wdrażania innowacyjnych projektów będących efektem ich urzeczywistnienia jest nośnikiem zmiany strategicznej miast kreujących się w procesach przemian. Konsekwentnie, rozwój inteligentny i kreatywny obejmuje przemiany tożsamościowe miasta. Już w tej fazie przemian, tzn. stawania się miast, miastami kreującymi się wyłaniają się zręby nowego porządku terytorialnego miast otwartych na świat. Stawanie się miast, miastami kreującymi się w procesie przemian oglądanych i projektowanych w perspektywie długoterminowej jest rezultatem aktywności społeczności i ich terytoriów angażujących technologie informacyjne i komunikacyjne, co oznacza łączenie bliskości przestrzennej z bliskością wirtualną. Z jednej strony obszary prospektywne rangi międzymiejskiej, by nie powiedzieć aglomeracyjnej, czy wręcz metropolitalnej, kształtują procesy i projekty kreatywne i inteligentne oraz małomiasteczkowe i metropolitalne style życia.

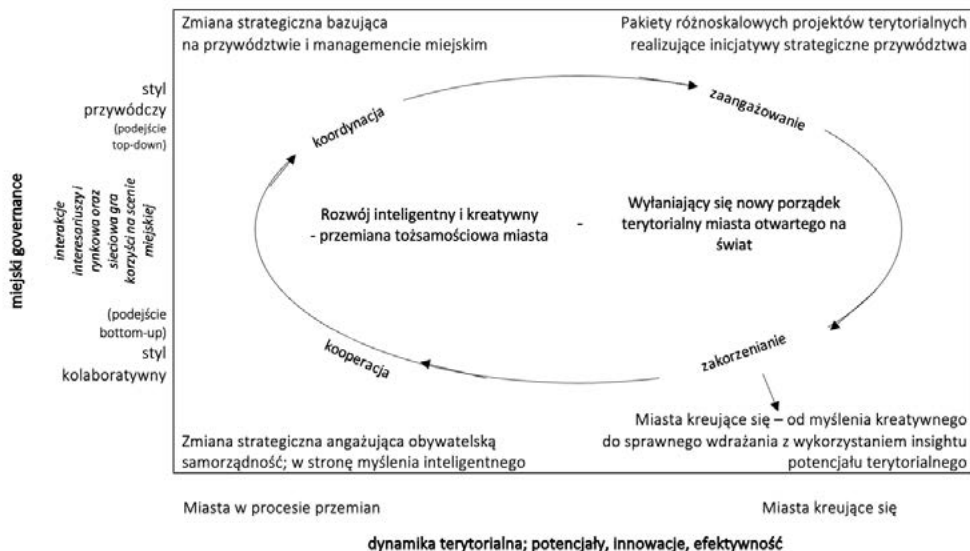
Odbywa się więc dwustronny przepływ – koordynacji i kooperacji. Między koordynacją a zaangażowaniem jest motywowanie do określonych zachowań interesariuszy sceny obszaru prospektywnego, a w przypadku kooperacji niezbędne jest uruchomienie systemu komunikacji i zakorzenienia interesariuszy.

## Próba syntezy – podejście podmiotowe i procesowe do zależności dynamiki terytorialnej i miejskiego *governance*

Zawarta w opracowaniu propozycja podejścia badawczo-eksperymentalnego do sformułowania i rozwinięcia zależności dynamiki terytorialnej miast i miejskiego *governance* znajduje uzasadnienie w studiach literaturowych. Jej istotność i praktyczna użyteczność zyskują na znaczeniu w realiach śląskich miast będących modelowymi miastami w procesie przemian. Nasza teza brzmi, że w warunkach miast w procesie przemian kamieniem milowym jest przejście na poziom miasta kreującego się, niejako miasta „stającego się od nowa”. Proces przejścia kulturowo-cywilizacyjnego i ekonomiczno-społecznego warto przyspieszać wykorzystując sprzężenie dynamiki terytorialnej z miejskim *governance*.

Dwa kierunkowe ujęcia tego sprzężenia są dla nas kluczowe – od miast w procesie przemian do miast kreujących się w warunkach rozwijającej się dynamiki terytorialnej

miast oraz od stylu odrębności przywódczego i kolaboratywnego stylu zarządzania do *governance* miejskiej terytorialności będącego wyważonym połączeniem wymienionych stylów zarządzania miejskiego. W odniesieniu do ujęcia pierwszego, punktem ciężkości dla miast w procesie przemian są transformacja strukturalna i przemiana tożsamościowa oraz posługiwanie się myśleniem inteligentnym (*smart*) i kreatywnym. Co się tyczy ujęcia drugiego, chodzi o wyważenie zalet różnych stylów zarządzania poprzez ich weryfikację za pomocą interakcji zewnętrznych i wewnętrznych interesariuszy miasta działających na jego obszarach prospektywnych (por. ryc. 4).



Ryc. 4. Moduły modelu miejskiego *governance* w warunkach dynamiki terytorialnej

Źródło: opracowanie własne.

Podsumowanie rozważań różnych ujęć zależności dynamiki terytorialnej miast i *governance* miejskiej terytorialności pozwala na dokonanie ich syntezy w formie modelu, który składa się z pięciu modułów. Moduł pierwszy dynamiki terytorialnej miasta bazuje na jego potencjałach rozwojowych, w tym na kapitale intelektualnym i kapitale kreatywnym miasta jako całości oraz na potencjale terytorialnym obszarów prospektywnych, w tym na ich dziedzictwie kulturowym i przyrodniczym. Moduł drugi miejskiego *governance*, będącego wyważonym połączeniem przywódczego oraz kolaboratywnego stylu zarządzania miejskiego, kształtuje relacje rynkowe i sieciowe interesariuszy zewnętrznych i wewnętrznych powstających obszarów prospektywnych. Moduł trzeci zmiany strategicznej programowanej i prowadzonej przez przywództwo miejskie we współdziałaniu ze zorganizowaną społecznością obywatelską, generuje w miastach w procesie przemian, w szczególności w sieci ich wewnątrzmijskich i międzymijskich obszarów prospektywnych rozwój inteligentny i kreatywny oraz przemianę tożsamościową. Moduł czwarty tworzenia i realizacji projektów terytorial-

nych, w ramach *governance* miejskiej terytorialności sprawia, że miasta stają miastami kreującymi się. W efekcie wyłania się nowy porządek terytorialny miast otwartych na świat. Moduł piąty mechanizmu podejmowania decyzji, opartego na koordynacji, kooperacji, zaangażowaniu i zakorzenianiu, spina cztery poprzednio wyróżnione moduły i zwiędza *governance* miejskiej terytorialności miast przechodzących od procesu przemian do współkreowania się.





# ROZDZIAŁ 2

## MODELE WSPÓŁDZIAŁANIA I ZARZĄDZANIA W MIASTACH KREATYWNYCH

### Wprowadzenie

Dzisiejsze życie człowieka charakteryzuje się dużą zmiennością, a powstałe w związku z tym przesilenia dotyczą wszystkich dziedzin ludzkiej egzystencji. Czasy postmodernistyczne są często charakteryzowane jako niepewne [Beck 2007] i nieprzewidywalne [Giddens 2010] oraz płynne [Bauman 2007]. Nie wpływa to pozytywnie na poczucie stabilności i stałości naszej egzystencji. Być może jest to jedna z przyczyn dość powszechnej krytyki i kontestacji zagadnień społecznych dotyczących otaczającej rzeczywistości. Zauważalna jest nadmierna reaktywność na występujące bodźce, a siła procesu pobudzenia będąca wypadkową wielkości problemu, wrażliwości emocjonalnej odbiorców i stopnia ich pobudzenia świadczy poniekąd o silnej stymulacji i nadwrażliwości społecznej w dziedzinie m.in. porządku publicznego, praw obywatelskich. Ta pozornie zła sytuacja może być przesłanką do tworzenia rozwiązań minimalizujących konfliktogenność w przestrzeni miasta.

Obecnie największą bolączką, szczególnie w kontekście gospodarki i biznesu jest nieprzewidywalność [Krupski 2003; Jędralska 2007; Markowski, Drzazga 2015]. Nikt wcześniej nie musiał stawiać czoła takiej akcydentalnej rzeczywistości. Ogromne przemiany zdają się powstawać w ciągu jednego dnia, zarządzanie przypomina wędrówkę rzeką o wartkim nurcie. W tym momencie przewidywanie na poziomie strategicznym stanowi jedno z największych wyzwań. W naukach społecznych, obecnie coraz częściej wysuwa się postulaty konieczności uwzględniania dynamiki przemian zarówno w przebiegu ludzkiego życia, jak i w relacjach z innymi – a więc holistycznego ujmowania funkcjonowania człowieka w coraz szybciej zmieniającym się świecie<sup>3</sup>.

---

<sup>3</sup> Sytuację pogarsza fakt, że obecnie coraz częściej mówi się o kryzysie autorytetów, ich dewaluacji i zgubnym wpływie takiej sytuacji na wychowanie i kondycję psycho-społeczną ludzi młodych, bo to im najtrudniej funkcjonować bez wzoru osobowego, bez naturalnych odniesień natury aksjologicznej, których nośnikiem jest autorytet. W polskiej myśli pedagogicznej zawsze obecna była refleksja na temat znaczenia, rewolucji i przemian autorytetu. Swoją niezaprzeczalną wkład w jej tworzenie miało zbyt wielu pedagogów, aby wymienić nazwiska ich wszystkich.

Znamienne w temacie realizacji projektów miejskich mogą być słowa D. Libeskinda: *Teraz, bowiem nie tylko w Nowym Jorku i Ameryce, ale prawie wszędzie nawet niewielkich projektów nie można realizować bez udziału społeczeństwa. Ludzie chcą wiedzieć, co się buduje. Dlaczego tak, a nie inaczej? Co znaczy to lub owo? Kto jest wykonawcą? Czy projekt nie stwarza zagrożenia dla środowiska? Ludzie interesują się nie tylko techniczną, ale też kulturalną stroną projektów. Nie chcą już polegać na decyzjach podejmowanych w salach konferencyjnych. Społeczeństwo pragnie dziś uczestniczyć w procesie kształtowania naszego otoczenia*<sup>4</sup>.

Wśród zasad dotyczących realizacji projektów strategicznych o przewidywanych rezultatach w nieprzewidywalnych warunkach, podkreślane są cztery warunki: bezbłędna realizacja, zaufanie ze strony wszystkich interesariuszy, osiąganie więcej mniejszą liczbą środków, przekształcenie strachu w zaangażowanie. Jednym, ze sposobów „ograniczania zmienności” staje się przejście przez państwo coraz to większej części odpowiedzialności za los obywatela, gospodarki i państwa oraz częściowe odizolowanie się od świata, czyli protekcjonizm [Szot 2001; Stiglitz, Kaldor 2013; Gunnella, Quaglietti 2019]. Jeszcze do niedawna ten sposób wydawałoby nam się w ustrojach demokratycznych nieakceptowalny, chociaż wobec bardzo silnych uwarunkowań zewnętrznych może okazać się jednym z nielicznych skutecznych sposobów na łagodzenie niektórych procesów.

Innym sposobem unikania konfliktów, wydają się wyprzedzające konsultacje społeczne i propozycja wariantowych rozwiązań, co zresztą jest dość powszechnie stosowane w planowaniu przestrzennym [Czekiel-Świtalska 2012; Pawłowski 2015; Szlachetko 2015]. Chociaż globalnie w systemach planowania przestrzennego zmiany idą w kierunku wieloetapowych konsultacji społecznych na różnych poziomach rozwiązywania danego problemu, to jednak wariantowość w połączeniu z wrażliwością społeczną może relatywnie zmniejszać zarzewia konfliktów i sprzeczności.

## Miasta, zagrożenia, współdziałanie

*Miasta mają zdolność dostarczania czegoś każdemu, tylko dlatego i tylko wtedy, gdy są one tworzone przez każdego* – takie motto przyświecało Światowemu Forum Miejskiemu, zorganizowanemu w 2014 r. przez ONZ w Kolumbii. To prawie że intuicyjne postrzeganie miasta otwiera perspektywę potrzeby zaangażowania całych społeczności w budowę i życie miast. Jakkolwiek miasto postrzegane jako produkt milionów interakcji decyzji, to jednak w świecie XXI w. w strukturach administracyjnych zbyt często narzucamy mu odgórne bardzo sztywne systemy porządku, które nie respektują tej złożoności, poprzez akty administracyjne, prawo finansowe i przepisy dotyczące planowania.

---

<sup>4</sup> Rozmowa Vladimira Belogolovsky’ego z Danielem Libeskindem: [One-on-One... 2011].

„Dyktatura administracyjna” rodzi się wtedy, gdy „doskonałość” administracyjna zabija dobro i poprawne rozwiązania. W systemie prawniczym jest to moment, gdy administracyjne rozporządzenia (łac. *lex*) znajdują się ponad podstawowymi normami prawa (łac. *ius*). W biurokracji wierność i ślepe podporządkowanie się przepisom traktowane jest w przypadkach nieprzewidzianych w jurysdykcji, jako brak możliwości, a więc faktycznie zakaz realizowania ewidentnie dobrych idei, rozwiązań i pomysłów. Brak aprobaty ze strony administracji wynika z podstawowej regulacji, że powinna ona działać w ramach ustalonego prawa rozumianego literalnie jako przepisy. Sugerowane przezeń uwolnienie urzędów od nadmiernych ograniczeń wewnętrznych nadaje im także elastyczność konieczną do samodzielnego usprawniania swojej działalności (życie bowiem nie dopasowuje się do statystycznych struktur), a także do reagowania na nietypowe sytuacje.

Współdziałanie stanowi swoistego rodzaju antidotum na problemy planowania przestrzennego, które mają wymiar powszechny i ogólny [Faludi 2010; Kafka 2013; Pilarz 2019]. Problemy te są zarówno natury merytorycznej, jak i metodologicznej, a pewne towarzyszące im zjawiska obserwowane są od wielu lat<sup>5</sup>. W zakresie merytorycznym problemy przestrzenne zazwyczaj w jakiejś mierze wpływają na problemy społeczne, prawne i ekonomiczne, jednak w tym wzajemnym związku występuje również sprzężenie zwrotne. Permanentne występowanie konfliktów jest niejako nieodłączną cechą procesów planowania i wdrażania zmian w przestrzenno-architektonicznym kształcie jednostek osadniczych. Jednak defekty planowania przestrzennego są często nieodwracalne, a szkody społeczne, gospodarcze i środowiskowe są nieproporcjonalne do oczekiwanych skutków procesu planowania [Owens, Cowell 2011]. Na zagadnienie to zwracał w swojej twórczości uwagę A. Aalto, który przestrzegał przed rozwiązywaniem kompleksowych i złożonych problemów dzieląc je na mniejsze autonomiczne i niezależne zjawiska. A. Aalto argumentował, że życia nie da się podzielić na jednostkowe urywki, kwestie i zagadnienia. Dlatego problemy miast muszą być rozwiązywane kompleksowo – na różnych płaszczyznach ze szczególnym uwzględnieniem aspektu społecznego.

Generalnie wszelkiego rodzaju współdziałanie, które rozszerza zakres konsultacji stwarza szanse dla sprawniejszego uniknięcia błędów możliwych do popełniania na poziomie decyzyjnym. Weryfikacja rozwiązania przez szersze grono na płaszczyźnie społecznej jest bardzo pozytywna, gdyż rodzi postawę konsensusu, dając poczucie sprawczości poszczególnym obywatelom na poziomie podejmowania decyzji o przeznaczeniu danego obszaru. Współdziałanie w procesie planowania pozwala też na weryfikację, czy realizacją zamierzeń planu, w określonym kształcie, ktoś w ogóle jest zainteresowany. W ten sposób następuje rewizja utopijnych wizji i marzeń polityków, jak i projektantów. W warunkach polskich aktywizacja szerokiej partycypacji społecznej jest bardzo ważna, ponieważ w świadomości obywateli stale funkcjonuje schemat, w którym interesy społeczeństwa są przeciwstawne do działań władz w zakresie planowania i gospodarki przestrzennej [Ziobrowski, Rębowska 2002].

---

<sup>5</sup> [Banaszuk, Tokajuk 2017].

Skrajnym niebezpieczeństwem po drugiej stronie procesu współdziałania i partycypacji jest kompromis wszystkich ze wszystkimi lub kompromis jako bezwarunkowa zgoda na wszystko [Heins *et al.* 2002; Rembarz 2005; Baja *et al.* 2007]. Podobnie jak partycypacja pojmowana, wprost jako oddanie decydującego głosu osobom zainteresowanym jest błędnym zrozumieniem tego zagadnienia. Tego typu społeczne postawy nie prowadzą do systemowo dobrych rozwiązań i mogą stanowić rodzaj pułapki. Konieczne jest dochodzenie do kompromisów przez zrozumienie priorytetów w tym, co jest istotnego do osiągnięcia. Priorytety planowania przestrzennego w większości są obiektywne, a są nimi m.in. większa efektywność w zagospodarowaniu terenu osiągnięta poprzez większą gęstość oznaczającą efektywniejsze wydatkowanie pieniędzy na infrastrukturę, zmniejszenie kosztów mieszkań i innych inwestycji, mniejsze koszty stałe utrzymania terenu, większą efektywność energetyczną, mniejszy ślad węglowy. Ustalanie priorytetów nie jest czymś, co urbaniści powinni robić w odosobnieniu. Priorytety – założenia muszą być ustalone z góry w porozumieniu z decydentami, czyli władzami polityczno-administracyjnymi, przed podjęciem procesu planowania przestrzennego. W praktyce należałoby w dyskusji z władzami danego terytorium ustalić, jakie efekty planowania mają być priorytetem. Warto przy tym jednak obiektywizować dyspozycje, by były one wolne od partykularnych interesów lub nacisków politycznych, a opierały się na podstawowych zasadach planowania przestrzennego chociażby w postaci kluczowej sentencji A. Aalto, że *mniej znaczy więcej*, prowadzącej w konsekwencji do racjonalizacji i obiektywizacji rozwiązań.

Dostosowanie projektowania i gospodarowania miastem do potrzeb ludzkich stawia człowieka i jego potrzeby w centrum jako ostateczny punkt odniesienia. Hipokryzją jest zatem autorytarne projektowanie i podejmowanie decyzji przestrzennych bez wysłuchania opinii i uwag społecznych. Miasta były, są i będą dla ludzi – nawet gdybyśmy temu naszymi działaniami próbowali zaprzeczyć. Pod tym względem aktualna jest fundamentalna intuicja Williama Szekspira *Czymże jest miasto, jeśli nie ludźmi?*<sup>6</sup>

## Modele współdziałania: uspołecznianie, partycypacja, rewitalizacja, powszechne zaangażowanie

Najbardziej rozpowszechnione formy współdziałania w planowaniu przestrzennym to formy uspołecznienia tego procesu przez: informowanie, konsultowanie i współdecydowanie [Boryczka 2016].

Pojęcie partycypacji społecznej oznacza zapewnienie udziału obywateli w zarządzaniu sprawami społeczności, której są członkami [Sieminski 2007; Curry 2012; Kobielska 2015]. Potrzeba uspołecznienia procesu rozwoju wynika z ustrojowych zasad

---

<sup>6</sup> William Szekspir, *Koriolan*, akt 3, scena 1.

funkcjonowania administracji publicznej, jak i zasady pomocniczości, i idei samorządności terytorialnej [Górniak *et al.* 1999]. Partycypacja społeczna oznacza, zatem udział członków społeczności lokalnej w procesach decyzyjnych, jest też formą zinstytucjonalizowanego dialogu społecznego, odgrywa również rolę narzędzia rozwiązywania konfliktów społecznych w mieście [Gawroński 2021: 15].

Współcześnie partycypacja społeczna w zarządzaniu jednostkami samorządu terytorialnego coraz częściej oznacza nie tylko sam udział różnych grup społeczności lokalnych w tworzeniu planów lub strategii rozwoju, ale przede wszystkim partycypację wspólnie z władzami w podejmowaniu decyzji i wdrażaniu polityki przestrzennej. W toku gospodarowania i zarządzania miastem potrzebny jest elastyczny model decyzyjny oparty na rozluźnionych powiązaniach pomiędzy różnymi jednostkami sektora publicznego, prywatnego, gospodarczego, środowiskowego i społecznego [Boryczka 2016]. W efekcie podstawą działania gminy jest tworzenie platformy oraz organizacja współpracy różnych uczestników życia społecznego i gospodarczego, która służy realizacji wspólnie określonych celów. Nie jest to więc już bezpośrednie podejmowanie decyzji przez władze miasta oparte na legitymizacji władzy, ale bardziej skupienie się na umiejętności włączania i mobilizowania lokalnych zasobów (społecznych, ludzkich, finansowych, instytucjonalnych i kapitałowych itp.) dla osiągnięcia wspólnie wyznaczonego celu [Swianiewicz *et al.* 2004].

Do bardzo aktywnego uczestnictwa społeczeństwa, często dochodzi w procesie rewitalizacji [Lorens 2010; Strzelecka 2011; Jarczewski *et al.* 2019], gdzie niezwykle istotna jest akceptacja działań i współuczestnictwo zarówno samych mieszkańców, jak i lokalnych podmiotów, w tym przedsiębiorców, w celu dokonania zmian struktury społecznej, w przeciwdziałaniu wkluczeniom i patologiom społecznym, zmniejszaniu pauperyzacji społeczeństwa, a przy tym np. zachowaniu dziedzictwa kulturowego. Ważnym niejako równoległym jej zadaniem jest również tworzenie korzystnego „klimatu mentalnego” wśród mieszkańców dzielnic poddawanych procesom rewitalizacji [Godlewska-Majkowska 2008].

Dzisiaj aktywności mieszkańców nie są tak ograniczone terytorialnie i skompresowane przestrzennie, jak jeszcze kilkadziesiąt lat temu, aktywności te rozlewają się po całym mieście, a nierzadko i poza jego granicami. Społeczeństwo staje się coraz bardziej mobilne, a witalność jego mieszkańców realizuje się w różnych, oddalonych od siebie miejscach. Daje to możliwość użycia szerszej i bardziej powszechnej partycypacji społecznej przy rozwiązywaniu problemów miejskich. Symptomatycznym rodzajem zaangażowania społecznego w mieście może być powszechne i masowe zaangażowanie w sprawy miejskie [Boonstra, Boelens 2011; Kowalewski 2013]. Pod tym względem, oryginalnym jakkolwiek nie jedynym przykładem jest Bristol, który opracował tzw. symulator miejski o nazwie „Bristol Brain”. Jest to otwarte i dostępne narzędzie łączące dane z sieci czujników w całym mieście z danymi zebranymi od opinii publicznej; narzędzie to następnie analizuje dane i tworzy scenariusze, aby zwizualizować wiele możliwych przyszłości miasta w zakresie udoskonalania strategii rozwoju niskoemisijnego. Tworzenie tych scenariuszy pozwala Bristolowi ocenić aktualny stan miasta i opracować najbardziej efektywną strategię prowadzącą do pożądanego rezul-

tatów. Bristol Brain nie jest statycznym ujęciem i przedstawieniem miasta. Ewoluuje wraz z miastem, stale otrzymując i analizując nowe dane odpowiednio modyfikuje scenariusze. Symulator Bristol Brain skupia się przede wszystkim na korkach ulicznych i jakości powietrza. Terenowo zawężony jest do obszaru, w którym obywatele dostarczają dane i omawiają możliwe przyszłe scenariusze na podstawie rejestracji własnych aktywności – chodzenie do szkoły, jazda samochodem do pracy, miejsca robienia zakupów itd. Kluczową częścią projektu Bristol Brain jest zaangażowanie bardzo wielu różnych stron. Obywatele przekazują dane, podczas gdy przedsiębiorstwa i partnerzy wdrażający wykorzystują Bristol Brain do konceptualizacji projektów infrastrukturalnych i tworzenia finalnej strategii miejskiej<sup>7</sup>.

## Modele zarządzania: przywództwo kolektywne, inkluzywność, innowacje społeczne, wspomagane inicjatywy oddolne, eksperyment

Podejście do sposobu zarządzania miastem stale się zmienia, poszukiwania modeli optymalnego kierowania i jednocześnie uspołeczniania tego procesu odbywają się w szerokiej dziedzinie nauk społecznych w dyscyplinach socjologii, prawa, ekonomii, jak i zarządzania [Noworól 2011; Szoltysek, Otręba 2015]. Zarządzanie jest tu dyscypliną, która przenosi doświadczenia z podmiotów gospodarczych na podmioty publiczne.

Wśród różnych koncepcji na szczególną uwagę zasługuje strategia przywództwa kolektywnego opisywana m.in. w publikacji M. Sotarauty. *Przywództwa nie można sprowadzić do indywidualnego wyczynu jednostki – potrzeba więcej niż wizjonerskiej jednostki, aby «zrobić rzeczy wspólnie». Jest to proces oparty na współpracy, który można nazwać «wspólnym przywództwem»* [Sotarauta et al. 2012]. Sotarauta podkreśla odejście od trybu pojedynczych charyzmatycznych i podejmujących ryzyko jednostek, które tworzą nowe możliwości, projekty lub koncepcje, na rzecz rozwoju trzeciego sektora np. jako przedsiębiorstwa społecznego opisywanego przez C. Borzagę i J. Defournego [Borzaga, Defourny 2001]. W takich rozwiązaniach dochodzi do zacierania granic kompetencji administracyjnych poprzez innowacje społeczne opisane przez A. Nichollsa i A. Murdocka [Nicholls, Murdock 2012].

Przykładem współzarządzania w ramach stworzonego Laboratorium Miejskiego może być projekt nowego centrum miejskiego Aspern Seestadt. Jest to projekt urbanistyczny, którego celem było stworzenie zrównoważonej dzielnicy Wiednia przeznaczonej dla 20 000 mieszkańców i 20 000 pracowników na przestrzeni 240 hektarów. Seestadt to niekonwencjonalna miejska strefa ekspansji w północno-wschodnim Wied-

---

<sup>7</sup> [<https://talkofthecities.iclei.org/innovative-tools-for-urban-planning/>].

niu, to też nowe centrum 22 dzielnicy Wiednia i jego bezpośredniego otoczenia oraz regionu Centrepe. Centrum ma zostać ukończone w 2028 r. Jako laboratorium miejskie stanowi część inicjatywy Smart City Wien. Właściciele terenu i miasto Wiedeń zgodzili się przyjąć podejście oparte na współpracy i współzarządzaniu w celu zapewnienia ogólnej wysokiej jakości planowania i projektowania urbanistycznego. Za realizację projektu odpowiada agencja deweloperska Wien 3420 AG, a organizacje stojące za Aspern Seestadt to Miasto Wiedeń, wraz z siecią silnych partnerów biznesowych oraz partnerów sektora publicznego. Wien 3420 Aspern Development AG i program miasta Wiedeń Zarządzanie Obszarami Rozwoju Miejskiego to dwa podstawowe punkty kontaktowe dla wszystkich interesariuszy w Seestadt. Zespół Seestadt Aspern Neighborhood Management ma za zadanie m.in. dostarczać informacji o bieżących wydarzeniach w Seestadt i jego okolicach oraz pracę nad wspieraniem, wykorzystaniem i budowaniem powiązań sieci społecznych. Już na etapie planowania mieszkańcy Seestadt byli zachęceni do dzielenia się swoimi pomysłami i sugestiami dotyczącymi rozwiązań oraz do aktywnego udziału w kształtowaniu ich nowego środowiska i domów. Seestadt Neighborhood Management oferuje wiele możliwości sąsiedzkich interakcji, które mają pomóc w kształtowaniu rozwijającego się miasta w mieście, są to różnego rodzaju projekty budowania społeczności np. muzykowanie i ogrodnictwo, a także liczne inicjatywy organizowane dla i przez lokalnych mieszkańców, przez co zachęcają ludzi do zaangażowania się i włączania w życie dzielnicy. Seestadt jest poligonem doświadczalnym dla nowych podejść do rozwoju przestrzennego, opartym na pomysłach rozwijania miasta w mieście. W ramach projektu dążono do wdrożenia nowych ścieżek rozwoju, które miały pozwolić na stworzenie innowacyjnych i aktywnych oraz nowoczesnych przestrzeni na całe życie. Szczególną rolę przywiązano do praktycznego zastosowania koncepcji inteligentnego rozwoju głównie w obszarze środowiska naturalnego i środowiska społecznego. Zwrócono uwagę na zanieczyszczenie powietrza i ochronę klimatu, a podstawą koncepcji było wsparcie e-mobilności i nowych form prowadzenia działalności gospodarczej, a także partycypacji zainteresowanych stron.

Inkluzywność w działaniach na poziomie gospodarowania i zarządzania przestrzenią opiera się na przesłance możliwości uczestnictwa w procesie planowania i zarządzania przestrzenią przez różne grupy społeczne. Immanentną cechą wzrostu i rozwoju inkluzywnego jest szeroko i różnokierunkowo rozumiane włączenie społeczne. Za E. Mączyńską można przyjąć, że inkluzywność to sprzyjające społecznej spójności wielowymiarowe zaangażowanie wszystkich uczestników życia społeczno-gospodarczego na rzecz optymalnego kreowania oraz wykorzystywania potencjału rozwojowego [Mączyńska 2016]. Zgodnie z tym założeniem przestrzeń o cechach inkluzywnych może być wykorzystywana przez różnych użytkowników w różnym czasie w różnych celach. Według założeń Cities For All<sup>8</sup>, inkluzywne, dostępne miasto to

---

<sup>8</sup> *Global Compact on Inclusive and Accessible Cities* to deklaracja, która łączy kluczowe zobowiązania w zakresie dostępności, uniwersalnego projektowania i integracji z celami zrównoważonego rozwoju, nową agendą miejską, Konwencją o prawach osób niepełnosprawnych oraz ramami WHO dotyczącymi miast przyjaznych wiekowi. Potwierdza prawa 1 miliarda osób niepełnosprawnych



miejsce, w którym każdy, niezależnie od sytuacji ekonomicznej, płci, pochodzenia etnicznego, niepełnosprawności, wieku, narodowości czy religii, może i ma prawo w pełni uczestniczyć w życiu społecznym, gospodarczym, kulturowym i politycznym zgodnie z możliwościami miasta.

Jednym z pierwszych miast, które zdecydowało się podjąć tę ideę była Barcelona, publikując przewodnik po inkluzywnej urbanistyce, który opiera wszystkie swoje polityki na życiu codziennym. Ten typ urbanistyki uwzględnia wiele aspektów, w tym płeć, wiek i pochodzenie etniczne, usuwając bariery i czyniąc miasto bardziej sprawiedliwym i bezpieczniejszym miejscem do życia.

Innowacje społeczne uwzględniające kolektywne relacje między zainteresowanymi stronami w celu poprawy jakości życia ludzi poprzez zaspokojenie potrzeb społecznych, są kolejnym ważnym zagadnieniem [Kazepov *et al.* 2022]. Istnieje coraz więcej literatury na temat innowacji społecznych, która koncentruje się na teorii i koncepcjach, obszarach działalności i politykach [Moulaert *et al.* 2013].

Praktyka wykazuje, że innowacje społeczne i zmiany przestrzenne wprowadzane bez współpracy są trudne do utrzymania ze względu na przeciwstawne interesy obywateli i podmiotów. Opisywali to m.in. T. Brandsen, S. Cattacin, A. Evers i A. Zimmer w swojej publikacji [Brandsen *et al.* 2016]. Nawet mocno wspomagany wspólny rozwój lokalny opisywany przez A. Galvan'a i A. Hamdouch'a, na przykładzie Santo Domingo na Dominikanie może nie w 100% się udać [Hamdouch, Galvan 2019]. Dynamika zmian ujawnia, że rozwój społecznie innowacyjny nie jest przewidywalną trajektorią rozwiązania, a raczej poszukiwaniem mechanizmów osiągnięcia lepszej jakości życia i sprawiedliwości społecznej. Nawet zmiany ustawodawcze polityczne tworzące odpowiednie procedury administracyjne nie są w stanie zapewnić sukcesu na poziomie lokalnym. Czasami ze względu na istniejące bariery, nastawienia, środki, sposób zarządzania projektem, różne cele władz, administracji i ludności w projektach nie dochodzi do właściwej kooperacji podmiotów. Nawet nastawienie, do polityków, którzy wcześniej w innych okolicznościach „składali deklaracje bez pokrycia” może uniemożliwić realizację projektu. Doświadczenia afrykańskie opisane przez A. Galvana i A. Hamdoucha, wskazują, że w niektórych przypadkach udział przedsiębiorców wykazujących się skutecznością działania może stać się gwarantem uwiarygodniającym dane działania. Z tego punktu widzenia kluczowy jest świadomy i zamierzony udział podmiotów chcących się zaangażować w zmiany na poziomie lokalnym. Skutki społeczne kreatywnych inicjatyw zależą od konkretnych kontekstów terytorialnych, warunków instytucjonalnych i politycznych oraz złożonych procesów, które kształtują warunki ich przebiegu, wdrażania i zarządzania. Okoliczności wskazują, że warto podejmować inicjatywy, gdyż często one pomagają znaleźć nowe „lokalne” sposoby rozwiązania konkretnych problemów bez konieczności oficjalnego zarządzania i skomplikowanych procesów decyzyjnych. Czym innym jest jednak współfinansowanie czy

---

i rosnącej części globalnej populacji w wieku 60 lat lub starszej, która doświadcza barier w swoim sprawiedliwym uczestnictwie w społeczeństwie. To globalne wezwanie do działania leży u podstaw kampanii [# Cities4All . <https://cities4all.org/>].

subsydiowanie firm inwestycyjnych, a czym innym planowanie i zarządzanie przestrzenią [Dvouletý *et al.* 2021].

Koncepcja innowacji społecznych cieszy się coraz większym zainteresowaniem w obszarach nauki, polityki i praktyki. Podstawą najczęściej jest budowanie konsensusu, jako głównego źródła modelowania koncepcji. R. Ziegler wzywa do bardziej pogłębionego rozumienia innowacji społecznych, jako koncepcji opartej na współpracy, nie tylko pod względem badań interdyscyplinarnych, ale także pod względem metody jej stosowania [Ziegler 2017]. Proponując skupienie się na kryterium otwartości, wzajemności i "modelu prototypu", a także ogólnym abstrakcyjnym tworzeniu przestrzeni różnych dyscyplin i podmiotów. Wydaje się, że w tej materii istnieje pilna potrzeba oparcia się na większej liczbie studiów przypadku, która umożliwiłaby weryfikację projektów i podejść.

Innowacją w niewielkiej skali jest zakończona dużym sukcesem podjęta inicjatywa ogrodu społecznego zlokalizowanego na dachu parkingu – Garten Deck St. Pauli w Hamburgu. Garten Deck był początkowo – tymczasowo i spontanicznie stworzonym ogrodem miejskim. Obecnie te 1100 m<sup>2</sup> powierzchni dachowej jest przede wszystkim miejscem, gdzie podtrzymywane i animowane są kolektywy społeczne: sąsiedzi poznają się, razem pracują i w ten sposób współtworzą społeczność dzielnicy. Administracyjne włączenie tego miejsca w system przestrzeni publicznych sprawia, że z powierzchni dachu może skorzystać nie tylko osoba, która zapłaciła za postój swojego auta na parkingu, ale każdy, kto ma tylko ochotę na spędzenie wolnego czasu wśród zieleni z imponującym widokiem na miasto<sup>9</sup>.

Dzięki sieciom finansowania, takim jak Joint Program Initiative (JPI) Urban-Europe (wspierany przez Komisję Europejską we współpracy z innymi krajowymi agencjami finansującymi), projekty dedykowane i prowadzone przez ULL lub UNaLab (Urban Living Labs) powstały w całej Europie, a nawet poza nią. Urban Living Labs są koordynatorami współpracy, łącząc różne zainteresowane strony – firmy, instytucje badawcze, sektor publiczny i obywateli – poprzez współtworzenie określonych zmian miejskich. Działanie obejmuje trzy fazy rozwoju, aby osiągnąć ostateczne rozwiązanie. Pierwsza faza uwzględnia wspólną eksplorację zagadnienia w celu zidentyfikowania wyzwań i różnych potrzeb z perspektywy wszystkich zainteresowanych stron. Druga faza –eksperymentów, która obejmuje zbudowanie prototypu proponowanego rozwiązania, przetestowanie go i ponowne zbudowanie – za każdym razem poprawiając rozwiązanie na podstawie informacji zwrotnych zebranych z poprzednich etapów. Trzecią – ostatnią fazą procesu współtworzenia jest ocena i wdrożenie. W tej fazie rozwiązanie jest weryfikowane, a następnie buduje się jego finalną – ostateczną wersję. W Living Labs miejscem eksperymentowania jest zawsze rzeczywiste otoczenie: rozwiązanie jest testowane w realnym środowisku, dokładnie tam, gdzie planowane jest jego wdrożenie. Zwięzła definicja ULL to *podejście lub zestaw metod, ukierunkowanych na wprowadzanie zmian w sposób współtwórczy* [Bylund *et al.* 2020: 19]. Jak podkreślili Bulkeley *et al.*, ULL można *postrzegać jako środek do organizowania*

---

<sup>9</sup> [<https://www.gartendeck.de>].

*demonstracji i wypróbowywania różnych rodzajów interwencji w mieście mających na celu osiągnięcie zrównoważonego rozwoju miejskiego, a także zbliżanie wielu podmiotów, które chcą interweniować [w mieście ...] poprzez formy otwartego i zaangażowanego eksperymentowania* [Bulkeley, Castán Broto 2013]. Eksperymenty miejskie w planowaniu analizowano z różnych perspektyw. Bulkeley i Castán Broto patrzą na nie z perspektywy przeskalowania państwa w czasach neoliberalizmu [Peck *et al.* 2013], innowacji instytucjonalnych [Chronéer *et al.* 2018, 2019] oraz projektowania miejskiej przyszłości [Evans 2011; Bulkeley, Castán Broto 2013; Baccarne *et al.* 2014; Karvonen Van Heur 2014; Evans 2016; Savini, Bertolini 2019; Steen, Van Bueren 2017].

Ciekawym doświadczeniem jest eksperyment planistyczny „Meanwhile Projects” realizowany w ramach TAP (Transformative Actions Program) w Reykjavíku. Skupiony jest na obszarach o niejasnym, przyszłym wykorzystaniu i niewykorzystanym potencjale – miejsca te są czymś w rodzaju „obszarów oczekujących” – znajdując się tym samym jakby w poczekalni do przyszłego docelowego zagospodarowania. Zgodnie z założeniami planistycznymi miejsca te są przypisane do testów indywidualnych lub grupowych. Oznacza to, że dowolne grupy obywatelskie mogą przysyłać pomysły do władz miasta dotyczące sposobu zagospodarowania i urządzenia takiej „oczekującej przestrzeni”; w przypadku akceptacji pomysłu przez władze, grupa przejmuje przestrzeń na określony czas urządzając ją w zadekretowany wcześniej sposób. Aby zapewnić przejrzystość, listy informacyjne dotyczące projektu są wysyłane do wszystkich sąsiadów, którzy mogą kontaktować się z kierownikami projektów w celu modyfikacji projektu i aktywnego włączenia się w inicjatywę. Wachlarz pomysłów jest bardzo duży. W ten sposób część przestrzeni została przekształcona w place, na których sąsiedzi odpoczywają, spotykają się; inni organizują targi sztuki, pop-upowe zajęcia jogi i targi żywności. Są to działania w zakresie ogrodów społecznościowych i rolnictwa miejskiego po systemy edukacji dotyczące zmian klimatu, obszary te zapewniają obywatelom idealną okazję do wdrażania zrównoważonych inicjatyw. Reykjavík podkreśla ekologiczny potencjał oryginalnej akcji, udostępniając rzadko i ekstensywnie używane miejsca parkingowe dla grup, aby promować alternatywne środki transportu. Zamiast przechodzić obok opuszczonego parkingu, placu budowy, lub innego nieużytku, mieszkańcy mogą współpracować, aby budować i wzmacniać swoje społeczności. Potencjalnie niebezpieczne puste przestrzenie, zachęcające do przestępczości i innych antyspołecznych zachowań są wypełniane przez nowe aktywności stając się przy tym przestrzenią dedykowaną i kreowaną przez daną grupę. Wypełnione i zagospodarowanie luki w tkance miasta zachęcają do ruchu i aktywności pieszej, tworząc nowy kształt dzielnicy. W szerszym znaczeniu inicjatywa tworzy żywsze i bardziej interaktywne środowisko miejskie.

„Meanwhile Projects – projekty w międzyczasie dla tzw. miejsc oczekujących w Reykjavíku są dość opłacalną metodą na przekształcenie miasta. Przeprowadzane na zasadzie eksperymentu, pozwalają na ocenę, czy podjęte działania są oczekiwane, popularne i skuteczne, jeśli tak, to miasto wspiera ich długofalowy rozwój. Takie oddolne podejście do urbanistyki, jest mocno demokratyczne, a przy tym

efektywnie ekonomicznie, gdyż rozpoczęta przez inicjatywę społeczną inwestycja i zmiana wykorzystuje talent, kreatywność i zaangażowanie lokalnych artystów i wolontariuszy.



Fot. 1. Meanwhile Projects w Reykjaviku<sup>10</sup>.

## Zakończenie: partycypacja i rozwój zrównoważony, samorządy, koncentracja

Inkorporacja partycypacji obywatelskiej i demokracji bezpośredniej w procesach decyzyjnych dotyczących rozwoju poszczególnych obszarów miejskich jest kluczowa [Baker *et al.* 2007; Stead 2021]. Bezpośredni udział interesariuszy, takich jak właściciele gruntów, spółdzielnie, inwestorzy publiczni i prywatni, w procesach decyzyjnych, a także w procesach wykonawczych dotyczących m.in. realizacji niezbędnej infrastruktury prowadzi do stabilnego i zrównoważonego rozwoju. Włączanie nowych aktorów do współuczestnictwa w zakresie polityki przestrzennej i rozwoju miast stanowi podstawę do rozszerzania współodpowiedzialności obywatelskiej i stabilizacji polityki przestrzennej. Korzystne w tym względzie jest podejmowanie wysiłków na rzecz realizacji działań samoorganizacyjnych i obywatelskich w celu uzupełnienia istniejących

---

<sup>10</sup> Zdjęcie [z:] [<https://tap-potential.org/tapplications-reykjaviks-meanwhile-projects/>].

lub otwarcia nowych struktur współpracy społeczno-administracyjnej. Poszczególne przypadki światowe wskazują, że racjonalne jest podjęcie współdziałania z określonymi środowiskami społecznymi w celu koordynacji projektów z zakresu polityki osadniczej i transportowej.

Współpraca przy planowaniu i zagospodarowaniu miastem jest budowaniem fundamentów pod większą siłę społeczną, gospodarczą i środowiskową. Jeśli przyjęte zostanie podejście holistyczne, strategie partycypacyjne mogą doprowadzić do rozwiązań inteligentnych miast, które zapewnią stabilność energetyczną, demokratyczne i zdrowe systemy transportowe, łączność i mobilność. Rozwój zrównoważony stanowi okazję do współtworzenia trwałych i rekreacyjnych środowisk miejskich, które są przygotowane na przyszłość o zmieniających się warunkach.

Permanenty proces współodpowiedzialności i współuczestnictwa społeczności lokalnej w decydowaniu o mieście buduje tzw. odporność codzienną miasta i możliwość szybkiej reakcji na zdarzenia nieoczekiwane. Nawet od strony logistycznej kooperacja organizacji społecznych w polityce przestrzennej miasta tworzy struktury, które w szybki sposób mogą wspomóc miasto w różnego rodzaju działaniach, przy zjawiskach ekstremalnych. Przykładem może być ofensywne i kompleksowe włączenie się organizacji NGO w systemową dobrze zorganizowaną logistycznie pomoc uchodźcom z Ukrainy na terenie miasta Lublina<sup>11</sup>. Jak pokazują przykłady, konsultacje i współpraca umożliwiają działania *just in time*, pomagają miastom na uodpornienie się na zjawiska przypadkowe – pojawiające się niespodzianie w sferze gospodarczej, przestrzennej, a nawet społecznej. Pozwalają także na uniknięcie małych akumulujących się w dłuższej perspektywie zdarzeń w sferze społecznej<sup>12</sup>. Niwelują też niestabilności w gospodarce przestrzennej.

Szczególną rolę w procesie budowania odporności miast mają do odegrania samorządy lokalne najniższego szczebla, które odpowiadają za różnorodne sekwencje związane z funkcjonowaniem miasta, a także stanowią pierwszą linię reagowania w każdej sytuacji kryzysowej [Sienkiewicz-Małyjurek 2020; Kubicki 2021]. Samorządy lokalne muszą mieć uprawnienia do skutecznego spełniania tych wymagań, a dobra współpraca na szczeblu krajowym i lokalnym w celu budowania odporności w czasie kryzysu ma kluczowe znaczenie.

Nowa polityka planistyczna powinna promować głęboką reorganizację istniejących dzielnic miejskich. Powinna obejmować tworzenie możliwości pracy i dostępu do usług bliżej domu, w dogodnej odległości pieszej i rowerowej, jest to pomysł spopularyzowany ostatnio przez Paryż jako „miasto 15-minutowe”. Wymaga on nowego sformułowania zagadnień zagęszczenia miast i innego podejścia do planowania segregacji użytkowania gruntów. *Male jest piękne, ale też mniej kručze* tak twierdzi N. N. Taleb, który stawia tezę, że mniejsze miasta są bardziej odporne lub antykručze w ra-

---

<sup>11</sup> Uroczysta gala dla NGO za pomoc dla uchodźców z Ukrainy z: [<https://www.lubelskie.pl/aktualnosci/uroczysta-gala-dla-ngo-za-pomoc-dla-uchodzcow-z-ukrainy/>], dostęp 15.11.2022].

<sup>12</sup> *Efekt motyla* poruszając skrzydłami powoduje szereg zdarzeń prowadzących w rezultacie do groźnej burzy na drugim końcu świata.

dzeniu sobie z niepewnością i ryzykiem, zarządzają mniejszą ilością gotówki – bardziej mogą liczyć na swoje zasoby, łatwiej się adaptują do zachodzących zmian. Koncepcja koncentracji społeczno-ekonomicznej zwiększa równość społeczną i sprawia, że biedne obszary stają się bardziej odporne. Jednoczesne skupienie się na małych, średnich, dużych firmach skutkuje zielonym wzrostem, tworzeniem miejsc pracy, powstawaniem nowych społeczności, nowymi kompetencjami, konkurencyjnością i innowacjami.



# ROZDZIAŁ 3

## ŚLĄSKIE MIASTA W PROCESIE PRZEMIAN: OD NOWYCH WIZJI PRZYSZŁOŚCI DO INNOWACYJNYCH PROJEKTÓW

### Wprowadzenie

Specyfika poszczególnych miast, zróżnicowania społeczności lokalnych, usytuowanie w obszarach funkcjonalnych, zmieniające się konteksty rozwoju powodują, że kreowanie wizji przyszłości jest procesem ciągłego uczenia się, odkrywania i nowego definiowania lokalnych potencjałów, odczytywania zmieniających się oczekiwań i aspiracji mieszkańców, określania relacji między miastem a jego otoczeniem. Formułowanie wizji rozwoju to operowanie wieloma współzależnymi wymiarami tworzącymi przyszłość miasta; wymiarem społecznym [*Cities of the Future...* 2018], gospodarczym [*Infrastructure and Urban...* 2018], przestrzennym [Ortegon-Sanchez, Tyler 2016], czy infrastrukturalno-technologicznym [Hall *et al.* 2000; Caragliu *et al.* 2011]. Początkiem systemowego podejścia do tworzenia wizji jest realizacja gruntownej analizy podmiotowej będącej podstawą do uruchomienia partycypacyjnego procesu myślenia o mieście. Jest to niezbędny warunek do wykreowania wizji zbieżnej z preferencjami podmiotów lokalnych, a jednocześnie przesłanka zawiązywania lokalnych koalicji na rzecz skutecznego wdrażania strategii.

W dokumentach lokalnych odnaleźć można wizje o różnym poziomie szczegółowości i odmiennej formie. W niektórych przypadkach pojawia się wrażenie, że wizja jest pewnym uniwersalnym zapisem, który mógłby być zastosowany do większości miast; nie pokazuje specyfiki danego ośrodka i nie wyznacza jego oryginalnej ścieżki rozwoju. Celem rozdziału jest przedstawienie praktycznych rozwiązań w zakresie kreowania wizji przyszłości wybranych miast. W rozdziale przedstawiono wizje przyszłości trzech miast przemysłowych w województwie śląskim:

- Rybnika – opierającego swoją przyszłość na procesie sprawiedliwej transformacji i wzmocnieniu swojej pozycji jako głównego ośrodka miejskiego obszaru funkcjonalnego,
- Siemianowic Śląskich – zorientowanych na przekształcanie procesu zarządzania na podstawie wzmocnienia partycypacji mieszkańców w lokalnych procesach



decyzyjnych wspomaganą przez technologiczne i organizacyjne narzędzia *smart city*,

- Tarnowskich Gór – kreujących się na miasto wysokiej jakości życia odmiennej co do swoich atrybutów w stosunku do sąsiednich ośrodków aglomeracji przemysłowej.

Dobór miast wynika z kilku kryteriów; do analizy wybrano miasta, które:

- przeprowadziły kompleksową procedurę formułowania strategii,
- zaangażowały w proces strategiczny lokalne podmioty wykorzystując nie tylko instrumenty konsultacji, ale przede wszystkim narzędzia partycypacji i grupowej kreatywności,
- określiły swoją wizję w formie scenariusza pożądanej przyszłości (a nie tylko w formie hasłowej),
- są różnymi przypadkami ze względu na usytuowanie w miejskim obszarze funkcjonalnym (Rybnik – miasto centralne obszaru, Siemianowice Śląskie – miasto, na które oddziałują siły grawitacyjne kluczowych ośrodków aglomeracji, Tarnowskie Góry – miasto zlokalizowane poza obszarem centralnym aglomeracji, komplementarne względem dużych ośrodków).

## Rybnik – wizja sprawiedliwej transformacji

W strukturze funkcjonalno-przestrzennej województwa śląskiego Rybnik stanowi centralny ośrodek aglomeracji rybnickiej (Strategia Rozwoju Województwa Śląskiego „Śląskie 2030”). Jest to miasto, które pełni istotne funkcje zewnętrzne w zakresie rynku pracy, świadczenia usług publicznych i rynkowych oraz organizacji sieci kooperacji gospodarczej. W 2021 r. przyjęta została *Strategia Rozwoju Miasta Rybnika do 2030 roku RYBNIK 2030 – pierwszy krok transformacji (2021)*. Prace nad strategią zostały zrealizowane w ramach szerokiej procedury opartej na podejściu foresightowym. Strategia została opracowana na bazie wyników badań ankietowych, wywiadów, warsztatów; do pracy nad strategią zostały włączone różne środowiska miejskie, a także podmioty spoza miasta.

W procesie formułowania strategii sformułowano scenariusze ewolucyjnej przyszłości miasta, które zostały opisane zmianami zachodzącymi w trzech obszarach: strukturze gospodarczej, rynku pracy, oddziaływaniach miasta na otoczenie. Refleksja nad potencjalną przyszłością Rybnika wyłaniająca się z obserwowanych procesów oraz hipotezy dotyczące ewolucji miasta stały się podstawą prac nad strategią.

Nakreślona strukturę scenariuszy poddano analizie w kontekście oddziaływania różnych podmiotów z miasta i otoczenia na przyszłość Rybnika oraz zainteresowania zmianami strategicznymi; uwzględniono przede wszystkim organizacje pozarządowe, podmioty branży okologicznej, rodziny górnicze, starszych mieszkańców, młodzież, lokalnych przedsiębiorców, władze samorządowe, władze państwowe. Rozpoznano

Tabela 1. Scenariusze ewolucyjnego rozwoju miasta Rybnik w perspektywie 2030 r.

Scenariusz innowacji w tradycyjnych sektorach	Scenariusz zrównoważonej ewolucji	Scenariusz zrównoważonej transformacji
<ul style="list-style-type: none"> <li>· struktura gospodarcza:</li> <li>- utrzymanie pozycji sektorów tradycyjnych jako jednego z rdzeni struktury gospodarczej,</li> <li>- wprowadzanie umiarkowanych innowacji w sektorach tradycyjnych,</li> <li>- organizacja przez sektory tradycyjne ważnych sieci kooperacji lokalnej i ponadlokalnej.</li> <li>· rynek pracy:</li> <li>- utrzymanie w sektorach tradycyjnych miejsc pracy ocenianych jako atrakcyjne dla części mieszkańców Rybnika i sąsiednich gmin,</li> <li>- Rybnik jako miejsce pracy dla osób z gmin sąsiednich,</li> <li>- ograniczenie poziomu przedsiębiorczości mieszkańców mogących znaleźć pracę w sektorach tradycyjnych,</li> <li>- odpływ mieszkańców o nowoczesnych kwalifikacjach.</li> <li>· oddziaływania:</li> <li>- wywieranie istotnego wpływu na środowisko przyrodnicze i przestrzeń miasta,</li> <li>- utrwalenie wizerunku miasta industrialnego.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>· struktura gospodarcza:</li> <li>- ograniczenie znaczenia sektorów tradycyjnych,</li> <li>- stopniowy rozwój przedsiębiorczości lokalnej,</li> <li>- ograniczony napływ inwestorów,</li> <li>- rozwój usług rynkowych o znaczeniu subregionalnym.</li> <li>· rynek pracy:</li> <li>- ograniczenie liczby miejsc pracy w sektorach tradycyjnych,</li> <li>- kluczowa rola firm lokalnych i sektora publicznego w tworzeniu miejsc pracy,</li> <li>- umiarkowane obniżenie średnich dochodów mieszkańców ze względu na spadek liczby miejsc pracy w sektorach tradycyjnych,</li> <li>- wydłużenie aktywności zawodowej mieszkańców (mniejsza liczba osób przechodzących na wcześniejsze emerytury).</li> <li>· oddziaływania:</li> <li>- pojawienie się nowych terenów do zagospodarowania (rewitalizacji),</li> <li>- ograniczenie uciążliwości oddziaływania sektorów tradycyjnych na przestrzeń i środowisko,</li> <li>- „rozmycie” gospodarczego wizerunku miasta.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>· struktura gospodarcza:</li> <li>- wyłanianie się nowych specjalizacji gospodarczych miasta o umiarkowanej konkurencyjności,</li> <li>- Rybnik silnym ośrodkiem usług o znaczeniu subregionalnym,</li> <li>- wzmacnianie i stopniowy rozwój skali działania firm lokalnych, w tym w branżach innowacyjnych i kreatywnych,</li> <li>- nowi inwestorzy i kluczowe firmy w mieście organizujące sieci kooperacji lokalnej i ponadlokalnej.</li> <li>· rynek pracy:</li> <li>- miejsca pracy w sektorach tradycyjnych zastępowane miejscami pracy w nowych kluczowych sektorach,</li> <li>- polaryzacja jakości miejsc pracy: relatywnie wysokie dochody w branżach innowacyjnych i niższe dochody pracowników o kwalifikacjach podstawowych,</li> <li>- rosnąca zdolność gospodarki do wykorzystywania podnoszonych kwalifikacji mieszkańców miasta i gmin sąsiednich.</li> <li>· oddziaływania:</li> <li>- ujawniający się potencjał inwestycyjny terenów do rewitalizacji,</li> <li>- wyraźna poprawa jakości środowiska przyrodniczego i przestrzeni miasta,</li> <li>- <i>rebranding</i> miasta w kierunku ośrodka aglomeracyjnego o zdywersyfikowanych funkcjach.</li> </ul>

Źródło: opracowanie własne na podstawie, [Raczek, Wrana 2021].

także czynniki wspierające i hamujące realizację danego scenariusza. Wykorzystano wyniki badań ankietowych oraz wywiadów. Wypracowane scenariusze oraz wyłaniające się z nich pozytywne i negatywne cechy miasta w przyszłości poddano dyskusji z podmiotami lokalnymi. W wyniku refleksji nad scenariuszami sformułowana została wizja Rybnik 2030 wykorzystująca pojęcie sprawiedliwej transformacji. Pojęcie to (*just transition*) zaczerpnięto z dokumentów Unii Europejskiej związanych z polityką klimatyczną, zrównoważonym rozwojem i sprawiedliwością społeczną. Odwołania do tego pojęcia znaleźć można przede wszystkim w Europejskim Zielonym Ładzie, czyli pakiecie inicjatyw politycznych, którego celem jest skierowanie UE na drogę transformacji ekologicznej, przejścia do gospodarki neutralnej dla klimatu z uwzględnieniem sprawiedliwości społecznej poprzez zapewnienie wsparcia pracownikom i społecznościom dotkniętym transformacją oraz eliminację nierówności społecznych w tym procesie. Można też wskazać wiele źródeł literaturowych nawiązujących do pojęcia sprawiedliwej transformacji, w tym na tle wyzwań, przed którymi stoi Rybnik. Problemy przekształceń strukturalnych skutkujące zubożeniem społeczeństwa oraz tworzeniem mało atrakcyjnych miejsc pracy opisuje np. G. Standing [Standing 2021]. W publikacjach T. Jacksona [Jackson 2016] wskazywana jest konieczność równowagi rozwoju gospodarczego oraz potrzeba transformacji uwzględniającej sprawiedliwość społeczną. Z kolei K. Raworth [Raworth 2017] proponuje systemowe podejście do ekonomii, które koncentruje się na osiągnięciu równowagi między granicami ekologicznymi a minimalnymi standardami społecznymi, co ma doprowadzić do sprawiedliwej i zrównoważonej transformacji. W procesie opracowania strategii znaczna część interesariuszy wyrażała obawy związane ze spadkiem atrakcyjności lokalnego rynku pracy, wystąpieniem ubóstwa energetycznego dotkliwego zwłaszcza dla osób z grup o niskim statusie materialnym, generalną zapaścią miasta związaną z brakiem środków na realizację lokalnych inwestycji.

Kluczowymi atrybutami miasta zawartymi w wizji stały się:

- atrakcyjność mieszkaniowa oparta na atrakcyjnych terenach mieszkaniowych oraz dobrych powiązaniach komunikacyjnych z głównymi ośrodkami regionu,
- wyjątkowa wśród śląskich miast atrakcyjność przestrzeni opierająca się na dziedzictwie kulturowym, jakości środowiska przyrodniczego oraz aktywnościach realizowanych w przestrzeni,
- wykorzystywanie specyfiki i zróżnicowania dzielnic miasta oraz integrowaniu tożsamości dzielnicowej mieszkańców z tożsamością miejską,
- przyjazne warunki do biznesu lokalnego kształtowane we współpracy samorządu lokalnego z przedsiębiorcami,
- dostępność szerokiej gamy usług społecznych oraz oferty spędzania czasu wolnego,
- rozwijanie funkcji ponadlokalnych, zwłaszcza akademickich, badawczych, kulturalnych, sportowo-rekreacyjnych, w tym opartych na wykorzystaniu akwenów w mieście,
- partnerstwo międzysektorowe na rzecz wspierania rozwoju rodziny, talentów i realizacji aspiracji mieszkańców z różnych grup wiekowych,

- pełnienie funkcji węzła rozwoju Subregionu Zachodniego w zakresie usług wyższego rzędu i rynku pracy, a także funkcji lidera w procesie kształtowania i wzmocnienia współpracy gospodarczej, społeczno-kulturalnej, ekologicznej transgranicznego obszaru funkcjonalnego na osi autostrady A1 od Gliwic do Ostrawy,
- realizacja spójnej i konsekwentnej polityki rozwoju kreowanej i wdrażanej przy szerokiej i trwałej partycypacji społeczności lokalnej.

Jako główne wyzwania wyłaniające się z nakreślonej wizji, a kluczowe dla realizacji sprawiedliwej transformacji miasta uznano:

- ożywianie funkcji wyższego rzędu, w szczególności akademickich, które po rozwoju na początku XXI w. przeżywają istotny kryzys,
- wzmocnianie zaangażowania mieszkańców w rozwój lokalny i wzrost ich zainteresowania sprawami lokalnymi oraz poprawę komunikacji między władzami lokalnymi a mieszkańcami,
- rozbudzanie aspiracji edukacyjnych i zawodowych oraz przełamywanie ciągle obecnego, także w młodych pokoleniach przywiązania do myślenia o tradycyjnym modelu kariery związanej z przemysłem wydobywczym,
- wyraźne wzbogacenie lokalnej struktury gospodarczej, w tym wzmocnianie załączkowych działalności biznesowych o wysokim poziomie innowacyjności,
- prowadzenie bardziej efektywnego dialogu między samorządem lokalnym a środowiskiem przedsiębiorców, w tym wzmocnienie zainteresowania przedsiębiorców organizowaniem się w ramach samorządu gospodarczego,
- zmianę ekologicznego wizerunku miasta oraz wyeksponowanie jego atutów przyrodniczych.

Pakiet kierunków przedsięwzięć wynikających ze strategii rozwoju Rybnika jest bardzo rozległy. Transformacji miasta służyć będą przede wszystkim aktywności realizowane w ramach celu zorientowanego na przemiany gospodarcze. Miasto dokonuje redefinicji dotychczasowego potencjału oraz dąży do jego innowacyjnego wykorzystania. Dotyczy to zarówno zasobów ludzkich, w szczególności podnoszenia i dywersyfikacji kwalifikacji pracowników firm branży górniczej i okołogórniczej, jak również obszarów poprzemysłowych, w tym pogórnich, dla których poszukiwane są nowe funkcje. Najistotniejsze w procesie transformacji Rybnika jest osadzenie tego procesu na różnorodnych partnerstwach, począwszy od wzmocnienia samorządu gospodarczego miasta, kreowania relacji biznes – samorząd, odbudowywania relacji podmiotów gospodarczych i naukowo-badawczych aż po wdrażanie narzędzi partycypacji społecznej. Takie podejście uzasadnia istota sprawiedliwej transformacji zakładającej uwzględnienie interesów różnych grup społecznych, ochronę praw pracowniczych, inwestycje w szkolenia i przekwalifikowanie pracowników oraz rozwój alternatywnych sektorów gospodarki. Jest to też właściwa odpowiedź na zapewnienie równowagi między postępem ekonomicznym a społeczną sprawiedliwością i zrównoważonym rozwojem oraz realizacja tego procesu w sposób satysfakcjonujący dla różnych grup społecznych.

# Siemianowice Śląskie – wizja partycypacji społecznej w mieście inteligentnym

*Strategia rozwoju Siemianowic Śląskich do roku 2030* została opracowana w 2020 r. Metoda formułowania strategii została oparta na podejściu partnersko-eksperyckim. Zróżnicowane narzędzia pracy na dokumentem i konsultacji jego treści miały na celu otwarcie procesu strategicznego na udział różnych lokalnych interesariuszy. Diagnoza sytuacji i perspektyw rozwojowych miasta została skonstruowana wokół trzech kategorii pojęć: procesów strategicznych, wyzwań strategicznych oraz strategicznych wyróżników miasta. W wyniku prac diagnostycznych stwierdzono, że miasto narażone jest na utratę kluczowych potencjałów rozwojowych, w szczególności osłabienie kapitału ludzkiego i przedsiębiorczego. Wskazano także na konieczność silniejszego akcentowania rozwoju zrównoważonego w polityce lokalnej. W delimitacji wykonanej na potrzeby KSRR 2030 Siemianowice zostały zaliczone do gmin tracących swoje funkcje [*Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2030* 2019].

Praca nad strategią, a w szczególności nad wizją uwzględniała szeroki zbiór podmiotów lokalnych obejmujący:

- różne grupy mieszkańców rozpatrywane pod względem wieku, statusu materialnego i rodzinnego, miejsca zamieszkania w mieście, pozycji zawodowej *etc.*,
- wspólnoty lokalne ujmowane w skali całego miasta, jak też jego części (dzielnic),
- przedsiębiorców i inwestorów,
- podmioty sektora pozarządowego,
- samorząd lokalny,
- podmioty kreujące ofertę usług społecznych.

Wizja rozwoju miasta „Siemianowice Śląskie 2030+” została sformułowana w siedmiu wymiarach, w ramach których opisano pożądane cechy miasta w 2030 r.; te wymiary to:

- mieszkańcy,
- społeczeństwo obywatelskie i społeczności lokalne,
- kapitał ludzki,
- gospodarka,
- przestrzeń i środowisko,
- pozycja w otoczeniu,
- specjalizacje miasta.

Wizja została skonstruowana w formie matrycy, w której każdy z powyższych wymiarów (poza specjalizacjami miasta) został opisany pożądanymi cechami w układzie czterech przekrojów:

- kompetencje wymagane do rozwoju w danym wymiarze,
- aktywności kreujące rozwój w danym wymiarze,
- warunki decydujące o możliwościach realizacji aktywności i podnoszenia kompetencji w danym wymiarze,

- relacje między podmiotami uczestniczącymi w rozwoju lokalnym w danym wymiarze.

Z nakreślonej wizji wyłania się obraz miasta, w którego rozwoju kluczową rolę odgrywają aktywni, świadomi, wyposażeni w szerokie kompetencje (nie tylko zawodowe) mieszkańcy. Akcentowana jest wartość dla przyszłości miasta świadomości obywatelskiej, wiedzy mieszkańców o mieście i jego atutach, współpracy między podmiotami reprezentującymi różne sektory i podejmującymi partnerskie projekty. Widoczne jest dążenie do, z jednej strony, tworzenia nowej przyszłości, zaś z drugiej do zachowania i wykorzystywania dziedzictwa miasta decydującego o jego specyfice. Na szczególną uwagę zasługuje ostatni z wymiarów wizji, czyli specjalizacja miasta. Zostały one określone po części w wyniku obserwacji dotychczasowych trendów, a po części jako postulat kształtowania nowych cech miasta. Są też wynikiem refleksji nad pozycją, jaką Siemianowice Śląskie zająć mogą w Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii. Do perspektywicznych specjalizacji miasta zaliczono:

- warunki mieszkaniowe, w szczególności dostępność zlokalizowanych atrakcyjnie pod względem przyrodniczym, relatywnie tańszych niż w dużych miastach GZM i dobrze skomunikowanych terenów pod budownictwo mieszkaniowe; w tym kontekście warto podkreślić, że Siemianowice Śląskie, podobnie jak wiele innych śląskich miast dysponują wyjątkowym, jakkolwiek zaniedbanym potencjałem postindustrialnej zabudowy mieszkaniowej, która – po niezbędnej modernizacji – mogłaby stanowić wizytówkę miasta i regionu;
- ofertę spędzania czasu wolnego, szczególnie atrakcyjnych, dobrze urządzonych i wyposażonych terenów rekreacyjnych oraz oferty dla rodzin;
- tworzenie nowych idei i rozwiązań wspierających rozwój lokalny i funkcjonowanie społeczności lokalnych; szczególnie ważne jest w tym aspekcie rozwijanie, aktywizowanie, wykorzystywanie i promowanie współpracy między podmiotami lokalnymi, której rezultatem będzie budowanie lokalnego kapitału kreatywności;
- rozwój społeczeństwa informacyjnego – zarówno w ujęciu kompetencyjnym, infrastrukturalnym, organizacyjnym oraz w zakresie dostępu do usług publicznych i rynkowych;
- rozwiązania Human Smart City, a więc budowanie inteligentnego miasta z technologiami służącymi wzmocnieniu pozycji mieszkańców;
- rewitalizację dzielnic zdegradowanych społecznie i przywracanie wartości terenów poprzemysłowych, które obecnie osłabiają wizerunek miasta, a potencjalnie stawać się powinny przestrzeniami witalnymi i atrakcyjnymi;
- transformację gospodarki w kierunku branż opartych na wiedzy – dzięki wykorzystywaniu lokalnych kapitałów, ale także tworzenia warunków do przyciągania kapitałów z innych miast GZM;
- zachowywanie śląskich wartości, które uznaje się za cenny, unikatowy depozyt ważny dla miasta, metropolii i całego regionu.

Syntezę wizji stanowią trzy współzależne priorytety z niej wyprowadzone:

- Miasto witalne,

- Miasto nowej gospodarki,
- Miasto zrównoważone.

Dla wdrażania strategii oraz osiągnięcia wizji rozwoju określono w ramach priorytetów zbiór przedsięwzięć strategicznych przedstawiony w tab. 2.

Jak widać z powyższego zestawienia przedsięwzięcia mają różną formę i różny poziom szczegółowości. Znalazły się wśród nich zarówno przedsięwzięcia nakierowane na usuwanie dyskomfortów i problemów (np. programy profilaktyki zdrowotnej, projekty dotyczące poprawy jakości powietrza czy działania na rzecz poprawy ładu przestrzennego), jak również przedsięwzięcia otwierające przed miastem nowe per-

Tabela 2. Przedsięwzięcia strategiczne w strategii rozwoju miasta Siemianowice Śląskie

Priorytet	Przedsięwzięcia
<b>Miasto witalne</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- miasto dostępne – poprawa jakości infrastruktury dla mieszkańców,</li> <li>- włączenie cyfrowe – cykl szkoleń dla mieszkańców gminy z zakresu kompetencji ICT,</li> <li>- programy profilaktyki zdrowia,</li> <li>- modernizacja Szpitala Miejskiego,</li> <li>- rozwój infrastruktury spędzania czasu wolnego w gminie,</li> <li>- programy edukacji ekologicznej,</li> <li>- rozwój kompetencji uczniów i nauczycieli oraz dopasowanie do potrzeb szkolnictwa zawodowego w gminie.</li> </ul>
<b>Miasto nowej gospodarki</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- wsparcie przedsiębiorczości wśród mieszkańców,</li> <li>- <i>brokering</i> wiedzy dla sektora MŚP,</li> <li>- zintegrowany, partnerski system komunikacji miejskiej – Bank Danych o Mieście,</li> <li>- Centrum Interakcji Społecznych Tęcza,</li> <li>- rewitalizacja Pałacu Donnersmarcków,</li> <li>- Sektor 33,</li> <li>- rewitalizacja terenu po byłej Hucie Jedność.</li> </ul>
<b>Miasto zrównoważone</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- eliminacja uciążliwości zapachowych w gminie,</li> <li>- dywersyfikacja źródeł ogrzewania – OZE,</li> <li>- modernizacje energetyczne budynków użyteczności publicznej i budynków stanowiących zasób gminy,</li> <li>- wymiana pieców na energooszczędne,</li> <li>- podłączenie budynków do sieci miejskiej,</li> <li>- rewitalizacja i rozwój terenów zielonych w mieście,</li> <li>- modernizacja kanalizacji, sanitarnej i deszczowej oraz systemu małej retencji,</li> <li>- dywersyfikacja transportu zbiorowego i indywidualnego,</li> <li>- kształtowanie ładu przestrzennego w gminie – ustawa krajobrazowa,</li> <li>- DTŚ Północ,</li> <li>- poprawa jakości życia w zdegradowanej substancji miejskiej.</li> </ul>

Źródło: opracowanie własne na podstawie *Strategii Rozwoju Miasta Siemianowice Śląskie do roku 2030*.

spektywy rozwojowe. Do tych drugich można zaliczyć np. *brokering* wiedzy, Bank Danych o Mieście, duże projekty rewitalizacyjne.

Strategii rozwoju miasta towarzyszy w Siemianowicach Śląskich strategia dziedzinowa zorientowana na wdrażanie idei *smart city* [Strategia Smart City... 2023]. Poprzez tę strategię postanowiono zmierzyć się z częścią barier utrudniających, a czasem wręcz uniemożliwiających sprostanie wyzwaniom, przed którymi staje miasto. Za kluczową barierę uznano tradycyjny model funkcjonowania, zarządzania i relacji z lokalną społecznością, którego negatywnymi cechami są:

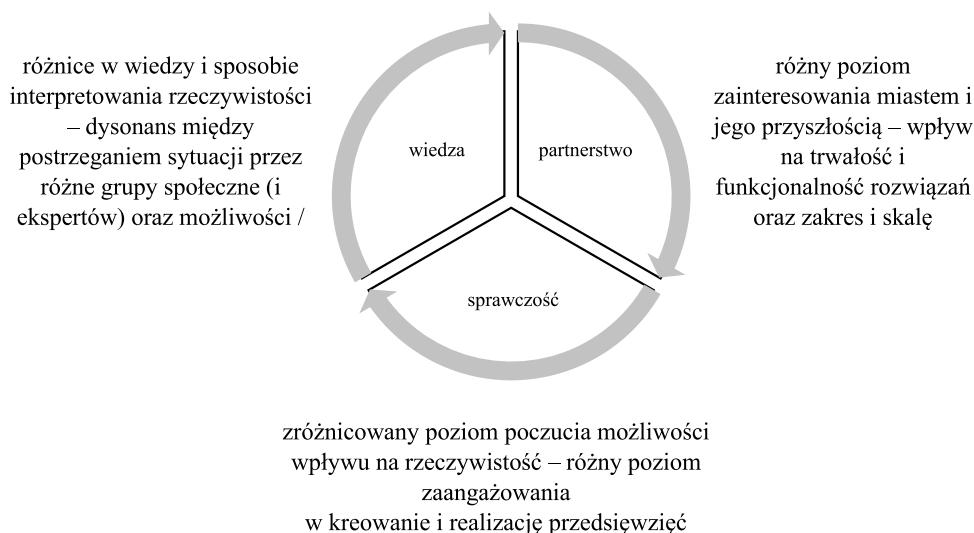
- ograniczone zarządzanie strategiczne,
- ograniczona możliwość wdrażania polityk miejskich,
- brak lub niska interoperacyjność,
- brak lub niewielkie skoncentrowanie na potrzebach mieszkańców,
- niska efektywność,
- zamknięte na innowacje systemy,
- niskie możliwości współpracy między jednostkami,
- brak możliwości wprowadzania szybkich zmian.

Siemianowice Śląskie chcą stawać się miastem, które swoją przyszłość opiera na aktywizowaniu mieszkańców z wykorzystaniem inteligentnych rozwiązań technologicznych. Dlatego też podjęto prace nad sformułowaniem wspomnianej koncepcji strategicznej. W dokumencie autorzy odwołują się do podejścia *human smart city*, w którym dokonywane jest przesunięcie punktu ciężkości z technologii na partycypację i aktywność mieszkańców. Zawartość strategii oraz główne projekty w niej zawarte wskazują, że w Siemianowicach Śląskich kluczowe jest myślenie o *smart city* drugiej generacji – miasta zorientowane na dane, koncentrujące się na gromadzeniu, analizie i wykorzystywaniu danych w celu poprawy jakości życia mieszkańców i zarządzania miastem, na zbieraniu danych z różnych źródeł, takich jak sensory, systemy informatyczne, ale także media społecznościowe [Caragliu *et al.* 2011: 65-82]. Kluczowym projektem wdrożeniowym jest Bank Danych o Mieście – narzędzie, które powstało w ramach pilotażowego projektu w ramach konkursu Human Smart Cities organizowanego przez Ministerstwo Funduszy i Polityki Regionalnej. Narzędzie to powinno być traktowane jako jeden z elementów tworzenia warunków do partycypacyjnego zarządzania miastem. Skuteczność i użyteczność Banku uzależniona jest od tego, na ile stanie się on realnym węzłem informacyjnym, jaka będzie skłonność podmiotów lokalnych nie tylko do korzystania z Banku, ale przede wszystkim do wprowadzania do niego posiadanych informacji. Wymaga też opracowywania i wdrażania kolejnych synergicznych projektów prowadzących do ukształtowania *smart city* trzeciej generacji – zorientowanego na społeczność, kładącego nacisk na uczestnictwo i partycypację społeczną, wykorzystującego technologie i dane do angażowania mieszkańców w procesy decyzyjne oraz poprawę jakości życia w mieście [Caragliu *et al.* 2011: 65-82].

Rozwijając myślenie obecne w siemianowickiej strategii zauważyć warto, że udział mieszkańców w kształtowaniu przyszłości miasta wymaga spełnienia trzech współzależnych warunków. Po pierwsze, mieszkańcy powinni dysponować wiedzą umożliwia-



jącą im obiektywną ocenę miasta, uwarunkowań, które w mieście tworzone są dla mieszkańców, ale także zrozumienie ograniczeń wpływających na możliwości przekształcania i kreowania nowej przyszłości miasta. Drugim warunkiem jest otwarcie podmiotów lokalnych na współpracę podmiotów lokalnych. Interesariusze rozwoju lokalnego są niezwykle zróżnicowani co do swoich oczekiwań, aspiracji i możliwości działania; reprezentują też różne punkty widzenia na przyszłość miasta. Wyzwaniem w tworzeniu nowych miast jest przekuwanie partykularyzmów w partycypację i zastępowanie realizacji indywidualnych interesów realizacją wspólnych przedsięwzięć opierających się na silnym kapitale zaufania. Za trzeci warunek skutecznej partycypacji uznać należy budowanie w społeczności lokalnej poczucia sprawczości. W ślad za zaproszeniem podmiotów lokalnych do współpracy iść muszą konkretne możliwości włączania się mieszkańców do działań na rzecz rozwoju lokalnego i przekonanie o poważnym traktowaniu opinii mieszkańców w procesie decyzyjnym.



Ryc. 5. Warunki skutecznej partycypacji mieszkańców w rozwoju lokalnym

Źródło: opracowanie własne.

Siemianowice Śląskie są na początku drogi kreowania miasta partnerskiego i inteligentnego. Aktualnie tworzone są instrumenty umożliwiające osiągnięcie celów w omawianym zakresie. Ich znaczenie dla przyszłości miasta zależeć będzie nie tylko od osiągnięcia pewnej sprawności technicznej, ale przede wszystkim od ich promowania, upowszechniania infrastrukturalnego i kompetencyjnego oraz realnego wykorzystywania w procesie wzmocnienia samorządności lokalnej.

## Tarnowskie Góry – wizja miasta wyjątkowego

Tarnowskie Góry są miastem, które stara się opierać swój rozwój na pozytywnej odmienności w stosunku do poprzemysłowych miast Aglomeracji Górnośląskiej. Wizerunek miasta, generalnie, jest pozytywny a jakość życia w mieście jest oceniana wysoko. Świadczy o tym napływ nowych mieszkańców poszukujących atrakcyjnego, bezpiecznego, kameralnego miejsca zamieszkania, a jednocześnie oczekujących dostępu do różnego rodzaju usług warunkujących codzienne funkcjonowanie. W 2022 r. przyjęto *Strategię Rozwoju Miasta Tarnowskie Góry 2030+*. Co istotne, równoległe z pracami nad strategią rozwoju miasta realizowane są prace nad dwoma dokumentami komplementarnymi, tj. nad Gminnym Programem Rewitalizacji oraz Strategią rozwiązywania problemów społecznych. Ich horyzont czasowy jest zbieżny ze strategią rozwoju miasta; są to dokumenty dopełniające strategię i rozwijające myślenie o przedsięwzięciach strategicznych.

Tarnowskie Góry upatrują szans rozwoju w swojej odmienności składającej się na wysoką jakość życia. Specyfikę tę wyznaczają cztery wyróżniki strategiczne; po pierwsze jest to wysoki poziom kapitału ludzkiego i społecznego wyrażający się utożsamieniem mieszkańców z miastem oraz zainteresowaniem działalnością społeczną. Co ciekawe, cecha ta nie dotyczy tylko mieszkańców związanych z miastem od pokoleń. Nowi mieszkańcy osiedlający się w mieście szybko wrastają w środowisko lokalne, co wyrażało się m.in. aktywnym udziałem w opracowaniu strategii rozwoju miasta. Drugi z wyróżników to jakość środowiska i przestrzeni. Na tle większości miast Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii miasto cechuje się dużą powierzchnią terenów chronionych przyrodniczo, wysokim wskaźnikiem lesistości, dużą powierzchnią terenów zielonych w mieście, wysoką wartością kulturową przestrzeni miasta (zabytkami architektonicznymi, układem urbanistycznym, specyficzną zabudową dzielnic). W skali regionu unikatowym atutem jest obiekt wpisany na listę UNESCO (kopalnie rud ołowiu, srebra i cynku wraz z systemem gospodarowania wodami podziemnymi) stanowiący wyjątkową atrakcję turystyczną. Walory te są wzmacniane przez rozwiniętą infrastrukturę techniczną umożliwiającą zrównoważony rozwój miasta. Trzecim z wyróżników jest gospodarka i rynek pracy. Miasto cechuje zdywersyfikowana struktura gospodarcza z obecnością innowacyjnych firm działających na rynkach globalnych. Silny jest także lokalny samorząd gospodarczy (działalność Izby Przemysłowo-Handlowej). Czwartym z wyróżników jest dogodne położenie miasta umożliwiające czerpanie z oferty usług innych miast Metropolii, korzystanie z bliskości terenów i obszarów o wysokiej jakości środowiska, dostępność do urozmaiconego rynku pracy w głównych ośrodkach regionu.

Jednocześnie jednak, w procesie formułowania strategii wskazano na istotne deficyty i ograniczenia wpływające na jakość życia w mieście. Za pierwszoplanową kwestię uznano kreatywne i zrównoważone wykorzystanie potencjału historycznego i kulturowego miasta, w szczególności jego centrum oraz zabytków UNESCO. Wyjątkowość centralnej części miasta nie znajduje należnego miejsca w tworzeniu jakości życia. Szczególnymi uciążliwościami są ruch samochodowy, zanieczyszczenie

powietrza, zły stan części historycznej zabudowy. Mieszkańcy zwracali też uwagę na deficyt usług gastronomicznych i kulturalnych o jakości i profilu oczekiwany przez osoby o bardziej wyrafinowanych wymaganiach. Brakuje też pewnych usług wyższego rzędu, w szczególności naukowo-badawczych, które mogłyby wspierać rozwój lokalnego biznesu.

Wizja przyszłości miasta została skonstruowana w czterech wymiarach nawiązujących do wymienionych wyróżników; są to wymiary: podmiotowy, relacyjny, przestrzenno-środowiskowy oraz ponadlokalny. W wymiarze podmiotowym wskazano głównych interesariuszy rozwoju lokalnego zwracając uwagę na kształtowanie i realizowanie lokalnej polityki w partnerstwie z mieszkańcami oraz z uwzględnieniem specyficznych potrzeb społeczności w poszczególnych dzielnicach, wsparcie rodzin, zaspokajanie potrzeb mieszkaniowych, zapewniania młodzieży warunków dobrego startu do kariery zawodowej i realizacji planów życiowych, a także wspieranie osób o szczególnych potrzebach poprzez dostęp do specjalistycznych usług i udogodnień. W wymiarze relacyjnym akcentowana jest integracja społeczności lokalnej wokół dziedzictwa kulturowo-historycznego miasta, dążenie do wspólnego działania na rzecz przyszłości, kreowanie przyjaznych relacji charakterystycznych dla kameralnych dzielnic i ośrodków miejskich, rozwój sektora pozarządowego, w tym w aspekcie wzbogacania palety lokalnych usług i udogodnień oraz aktywizacji mieszkańców w różnych grupach wiekowych. Za istotną wartość uznaje się także silne powiązania kooperacyjne między lokalnymi firmami umożliwiające podejmowanie ważnych partnerskich przedsięwzięć biznesowych, a także rozwój współpracy międzysektorowej, szczególnie lokalnego środowiska biznesu, instytucji edukacyjnych i środowisk kulturalnych, prowadzącej do wdrażania innowacji ekonomicznych i społecznych. W wymiarze przestrzenno-środowiskowym wizja jest zorientowana na ochronę naturalnych zasobów przyrodniczych, rozwój zielonej i błękitnej infrastruktury, wdrażanie nowoczesnych rozwiązań technologicznych i organizacyjnych wspierających ochronę środowiska i zapobiegających skutkom zmian klimatu, wykorzystywanie atutów historycznych przestrzeni miejskich, rozsądne gospodarowanie przestrzenią, w tym zapobieganie rozlewaniu zabudowy i generowaniu konfliktów między użytkownikami przestrzeni, poszanowanie odmienności dzielnic i ich walorów, a wreszcie dobre połączenia transportowe z miastami w otoczeniu metropolitalnym. W wymiarze ponadlokalnym wizja skupia się na wykorzystaniu specyfiki Tarnowskich Gór do tworzenia ich atrakcyjnego wizerunku, w szczególności poprzez eksponowanie wyjątkowej historii miasta będącego kolebką śląskiego przemysłu, pozytywną odmienną w stosunku do innych ośrodków Metropolii, w szczególności w aspekcie ekologicznym i urbanistycznym, wysoką atrakcyjność mieszkaniową stanowiącą magnes dla nowych mieszkańców, promowanie atrakcji turystycznych opierających się na zabytkach (w tym UNESCO), klimacie miasta, usługach turystycznych adresowanych do osób zainteresowanych wielowiekową historią miasta i regionu. Tarnowskie Góry dzięki swoim atutom powinny współtworzyć korzystny wizerunek Metropolii i całego regionu.

Reasumując, można powiedzieć, że wizja i oparta na niej strategia rozwoju Tarnowskich Gór skupiają się na tworzeniu miejsca wygodnego do życia a jednocześnie na

kształtowaniu funkcji komplementarnych względem kluczowych ośrodków Metropolii. Tym założeniom odpowiadają dwa główne przedsięwzięcia planowane (po części już realizowane) przez władze miasta. Pierwszym jest podniesienie atrakcyjności centrum miasta, w tym Rynku poprzez poprawę estetyki, uzupełnienie infrastruktury technicznej, nową organizację ruchu samochodowego, rozwój aktywności biznesowych i społecznych przyciągających mieszkańców, podtrzymywanie wysokiego poziomu bezpieczeństwa. Generalnie, zamierzenie to jest akceptowane przez społeczność lokalną. Podzielone są natomiast zdania co do zasadności wyłączenia centrum z ruchu samochodowego. Występuje też swego rodzaju rozbieżność pomiędzy artykułowanymi przez mieszkańców oczekiwaniami dotyczącymi rozwoju funkcji kulturalnych oraz lokali gastronomicznych na Rynku a realnym stylem życia i intensywnością korzystania z tego typu oferty, która w mieście jest obecnie dostępna. Druga grupa kluczowych przedsięwzięć dotyczy wykorzystania turystycznego potencjału miasta. Warto zaznaczyć, że wpisanie kopalni rud ołowiu, srebra i cynku na listę UNESCO jest w dużej mierze wynikiem inicjatywy społecznej i działań Stowarzyszenia Miłośników Ziemi Tarnogórskiej, co jest kolejnym świadectwem siły lokalnego kapitału społecznego.

## Zakończenie

Analizując przedstawione studia przypadku można sformułować pięć rekomendacji dotyczących kreowania wizji przyszłości miast:

- 1) wizja przyszłości powinna być formułą tworzącą możliwie plastyczny, czytelny opis miasta w wyznaczonym horyzoncie czasu; w badanych miastach wizja ma formę scenariusza uwzględniającego różne wymiary rozwoju lokalnego; jest to warunkiem koniecznym do wyprowadzenia z wizji konkretnych celów, ale także tworzy podstawę do komunikacji ze społecznością lokalną;
- 2) analizowane strategie operują otwartym horyzontem czasowym; jest to rozwiązanie uzasadnione złożonością procesów i skalą wyzwań stojących przed miastami poprzemysłowymi; wykreowanie nowego miasta, wdrożenie istotnej, przełomowej zmiany strategicznej wymaga dłuższego czasu; można więc zgodzić się, że w pewnych sytuacjach wizja przyszłości pokazująca „miasto marzeń” a nie swego rodzaju „półprodukt” może być formułowana w sposób otwarty (np. 2030+), zaś cele strategiczne z niej wynikające powinny być osadzone w konkretnym horyzoncie czasowym odwzorowując stany pożądane w pewnym etapie rozwoju;
- 3) wizja przyszłości powinna być osiąś myślenia strategicznego, a jej wykorzystanie nie powinno ograniczać się tylko do dokumentu strategii rozwoju; w badanych miastach strategii towarzyszą inne koncepcje rozwojowe stanowiące kolejny krok w tworzeniu ścieżki implementacyjnej; jest to tym bardziej istotne, że w świetle regulacji prawnych – określających tryb pracy nad strategią

oraz jej strukturę – w dokumencie tym nie muszą być określone projekty wdrożeniowe;

- 4) dążyć należy do uwzględnienia w wizji i strategii różnych podmiotów lokalnych; z jednej strony, wizja musi być atrakcyjna dla liderów lokalnych będących siłą napędową przemian – głównie przedsiębiorców oraz silnych podmiotów społecznych; z drugiej strony, w kształtowaniu przyszłości nie mogą być pomijane podmioty o słabszej pozycji; przykładowo: w Rybniku dużo uwagi poświęcono zagrożeniom, które dotyczą osoby słabsze na rynku pracy; w Siemianowicach Śląskich wdrażane są narzędzia technologiczne i organizacyjne umożliwiające włączenie każdego z mieszkańców w procesy decyzyjne, zaś w Tarnowskich Górach ze strategią rozwoju miasta zintegrowana została strategia rozwiązywania problemów społecznych;
- 5) z powyższą rekomendacją wiąże się konstatacja, że wizja przyszłości to nie tylko formuła łącząca mieszkańców; zmiany strategiczne wywołują także kontrowersje a nawet konflikty; formułowaniu wizji, a następnie jej wdrażaniu towarzyszyć musi edukacja obywatelska podnosząca kompetencje mieszkańców w zakresie postrzegania miasta i szans stworzonych przez realizację wizji.

Posługiwanie się wizją przyszłości jest procesem opartym na wspólnym „uczeniu się miasta”, wzmocnieniu empatii społecznej, budowaniu relacji między podmiotami lokalnymi. To także proces, w którym konieczne jest odnajdywanie równowagi między realizmem a ambicjami i dążeniem do wykreowania nowych wartości.

CZĘŚĆ II.  
WIELORAKIE OBLICZA  
MIASTA BIOFILNEGO;  
NOWE OTWARCIE  
KULTUROWO-CYWILIZACYJNE

*(The Multiple Faces of a Biophilic City:  
A New Cultural-Civilizational Opening)*



# ROZDZIAŁ 4

## MIASTO BIOFILNE – MYŚLENIE O PROJEKCIE JAKO KRAJOBRAZIE

*Zdaje się, że każde pokolenie definiuje kwestię miejską na swój sposób, jako wyraz wyzwań społecznych, uwarunkowań politycznych i zagadnień teoretycznych, które odzwierciedlają aktualny stan miejskiego społeczeństwa<sup>13</sup>.*

### Wprowadzenie

Biorąc pod uwagę wielopłaszczyznową ewolucję naszych środowisk zabudowanych, projektowanie dla ograniczonych i poniekąd przeciwstawnych pojęć „miasta” i „krajobrazu” jest obecnie zarówno przestarzałe, jak i niewystarczające. Wyzwaniem jest raczej projektowanie dla współczesnego krajobrazu metropolitalnego. To rozmyte kontinuum, ciągnące się od centrum do przedmieść i z przedmieść na wieś, wymaga zarówno fundamentalnego, jak i kontekstowego ponownego zaangażowania kultury i natury.

W epoce antropocenu zaangażowanie architektury w naturę wydaje się być nie tylko wartościową wspólną płaszczyzną i przedsięwzięciem społecznym, ale także modelem, w którym wiele bytów jest powiązanych ze sobą w system wykraczający poza klasy, typy i tożsamości. Życie na ziemi – to, co zwykle nazywamy biosferą – obejmuje nie tylko to, w jaki sposób wykorzystujemy materię organiczną na obszarach miejskich, ale także to, w jaki sposób te materiały wchodzi w interakcję ze związkami nieorganicznymi, takimi jak woda, powietrze i energia, które stanowią rdzeń zagadnień architektury.

Roślinność i materia organiczna były kiedyś zmorą architektury, destabilizując materię architektoniczną, prowadząc do jej degradacji i zniszczenia. Ale w antropocenie natura stała się najważniejszym budulcem miast i otworzyła zupełnie nową paletę efektów architektonicznych. Materia roślinna, gleba i inne elementy organiczne są coraz częściej włączane jako integralna część tkanki miejskiej i budynków z wielu

---

<sup>13</sup> [Scott 2017].



powodów: materia organiczna jako procent pokrycia powierzchni budynków i miast dotyczy współczynnika odbicia, wilgotności, masy termicznej, ogrzewania i cykli chłodzenia oraz odpływu wody. Bioaktywna warstwa gleby jest kluczowym regulatorem śladu węglowego miast poprzez swoją zdolność do wytwarzania energii ze zrównoważonych źródeł lub pochłaniania dwutlenku węgla i działania w ramach cykli hydrologicznych; fotosynteza jest do dziś zdecydowanie najbardziej wydajnym mechanizmem gromadzenia energii słonecznej. Biotechnologie, takie jak rolnictwo miejskie, hydroponika, kompostowanie odpadów organicznych lub kultury alg, stają się rozwiązaniem zapewniającym bezpieczeństwo żywnościowe na obszarach miejskich dzięki ich zdolności do produkcji żywności, biopaliw, a nawet oświetlenia miejskiego i są jednymi z najszybciej rozwijających się miejskich zastosowań zasobów ziemi. Co więcej, zielone powłoki budynków – zarówno dachy, jak i ściany – zwiększają odbicie światła słonecznego, zachowując jednocześnie naturalną wilgotność, pochłaniając dwutlenek węgla, wytwarzając tlen i redukując efekt wyspy ciepła. Technologie te nie zostały jeszcze włączone do budynków jako integralna część powierzchni ziemi, nieodłączny składnik nadchodzących miejskich kosmologii.

Ponieważ ogólnie miasta stają się coraz bardziej ekologiczne pod względem składu materiałowego, pojawia się cały zestaw technologii w odniesieniu do tych cykli: ślad węglowy ustala równowagę między jednostkami mierniczymi a ich zdolnością do produkcji zrównoważonej energii lub dostaw żywności. Postęp tych technologii w zastosowaniach urbanistycznych i architektonicznych oznacza ponowne rozważenie samej materii budowlanej jako integralnej części powierzchni ziemi. Roślinność, będąca konsekwentnie przedmiotem inspiracji architektonicznej, była zwykle przedstawiana w rozwiązaniach architektonicznych o entropicznych konotacjach: romantyzm i malownictwo eksplorowały półnaturalność jako ucieczkę od bezwzględności ultrasztucznego świata wywodzącego się z rewolucji przemysłowej; funkcjonalistyczna polemika nowoczesnej architektury wyrzuciła elementy naturalne z budynków i pokryła tereny miejskie asfaltem.

W okresie brutalizmu roślinność w budynkach powróciła do protonowo-modernistycznej malowniczości. Teraz przeszliśmy do etapu, w którym budowanie z roślinnością nie jest już tylko problemem reprezentacji. Naukowcy ustalili granicę globalnego ocieplenia we wzroście temperatury o 1,5 stopnia Celsjusza, po którym mogą nastąpić nieodwracalne szkody w ekologii planety. Jeśli przyjrzymy się efektom miejskich wysp ciepła zobaczymy, że ich wpływ może podnieść temperaturę w miastach o dziesięć stopni. Miasta podwyższają temperaturę cztery lub pięć razy w stosunku do limitu, który naukowcy uważają za katastrofalny dla całego świata. Roślinność jest jednym z najskuteczniejszych narzędzi do łagodzenia efektów wysp ciepła, które przeciążają systemy kontroli środowiska budynków, aby poradzić sobie z przegrzaniem, powodując wyższe zapotrzebowanie na energię. Jeśli pozwolimy na dalsze ocieplenie się mikroklimatu miejskiego, zwiększymy też energochłonność budynków i nasilimy problemy środowiskowe.

Bellew z Atelier Ten, inżynier, który odnowił Crown Hall Miesa van der Rohe, powiedział kiedyś, że podczas pracy nad projektem odkrył w archiwum uniwersytec-

kim, że oryginalny projekt Miesa obejmował rząd drzew przed zachodnią częścią fasady budynku. Kiedy usunięto rząd drzew, zachodnia fasada, wykonana w całości z pojedynczych tafli szkła, została wystawiona na nieograniczone promieniowanie słoneczne. Latem budynek stał się swego rodzaju piekarnikiem i wymagał ogromnych ilości energii do jego schłodzenia. Jeśli zapytać kogoś na ulicy, może zrozumie, że budynek Franka Gehry'ego lub Zahy Hadid to ciekawa architektura. Ale czy zrozumie, że postawienie drzew przed budynkiem to też ciekawa architektura? Poza nieuchronnością angażowania się w biotechnologie architektoniczne, musimy ponownie połączyć wrażliwość architektoniczną z tymi pierwotnymi środowiskowymi wystęпами biosfery i ponownie skalibrować wrażliwość społeczną, która została całkowicie zniekształcona przez koncentrację architektów na stylu i reprezentacji. Może to jest odpowiedź na architektoniczny populizm. Rozszerzyliśmy progi wrażliwości ludzi do tego stopnia, że teraz mogą się przedostać tylko najbardziej redukujące komunikaty. Trudność polega na tym, że przyzwyczailiśmy publiczność do architektury, która jest zawsze krzykliwa i szokująca. Od lat 80. architektura znacznie rozszerzyła próg wrażliwości opinii publicznej, więc bardzo trudno jest opracować bardziej zniuansowane efekty architektoniczne. Ekologia polityczna może stać się teraz jedyną alternatywą dla polityki tożsamości i populizmu. Współczesna architektura powinna wyraźnie wykraczać poza „ludzi” i ich reprezentacje.

## Dyskusja

Biotechnologie architektoniczne wykraczają poza reprezentację i w ich ramach rozumiemy budynki i miasta jako ekologie, stale zaangażowane w naturalne środowisko. Wyłaniająca się teoria urbanistyki krajobrazu [Waldheim 2006] jest dowodem tego szerszego trendu w kierunku zbiegu – lub jeśli weźmiemy pod uwagę historyczną ewolucję dyscyplin, zbliżenia – między ekologią, planowaniem i architekturą krajobrazu, w kontekście współczesnej urbanistyki. Przed uprzemysłowieniem miasto i krajobraz nie były siłami dualistycznymi ani przeciwstawnymi. Dopiero w epoce industrialnej miasto, wieś i krajobraz (oraz towarzyszące im dyscypliny praktyki) stały się odizolowanymi, odrębnymi strefami profesji. Powszechnie przyjmuje się, że podział ten był napędzany kartezjańskim, deterministycznym planowaniem i projektem, wspierany przez newtonowski mechanistyczny światopogląd i mocno zakorzeniony w ideałach porządku, przewidywania i kontroli. Jednak nowe rozumienie ekologii [Lister 1998: 123-155] zasadniczo podważyło założenia przewidywalności i kontroli żywych systemów. To ewoluujące rozumienie ekologii, w połączeniu z rosnącymi siłami globalizacji i decentralizacji, umożliwiło otwarcie krajobrazu postindustrialnego na wdrożenie nowego rodzaju urbanistyki – takiej, która charakteryzuje się wielością, pluralizmem, różnorodnością i złożonością rozwiązań.

„Ekologiczna urbanistyka”<sup>14</sup>, bo o niej mowa, wysuwa na pierwszy plan skupienie się na budowaniu miast. Ma być odpowiedzią na rosnącą globalną świadomość ograniczonych zasobów, powiększających się śladów ekologicznych i zmian klimatu spowodowanych nadmierną emisją dwutlenku węgla. Ma na celu zapewnienie dyscypliny, w której nowy zielony paradygmat może znaleźć swoje zastosowanie i fizyczną manifestację w strukturze miasta – udzielenie odpowiedzi na pytanie: W jaki sposób globalna populacja dostosuje konsumpcję do dostępnych zasobów i jak będą funkcjonować nasze systemy miejskie w przyszłości, biorąc pod uwagę, że na początku XXI w. większość populacji planety żyje w miastach?

Temat krajobrazu, a nawet ekologii jest znacznie szerszy niż architektura, ale większość ludzi nie łączy krajobrazu z miastem, ani ekologii z urbanistyką. Słowo „krajobraz” jest często błędnie rozumiane jako „natura”, a nie coś, co można znaleźć w pobliżu miasta. Istnieje poza środowiskiem zabudowanym, gdzieś tam w „dziczy”. To właśnie tarcie między słowami krajobraz i miasto oraz ekologia i urbanistyka generuje siłę i radykalizm „krajobrazowej (ekologicznej) urbanistyki”.

Ch. Waldheim zauważył, że krajobraz to coś więcej niż tylko soczewka reprezentacji; jest medium konstrukcyjnym [Waldheim 2006: 37-53]. W tym kontekście krajobraz jest warstwowym, syntetycznym zjawiskiem, obejmującym więcej niż dwuwymiarową powierzchnię. Jeśli nasze zbiorowe analizy miejsca i kontekstu wykrócą poza płaszczyznę podstawową i obejmą społeczno-kulturową i polityczno-ekonomiczną dynamikę krajobrazu, nieuchronnie pojawią się nowe typologie infrastruktury. Rzeczywiście, współczesna urbanistyka wymaga wieloogniskowej perspektywy, która obejmuje pojęcia formy, funkcji, pola i przepływów. W tej wrażliwości aspekty „kultury” i „natury” nie są ani oddzielne, ani pomieszane, ale splecione ze sobą w całym metropolitalnym krajobrazie.

Jak projektować efektywnie, sensownie i odpowiedzialnie w dynamicznym kontekście ekologicznej urbanistyki? Jakie są nowe wymagania określone przez zmiany klimatu? Jakie strategie projektowe można wdrożyć, aby poprawić wewnętrzne i zewnętrzne przestrzenie środowiska zabudowanego i niezabudowanego w celu zapewnienia większego komfortu życia we współczesnym mieście? Wydaje się, że bardziej solidna rola współczesnej architektury polega na tym, że zrównoważony rozwój nie urzeczywistnia się, jeśli nie zaczniemy myśleć o miastach – znacznie większej agregacji zasobów znajdujących się w siedliskach, które sami dla siebie tworzymy. Kiedy miasta są postrzegane jako żywe organizmy, a nie jako zbiór budynków, krajobraz staje się głównym graczem w dyskusji na temat zrównoważonego rozwoju.

---

<sup>14</sup> *Zielona urbanistyka*, znana również jako *ekologiczna urbanistyka*, to model architektoniczny, którego projekt i wykorzystanie zasobów zmniejsza wpływ na środowisko.

# Określenie współczesnego pojęcia krajobrazu w procesie projektowym

W stosunku do przyrody, krajobraz jest ideą, która informuje ludzi o ich postrzeganiu środowiska naturalnego i wpływa na ich sposób działania w nim. *Aby mówić o krajobrazie nie odnosimy się tylko do samego środowiska fizycznego, ale także do tego, że posiada ono swą świadomość kulturową i życie społeczne* [Purchla 2015: 1]. Krajobraz jest nierozzerwalnie związany z przestrzenią, a nie elementem w przestrzeni. Jest przestrzenią, która sama staje się przedmiotem doświadczenia i obiektem krytyki. Współcześnie doświadczamy krajobrazu przez pośrednictwo technologiczne, którego zakres jest o wiele szerszy niż romantyczne perspektywy malarskie. Peryferia, nie – miejsca, tereny nieokreślone, miasto, miejskie pustki, przestrzeń pomiędzy... – obecnie używamy pojęcia krajobraz dla wszystkich tych miejsc i nie-miejsc. Od ogrodu do pasa startowego lotniska – działamy w sztucznej naturze. Autorami nowych kategoryzacji krajobrazu są m.in. G. Clement ze swoją teorią *trzeciego krajobrazu* [Clément 2016], niemiecki badacz flory Berlina I. Kowarik, który sformułował cztery kategorie przyrody występującej w warunkach miejskich<sup>15</sup>, czy A. Abraham, który w jednym z niedawno opublikowanych artykułów *A New Nature* pisze, że w tej *Nowej Naturze* nie można oddzielić architektury od kontekstu [Abraham 2015: 31]. *Mając świadomość, że nie należy sprowadzać tego problemu do prostej dychotomii architektura – kontekst, twierdzenie Abrahama może stanowić interesujący punkt wyjścia do dyskusji, w której architektura byłaby wezwana do zajęcia stanowiska właśnie na mocy swojego podstawowego motywu istnienia, to znaczy projektowania nieciągłości, która sprawia, że dane środowisko – nieprzystosowane do zasiedlenia przez ludzi – staje się możliwe do zamieszkania* [Roselli 2019: 39]. Zgodnie z tym, co zostało dotąd powiedziane pojęcie krajobrazu powinno być zatem rozumiane z dwóch oddzielnych biegunów. Z jednej strony byłaby to kompletna otwartość, nieskończoność, z drugiej – całkowite limity. Warunkiem jest to, aby krajobraz przesuwiał się między tymi dwoma biegunami w procesie projektowym z udziałem zarówno zamkniętych i otwartych, skończonych i nieskończonych rozwiązań jednocześnie. Jak opisuje to architekt krajobrazu M. Corajoud, *w ten sposób krajobraz staje się gotową otwartością; nie będzie nieskończony, ale będzie rodzajem ograniczonej nieskończoności* [Curulli 1997: 66]. Z tych wszystkich powodów autor uważa, że krajobraz staje się elementem projektowym o wyższym stopniu złożoności aniżeli obiekt architektoniczny, ponieważ krajobraz generuje proces sprzeczności, spekulacji, zaangażowania i negacji, a budynek ustala jedynie wartości.

---

<sup>15</sup> *Pierwsza przyroda* dotyczy pozostałości naturalnych i półnaturalnych elementów środowiska, takich jak: rezerваты przyrody, pomniki przyrody, starodrzewia, torfowiska. *Druga przyroda* obejmuje elementy krajobrazu rolniczego w miastach, a *trzecia* zawiera urządzoną zieleni miejską. Natomiast *czwarta przyroda* (z niem. *Natur der vierten Art*) opisuje zbiorowiska roślinne rozwijające się samoistnie, bez ingerencji człowieka na siedliskach opuszczonych czy zdegradowanych. Zbiorowiska te określa się w literaturze także pojęciem *novel ecosystems*. Na podstawie: [Jakubowski 2019: 24-32].

Różnica pomiędzy miastem i krajobrazem staje się coraz bardziej niejasna. Współczesne miasto funkcjonuje jak automatyczna „amnezja krajobrazu”, które działa i rozwija się poza swoimi historycznymi granicami, które współcześnie nie są jego końcami, ale wręcz jego początkiem. Krajobraz staje się przeźroczystym ekranem, który zawiera zarówno obserwatora, jak i obserwowany obiekt. Mimo to nie można jednoznacznie stwierdzić i wywnioskować, że miasto stało się krajobrazem. Krajobraz miejski działa według różnych pojęć czasu i przestrzeni, a jego estetyka też jest zupełnie inna. Miasto opowiada swoją historię poprzez swoje budynki i otwarte przestrzenie. Krajobraz pisze zmieniającą się historię miejsca ujawniając cykliczną zmienność przyrody: kolor, światło, pory roku [Kubec 2017: 189]. W dalszym ciągu wywodu można zatem nawiązać rolę krajobrazu we współczesnym projekcie architektonicznym

Krajobraz jest niewątpliwie jednym z tych zjawisk, które u progu nowego tysiąclecia wyznaczyły nowe kierunki myślenia i dokonały zwrotu kulturowego, a w konsekwencji tego pozwoliły na spotkanie różnych perspektyw badawczych [Purchla 2015: 1]. Jak opisał to architekt krajobrazu J. Corner w 2003 r.: *W ostatnich latach byliśmy świadkami ważnej zmiany: każda lokalizacja zaczęła być postrzegana jako krajobraz naturalny lub sztuczny i przestała być neutralnym tłem, mniej lub bardziej zdecydowanie rzeźbiarskim, dla obiektów architektonicznych. Przy tej zmianie punktu widzenia krajobraz staje się przedmiotem możliwych przemian; już nie obojętny, można go zaprojektować, uczynić sztucznym. Krajobraz stał się głównym przedmiotem zainteresowania, centralnym punktem uwagi architektów* [Corner 2003: 6].

Współczesnymi prekursorami tej filozofii byli ludzie, którzy w drugiej połowie XX w. zajęli się sposobem interakcji ludzkiej cywilizacji z naturą. Wśród nich znaleźli się L. Mumford, filozof technologii i kultury miejskiej, I. McHarg, założyciel Wydziału Architektury Krajobrazu na Uniwersytecie Penn, a od 1957 r. Inicjator kursu *Man and Environment*, J. Lovelock, ekolog i futurysta, który ukuł koncepcję Gai, oznaczającą planetę postrzeganą jako pojedynczy organizm<sup>16</sup>. Ich poglądy podjęli architekci, szczególnie w zakresie minimalizacji wpływu budynków na środowisko, tacy jak W. McDonough, który opracował filozofię „from cradle to cradle” i był zainteresowany redukcją emisji dwutlenku węgla<sup>17</sup>.

W tym kontekście autor widzi głęboki kulturowy sens zielonej architektury, przesiąknięty późnym romantycznym naturalizmem, autentyczne pragnienie uczynienia architektury doświadczeniem estetycznym, postrzeganie przyrody jako wartości estetycznej i intelektualnej dla architektury, a zatem niezbędnego elementu każdego projektu.

Projekt zielonej architektury opiera się na idei natury jako wibrującego piękna, emocji i istotnego elementu estetycznego. Wracamy do mitu o Edenie, marzenia o po-

---

<sup>16</sup> J. Lovelock jest niezależnym naukowcem zajmującym się atmosferą, który mieszka i pracuje w zaciszu angielskiej wsi. Ma talent do dokonywania odkryć o światowym znaczeniu.

<sup>17</sup> W książce z 2002 r. zatytułowanej: *Cradle to Cradle: Remaking the Way We Make Things* architekt W. McDonough i chemik M. Braungart przedstawili koncepcję integracji projektowania i nauki, która zapewnia trwałe korzyści dla społeczeństwa z używania bezpiecznych materiałów, wody i energii w gospodarkach o obiegu zamkniętym, a tym samym eliminacji w znacznym stopniu problemu marnotrawstwa.

wrocie na gościnne łono natury, w którym ludzie mogą pokładać pełne zaufanie. W ujęciu antropologicznym, wizji towarzyszy pragnienie uwolnienia się od ograniczeń społecznych i technologicznych, co ilustruje filozofia FKK – Freikörperkultur<sup>18</sup>. Jako ruch krytyczny, zielona architektura jest istotnym momentem w rozwoju teorii współczesnej architektury, wezwaniem do rozwinięcia architektury stylistycznej i środkiem do przyjęcia nowej metody uwolnionej z kajdan dyskusji, czy architektura powinna być nowoczesna czy postmodernistyczna. W rezultacie ukształtował się nowy język dla architektury, który obejmuje naturę jako element składowy każdego projektu, a więc zaczęto badać wizualne i techniczne kody nowego leksykonu pojęć.

Ten estetyczno-artystyczny aspekt zielonej architektury był rozpoczęty przez prekursorów tego nurtu, takich jak K. Roche (Muzeum Oakland ukończone w 1968 r.), Gabettięgo i Isolę (budynek mieszkalny dla Olivetti w Ivrea, tzw. talponia z 1971 r., a później biurowiec SNAM w San Donato Milanese z 1991 r.), a także architektów SITE (BEST Store oraz Forest Building w Richmond zrealizowane w 1980 r.). E. Ambasz był tym architektem, który przejął ich dziedzictwo. Uznany duchowy ojciec architektury naturalnej, Ambasz podsumowuje swoją filozofię zwartą frazą *green over gray*. W 1982 r. zrealizował pierwszy projekt: konserwatorium Lucille Halsell w San Antonio Botanical Center w Teksasie. Przezryste przyzmy szklarniowe wyłaniające się z zielonych trawników, obejmujące zatopiony ogród, stanowiły na ów czas nowatorski język formalny i technologiczny. Leksykon twórczości architekta osiągnął swój szczyt w 1990 r. dzięki wspaniałemu tarasowemu założeniu ogrodów Międzynarodowej Sali Prefekturalnej w Fukuoce – gigantycznej, zielonej klatce schodowej, której wpływ dosyć szybko rozprzestrzenił się z Japonii na cały Wschód.

Ostatnimi laty zauważalny staje się nurt, który można by nazwać geomimikrą<sup>19</sup>. Na przykład Zuber House projektu A. Predocka – dom, przez który architekt przepuścił strumień spadający z góry. Dom otwarty na okolicę – mamy bowiem rampę, z której otwiera się panorama na pobliskie miasto Phoenix. Dom, który wręcz jak kameleon upodabnia się do otoczenia. Trudno wręcz w pierwszej chwili go dostrzec. Podobnie opera w Oslo autorstwa projektantów z biura Snøhetta. Wygląda jak kawałek lodu wynurzający się z zatoki. Trzeba przy okazji zaznaczyć, że Skandynawowie są mistrzami we „wyprowadzaniu” form architektonicznych bezpośrednio z krajobrazu. Wystarczy wspomnieć S. Fehna i jego Muzeum Norweskiego Lodowca w Fjærland. Na dobrą sprawę nie wiadomo, co jest naturą, a co architekturą. W Polsce przykładem tego nurtu może być Centrum nauki Kopernik w Warszawie.

W wyniku tych projektów relacje między naturą i architekturą zbiegły się w stronę kluczowego tematu sztucznej natury. W epoce sztucznej inteligencji, biotechnologii,

---

<sup>18</sup> *Freikörperkultur* (FKK) to niemiecki ruch społeczno-filozoficzny, którego nazwa tłumaczy się jako *Kultura wolnego ciała*. Popiera naturystyczne podejście do sportu i życia w społeczności. Za tym kryje się radość z doświadczenia natury lub sama nagość.

<sup>19</sup> Termin *geomimikra* został użyty przez J. Harrisona do opisanego procesów i technologii, które naśladują długoterminowe procesy geologiczne. Koncepcja naśladowania natury do rozwiązania naszych problemów cywilizacyjnych została zapoczątkowana przez J. Benyusa w jej słynnej książce *Biomimicry: Innovation Inspired by Nature*.

protetycznych implantów zastępujących ludzkie części, kwestia zmodyfikowanej natury została zbadana przez filozofów technologii, naukowców, artystów i antropologów. Celem było rozwinięcie drugiej natury, która wykraczałaby poza pojęcie natury zdominowanej przez technologię, aby znaleźć nową równowagę – lub pokojową integrację – między pierwotnymi elementami a ich transformacją. L. Mumford napisał o biotechnologii<sup>20</sup>; J. Lovelock opowiedział się za teorią i praktyką kroniki, ochrony ludzi w zimnej atmosferze; M. Pistoletto ukuł termin „trzeci raj”, trzecią fazę ludzkości naznaczoną idealną równowagą pomiędzy sztucznym i naturalnym<sup>21</sup>. W rozwiązaniu dla posttechnologicznego społeczeństwa, (1972 MoMA), E. Ambasz sam zaproponował założenie Uniwersytetu, który zbada efekt skonsolidowanego stworzenia nowej sztucznej natury. Napisał: *Teraz potrzebujemy uniwersytetu, który zająłby się nie tylko mierzeniem natury jako rzeczy znalezionej, ale który poradziłby sobie z tym, że w procesie opanowania natury tworzymy nową, stworzoną przez człowieka naturę*<sup>22</sup>.

W kontekście projektów architektonicznych ta druga natura oznacza integrację innowacyjnej technologii z naturalnymi komponentami. Na szerszą skalę oznacza hybrydyzację miasta i krajobrazu. Dzisiaj przyroda w różnych jej formach – ziemia, łąki, krzewy i drzewa, woda, ale także powietrze i wszystkie naturalne czynniki związane z funkcjonowaniem budynku – mogą stanowić element architektury, konkretny materiał do budowy, niezbędny aspekt nowego miasta. Jak zawsze, rewolucyjne nowe pomysły i zmiany dają początek nowej ekspresji, w wyniku czego powstają nowe terminy, takie jak: pionowe ogrody, zielone ściany i wegetektura.

## Miasto biofilne – początki

W 1980 r. w Richmond architekt J. Wines uratował pas miejskiego lasu i jednym ruchem stworzył niezapomnianą witrynę sklepową. Po prostu odciął fasadę od reszty budynku i pozwolił drzewom zająć przestrzeń pomiędzy. W ciągu ostatnich 15 lat niemiecki architekt F. Ludwig mieszał inżynierię i botanikę, aby przetestować możliwości „żywych konstrukcji roślinnych”, w których konstrukcja nośna jest wykonana z połączonych ze sobą drzew. Nie tylko drzewa łączą te dwa projekty. Umieszczając

---

<sup>20</sup> Do późnych prac Mumforda należy *The Myth of the Machine*, 2 t. (1967-1970), niezwykle krytyczna, ponowna ocena roli technologii w rozwoju człowieka.

<sup>21</sup> W 2003 Pistoletto napisał manifest Trzeciego Raju i narysował jego symbol. Podstawową ideą Trzeciego Raju jest przezwyciężenie obecnego światowego konfliktu między dwiema polaryzacjami natury i sztuczności. Trzeci Raj jest symbolicznie reprezentowany przez rekonfigurację matematycznego znaku nieskończoności. W symbolu Trzeciego Raju narysowane są trzy koła: dwa przeciwległe koła oznaczają naturę i sztuczność; środkowy jest połączeniem dwóch i reprezentuje łono rodzące nowej ludzkości.

<sup>22</sup> Od 1969 r. do 1976 r. E. Ambasz był Kuratorem wystaw w Muzeum Sztuki Nowoczesnej w Nowym Jorku.

naturę w centrum koncepcji projektowej, stworzono „rzeczywistość hybrydową”, miejsce spotkania natury i architektury. Miejskie życie ma zbyt wiele zalet, by większość z nas mogła z niego zrezygnować i „powrócić do natury”. Ale czy to naprawdę jest sytuacja albo-albo? Czy w ogóle jest sens łączyć te dwie rzeczy? Być może nie uda nam się odtworzyć prawdziwego lasu w mieście, ale to nie znaczy, że miasto i natura są nie do pogodzenia.

Istnieją sposoby łączenia natury, architektury i technologii we współczesnym mieście, aby mogły współistnieć i współpracować, i takie prace już trwają. Łącząc siły z ogrodnikami, projektantami krajobrazu, biologami i inżynierami klimatu, architekci starają się wpleść naturę „w samą substancję budynków” (jak powiedział kiedyś P. Cook). Kultuwują nową, miejską naturę – *urbanaturę*.

W rzeczywistości projekt Winesa, choć niezrównany, nie jest najwcześniejszym przykładem zielonej architektury. W latach 70. pojawiło się wiele niezwykłych przykładów, w tym kompleks mieszkalny w Madrycie zaprojektowany przez F. Higuera i A. Miró dla Wojskowej Fundacji Mieszkaniowej (1975); Les Etoiles d'Ivry, duży wielofunkcyjny projekt J. Renaudie i R. Gailhousteta zbudowany w latach 1970-1975 na paryskich przedmieściach Ivry oraz budynek Planeta (pierwotnie Banca Catalana) w Barcelonie autorstwa J. M. Fargasa i E. Tousa (1978). W budynkach wojskowych roślinność wkomponowana w cały budynek rekompensuje niedobór drzew na ulicach i wprowadza obfitość sensoryczną typową dla architektury Higuera. Z kolei Les Etoiles d'Ivry odzwierciedla „biologiczną” wizję miasta Renaudiego jako złożonego, żywego organizmu. W bardziej indywidualnej skali tarasy ogrodowe z roślinnością przepływającą przez betonowe balustrady łączyły klimat miejski i wiejski. Bezpośrednie obcowanie z naturą – niezależnie od piętra, na którym się mieszka – łączyło się z możliwością nawiązania kontaktu z sąsiadami. Jeśli chodzi o projekt Fargasa i Tousa, jest to nic innego jak pierwszy wertykalny ogród w Barcelonie (i najwyraźniej w Europie). Każde z dziewięciu pięter budynku otoczone jest podwójnym pasem donic o łącznej długości 3,8 km. Biologzy J. Aguilà i X. Martinez opracowali pionierski system hydroponiczny do zasilania tego wiszącego ogrodu, podczas gdy E. Munné wybrał gatunek do naturalnie wyglądającego zielonego wybiegu, w którym różne rośliny utrzymywałyby go przy życiu w różnych porach roku. W niedawnym, szczególnie poetyckim przykładzie urbanistyki, architekt T. Fusion (Ikimono) umieścił swój dom, biuro i ogród pod przezroczystym ośmiometrowym dachem. Betonowa konstrukcja z dużymi przeszklonymi otworami zapewnia *odpowiednią ilość komfortu fizycznego, ale jest niezwykle hojna w sposobie, w jaki angażuje wszystkie zmysły* – mówi Fujino. Mimo niewielkich rozmiarów projekt zwraca uwagę na wiele aspektów współczesnej urbanistyki.

Prekursorskich projektów wprowadzających ideę miasta biofilnego w życie można wymienić jeszcze sporo. Warto zatem spróbować te wszystkie dotychczasowe próby scharakteryzować w jakiś sposób lub nadać pewny rodzaj kategoryzacji:

1. Alternatywne lokalizacje dla natury w gęsto zabudowanych ośrodkach miejskich, w których nie ma miejsca na tradycyjne parki.

Jednym z dobrze znanych rozwiązań jest „pionowy las” (Bosco Verticale), projekt S. Boeri w Mediolanie, gdzie dwie wieże mieszkalne zapewniają odpowiednik dwu-



hektarowego lasu na powierzchni 1500 m<sup>2</sup>. Tymczasem w Nowym Jorku opuszczony terminal trolejbusowy został wybrany jako przyszła lokalizacja pierwszego na świecie podziemnego parku, Lowline. Centralnym punktem projektu jest zaawansowany system optyczny opracowany przez J. Ramseya (Raad Studio). System zbiera naturalne światło i kieruje je pod ziemię, ponieważ żadne oświetlenie elektryczne nie byłoby wystarczająco dobre, aby park mógł się rozwijać. Lowline otwiera także zupełnie nowe pole w ogrodnictwie. Aby zdefiniować paletę roślin, która mogłaby przetrwać pod ziemią, specjaliści z Mathews Nielsen, John Mini Distinctive Landscapes i Brooklyn Botanical Garden musieli wziąć pod uwagę wiele parametrów i wymodelować złożoną topografię dla roślin wymagających różnych poziomów oświetlenia. Pomyślnie przetestowany w podobnych warunkach projekt jest obecnie na etapie planowania. W międzyczasie, mówi Ramsey, technologia została zainstalowana również w Korei Południowej, a niektóre miasta w Wielkiej Brytanii i Brazylii poprosiły o wstępne projekty koncepcyjne dla podobnych lokalizacji.

## 2. Czy budynki mogą sprzyjać rozwojowi?

Różne epoki stawiały architekturze różne wymagania. W świecie, w którym wkrótce dwie trzecie populacji będzie mieszkać w miastach, zapotrzebowaniem jest stworzenie warunków do życia – nie tylko dla ludzi, ale *w ogóle dla żywych istot* – uważa F.c Chartier, dyrektor ChartierDalixarchitects.

Szkoła, autorstwa tego biura w Boulogne-Billancourt, szczyli się kwitnącym lasem na dachu i niewymagającą konserwacji betonową fasadą z rowkami, półkami i niszami dla roślin, ptaków i owadów. Po zakończeniu projektu Boulogne zespół pracuje nad kompozytowym systemem elewacji z glebą i siecią irygacyjną umieszczoną pomiędzy warstwami konstrukcyjnymi i zewnętrznymi; ten ostatni ma otwory na rośliny do rozprzestrzeniania się po ścianie.

## 3. Jakie formy architektoniczne sprawdzają się najlepiej w formowaniu urbanistycznym na skalę przemysłową?

Architekci z biura SOA szukają odpowiedzi na styku problemów architektonicznych, społecznych, ekonomicznych, kulturowych, środowiskowych i żywieniowych i twierdzą, że może to podnieść rolnictwo z „ofiary niekontrolowanej zabudowy” do „jednego ze strukturalnych elementów miasta”. Ich studium projektowe obejmowało wiszącą plantację umieszczoną w pozostałej przestrzeni, która miała działać jako hybryda laboratorium badawczego, oświetlenia ulicznego i sztuki publicznej; lub struktura *tensegrity*, zwarta i wystarczająco imponująca, aby stać się nowym punktem orientacyjnym w centrum miasta.

Szwedzka firma Plantagon połączyła siły z architektami Sweco, aby stworzyć przykładowe projekty dla swojego opatentowanego hydroponicznego systemu uprawy żywności. Ich pierwszy budynek w Linköping posiada pionową farmę wewnątrz podwójnej fasady, która owija cały biurowiec. Z kolei francuska pracownia XTU Architects sugeruje wykorzystanie miejskich fasad jako fotobioreaktorów do uprawy jednego z najcenniejszych surowców na świecie, mikroalg. Utworzone przez XTU konsorcjum laboratoriów i producentów opracowało ultracienki system elewacyjny, który umożliwi



Fot. 2. Bosco Verticale – wieżowiec mieszkalny w Mediolanie

Źródło: Fot. Stefano Boeri, [domena publiczna: Wikimedia].

wzrost mikroalg za 30% zwykłych kosztów i podwoi się jako powłoka termoregulacyjna, zmniejszając rachunki za energię budynku.

#### 4. Udoskonalona natura, zmodyfikowany klimat i coś jeszcze.

Chcąc włączyć tę zdolność do środowiska zbudowanego, K. Loenhardt (Terrain) zaczął eksperymentować z architekturą klimatyczną opartą na roślinach. Rezultat został zaprezentowany na Expo w Mediolanie 2015. Zaprojektowany przez multidyscyplinarny zespół austriacki pawilon zawierał las, w którym naturalne procesy zostały wzmocnione przez urządzenia do produkcji pary wodnej i mgły, dzięki czemu temperatura wewnątrz była znacznie niższa, a produkcja tlenu była równa wydajności trzyhektarowego lasu.

Podobną zasadę zastosowano później w siedzibie firmy, odpowiedzialnej za środowisko: Grune Erde Breathing Headquarters w Pettenbach w Austrii o powierzchni

12 000 m<sup>2</sup>. Tutaj 13 tarasów z przemyślanymi zbiorowiskami roślinnymi oraz kilka maszyn do zaporowania/zamgławiania sprawia, że konwencjonalny system HVAC jest całkowicie zbędny. Zwolnienia chorobowe w firmie spadły o 40%. Ponadto ten zakład produkcyjny/salon/biuro generuje więcej energii niż zużywa.

Jest jednak jedna rzecz, na którą Loehnart kładzie większy nacisk niż pozytywne opinie o zrealizowanym budynku: kiedy performance wegetatywny stosuje się w architekturze, nie mamy już do czynienia z czystą naturą czy czystą kulturą; staje się czymś innym, co przekracza dwoistość natura/kultura. Loehnart jest przekonany, że takie miejsca są nam potrzebne, *ponieważ otwierają drzwi do nowych koncepcji zrównoważonego rozwoju, ale też wyprowadzają nas poza utarte kategorie w myśleniu o sobie, społeczeństwie i innym*. To naukowo udowodniony fakt: kontakt z przyrodą korzystnie wpływa na zdrowie fizyczne i psychiczne oraz wzmacnia twórcze myślenie. Wiemy również, że gromadząc różnorodność i ułatwiając interakcję, miasta są katalizatorem nowych pomysłów, produktów i wartości.

Może to brzmieć jak układanie jednego truizmu na drugim, ale połączmy je razem. Jaką wylęgarnią kreatywności i innowacyjności może stać się miasto, jeśli uwolnimy naszą wyobraźnię i myślenie systemowe i uda nam się (ponownie, cytując P. Cooka) przyciągnąć *roślinność do tego, co sztuczne, a płodność do tego, co miejskie?* Tym razem naprawdę.

## Podsumowanie

Aby odkryć, jakie nowe relacje możemy ustalić z naturą – a więc wszystkim tym, co jest tam, na zewnątrz – powinniśmy zacząć od wymazania z naszej pamięci idyllicznej wizji przyrody. Natura w tym sensie zdaje się już nie istnieć. Dziedzictwo doświadczeń i nowoczesnej systematycznej eksploatacji zasobów stanowią „drugą naturę” na skalę planetarną, wykonaną z fragmentów odzyskanych w postaci naturalnych parków, połąci ziem uprawnych, wyludnionych krajobrazów, rozlanych miast, infrastruktury transportu itp.; charakter natury, na której modernišci zbudowali swoją ideologię przestał istnieć, a jednak w tym samym czasie, stała się ona „drugą naturą” – zanieczyszczoną, o zmienionej formie, złożoną z biotopów i krajobrazów manipulowanych, uszkodzonych, bez możliwości naprawy. Można by powiedzieć, że ta „druga natura” jest w rzeczywistości dużą liczbą różnych natur, oceanem multinaturalizmu.

Należy rozważyć, zdaniem autora, czy możliwe byłoby działanie, w skutek którego w istniejących kategoriach nastąpiłoby połączenie, które stworzyłoby nową kategorię, która mogłaby być realizowana za pomocą metod dla tworzenia sztucznych środowisk i infrastruktur, z których to każde może dać nowe znaczenie dla dyscyplin zajmujących się zjawiskami miejskimi i umieścić je poza ramami istniejących dziś.

Projekt architektoniczny równałby się zatem nowej wizji natury: podobnie jak inne przedmioty codziennego użytku i technologie, byłby sposobem doprowadzenia nas do kontaktu z tym, co jest na zewnątrz w bardziej płynny i naturalny sposób. Stałby się instrumentem mediacji technicznej, instrumentem wzmacniającym percepcję i intensyfikację relacji naszego organizmu z naturą. Ten nowy związek wymagałby zrozumienia tego, że lepiej wybrać w projektowaniu taką postawę, w której projekt stałby się skutecznym narzędziem pośrednictwa techniki z *naturą*, który mógłby ułatwić ten egalitarny związek.



# ROZDZIAŁ 5

## OD EKOLOGII MIASTA DO BIOURBANIZMU – UTOPIA MIEJSKA CZY NOWOCZESNY KIERUNEK KSZTAŁTOWANIA STRUKTURY MIASTA POSTINDUSTRIALNEGO?

### Wprowadzenie

Pytanie postawione w tytule jest pretekstem i podstawą do rozważań nad nowymi „ekologicznymi” i „biofilnymi” koncepcjami rozwoju miast, które ostatnio pojawiają się z dotąd nieznaną szybkością i oferują rozwiązania, mające być odpowiedzią na większość problemów i zagrożeń identyfikowanych we współczesnych miastach. Powszechnie znane dane o wzroście urbanizacji naszej planety były podstawą zmiany paradygmatu rozwoju, jaki dokonał się na przełomie lat 80. i 90. ubiegłego wieku. Ówczesne spojrzenie na globalne zagrożenia środowiskowe spowodowało przesunięcie akcentów dotyczących problematyki rozwoju, tak w polityce, jak i w nauce. Wtedy też rozpoczęła się światowa kariera terminów: „zrównoważony rozwój” oraz „ekologia”. Tym samym wyznaczono nowy kierunek myślenia o rozwoju. [Brundtland 1987] Jak łatwo się domyślić planowanie przestrzenne oraz polityka miejska stały się ważnym poligonem testowania nowych koncepcji, które wpisywały się w ten kierunek. W Polsce zbiegło się to z okresem transformacji ustrojowej lat 90., a w sercu Górnego Śląska dodatkowo z koniecznością radzenia sobie ze środowiskowymi i przestrzennymi problemami wynikającymi z industrialnego dziedzictwa tego regionu.

W miastach postindustrialnych ekologia zaczęła się często łączyć z procesami rewitalizacji. Działo się tak zarówno w przypadku transformacji typowych terenów poprzemysłowych, jak i zdegradowanych dzielnic miejskich. Procesy rewitalizacji na długie lata związały się mocno z ekologią, która podsuwała rozwiązania w terenach dotkniętych skutkami działania przemysłu ciężkiego. Symbioza trwała nieprzerwanie do 2015 r., wtedy Sejm RP uchwalił *Ustawę o Rewitalizacji* [2015], która skupiła uwagę głównie na społecznym i ekonomicznym jej wymiarze, zagadnienia środowiskowe przesuując w kierunku innych obszarów problemowych, szczególnie tych związanych z ochroną środowiska. Jednocześnie jednak szeroko pojęta problematyka

ekologiczna zajmowała coraz więcej miejsca w dokumentach ukierunkowanych na tzw. ekologię miasta. Początek XXI w. uruchomił wiele inicjatyw, które próbują odpowiadać na nowe wyzwania miejskie. [Gehl 2014: 9] Są wśród tych wyzwań zagadnienia metabolizmu miejskiego, podejście do usług ekosystemowych i towarzyszących im NBS<sup>23</sup>, rozwój błękitno-zielonej infrastruktury, a także ostatnio adaptacja miast i obszarów zurbanizowanych do zmian klimatu.

## Dżungla miejska – konceptcje i nowe trendy rozwoju miast

Spojrzenie na planowanie przestrzenne i urbanistykę z perspektywy środowiskowej od dawna stanowi poważne wyzwanie zarówno dla praktyków, jak i dla środowisk naukowych. Wielość oraz złożoność pojęć i terminów, jak i coraz to nowe konceptcje i trendy stanowią prawdziwą „dżunglę”, w której starają się poruszać zarówno urbanisci, jak i biolodzy. Trudno się więc dziwić, że czasami niełatwo jest ustalić wspólny kierunek i horyzont dla wypracowanych konceptcji i podejmowanych działań. Zanim staniemy przed zdefiniowaniem nowej biofilnej konceptcji rozwoju miasta, a szczególnie biofilii miasta postindustrialnego, dokonajmy przeglądu najnowszych miejskich konceptcji rozwojowych, biorąc pod uwagę przede wszystkim te, które w jakikolwiek sposób nawiązują do problematyki środowiskowej. Do najbardziej popularnych należą:

- *Miasto Zielone* – zostało zdefiniowane w dokumencie Krajowej Polityki Miejskiej do 2030 jako miasto radzące sobie ze skutkami zmian klimatu oraz ograniczające emisję zanieczyszczeń powietrza, dbające o odbudowanie i zachowanie ciągłości i funkcjonalności ekosystemów przyrodniczych w swoich granicach administracyjnych. Konceptcja zielonego miasta nie jest nowa – pojawiła się już na przełomie XIX i XX w. W 1898 E. Howard przedstawił pomysł zielonych miast w książce pn. *Garden Cities of Tomorrow*. Idea miasta-ogrodu wpisała się w nowoczesne myślenie o urbanistyce, a jej mniej lub bardziej udane realizacje można oglądać nie tylko w Anglii, ale również w innych krajach europejskich, w tym także w Polsce. Obecnie głównymi postulatami większości miast deklaruujących się jako „zielone” jest utrzymanie możliwie dużej zabudowy rozproszonej i uzyskanie wysokiego procentowego udziału zieleni w ogólnej powierzchni miasta.
- *Resilient city* – miasto odporne na zagrożenia środowiskowe, kształtujące własną odporność szczególnie na zmiany klimatu poprzez działania adaptacyjne. Często ta konceptcja łączy się z innym pomysłem nazywanym „miasto gąbka”, który

---

<sup>23</sup> NBS – Nature Based Solutions – w polskich tekstach tłumaczone jest jako rozwiązania oparte na przyrodzie.

postuluje konieczność wzrostu retencyjności miasta jako warunku jego odporności na zagrożenia związane z brakiem lub nadmiarem wód opadowych.

- *Miasto zwarte* – nazywane też miastem kompaktowym wykorzystujące przestrzeń i zasoby w sposób racjonalny, ograniczając ich rozproszenie. Miasto kompaktowe to odpowiedź na problemy niekontrolowanej suburbanizacji, ograniczające terenochłonność danego obszaru. Wpisuje się w nurt tzn. nowego urbanizmu, który w swoich założeniach ma również elementy projektowania biofilnego, chociaż w wielu rozwiązaniach jest to bardzo wybiórcze i nie stanowi głównego założenia tego nurtu, który można syntetycznie scharakteryzować jako powrót do tradycyjnej urbanistyki.

Dodatkowo problematyka kształtowania obszarów zurbanizowanych w kontekście środowiskowym pojawia się w trendach rozwojowych, które zwracają uwagę na znaczenie organicznych powiązań pomiędzy miastem i jego wiejskim otoczeniem, na nowo próbując definiować te relacje. Na potrzebę kształtowania silnych powiązań między miastem a jego wiejskim otoczeniem zwracał już uwagę E. Howard. Pisał on: *Miasto i wieś należy pożenić, aby z tego radosnego związku powstała nowa nadzieja, nowe życie i nowa cywilizacja* [Howard 2015: 35].

Wszystkie wymienione koncepcje przywołują w różnym stopniu kontekst środowiskowy i bardzo często pojawiają się w dyskusjach o „ekologicznym” rozwoju miasta. Termin *ekologia* mimo to, że ma swój zdefiniowany kontent pojęciowy<sup>24</sup> funkcjonuje od ponad trzydziestu lat jako szczególny wytrych, wszędzie tam, gdzie zagadnienia rozwoju łączą się z kwestiami środowiskowymi. W podobny sposób, chociaż na mniejszą skalę zaczyna również funkcjonować termin *biofilia*.

*Biofilia* jako pojęcie oznacza miłość do życia i wszystkiego, co żyje, w ten sposób definiował biofilie w latach 60. ubiegłego wieku E. Fromm. Termin został spopularyzowany w latach 80. XX w. przez słynnego amerykańskiego naukowca E. O. Wilsona. Jego książka o tym samym tytule dostała nagrodę Pulitzera. Wilson stworzył zmodyfikowaną definicję biofilii, którą określił jako genetycznie uwarunkowany związek człowieka z przyrodą i naturalne dążenie do otaczania się innymi formami życia. Czy dzisiaj myśląc o mieście biofilnym rzeczywiście odwołujemy się do propozycji Wilsona, który będąc z wykształcenia zoologiem postrzegał biofilie jako więź człowieka z innymi gatunkami. Wyraził to również w podtytule książki *Biophilia-the human bond with other species*. Wilson pisał – *Nowoczesna biologia stworzyła autentycznie nowy sposób patrzenia na świat, który jest przypadkowo zgodny z wewnętrznym kierunkiem biofilii. Innymi słowy, instynkt jest w tym rzadkim przypadku zgodny z rozumem* [Wilson 2003: 11]. W swoich konkluzjach Wilson przyjął optymistyczną tezę, że badając i analizując świat przyrody osiągniemy taki stopień zrozumienia funkcjonowania innych organizmów, że będziemy zdolni doceniać ich znaczenie i wartość, tym samym doceniając i szanując siebie samych jako gatunek i jednostki. To przesłanie jest ważne, gdyż definiuje biofilie jako powiązanie szeroko pojętej biocenozy z człowiekiem, a tym samym relacje z wykreowanymi

---

<sup>24</sup> Ekologia – nauka o strukturze i funkcjonowaniu przyrody zajmuje się badaniem powiązań i relacji między organizmami żywymi a środowiskiem abiotycznym, bazując na różnego rodzaju interakcjach.



przez niego antropogenicznymi strukturami, w tym szczególnie z miastem. W tej perspektywie możemy wzmocnić nasze wrodzone potrzeby do obcowania z naturą, korzystając z jej potencjału, umiejętnie go przekształcając i wprowadzając w struktury zurbanizowane. Ostatnio jednak zauważalny jest trend ograniczania tego pojęcia i stosowania go głównie w odniesieniu do roli i sposobów wprowadzania zieleni, zarówno w architekturę, jak i *design*. Należy się zastanowić, czy jeżeli na gruncie urbanistyki w podobny sposób zawężamy biofilie wyłącznie do kształtowania struktur przyrodniczych w mieście, rzeczywiście będziemy mieli do czynienia z nową wielowymiarową koncepcją miasta? Czy tak rozumiane projektowanie biofilne daje podstawy do kreowania nowych paradygmatów rozwoju miast? Szczególnie istotne będzie to w przypadku miast z niełatwym dziedzictwem postindustrialnym.

W miastach związanych z wcześniejszym funkcjonowaniem przemysłu istnieje wiele problemów środowiskowych i przestrzennych, z którymi trzeba się zmierzyć, szczególnie wtedy, gdy przemysł przestał odgrywać dominującą rolę w ich rozwoju. Dla zdegradowanej przestrzeni miejskiej model kształtowania jej struktur przy znacznym udziale roślinności wydaje się być szczególnie atrakcyjny. Często tzw. zielona transformacja przestrzeni miasta uważana jest za uniwersalny i najlepszy sposób poprawy jakości jego środowiska i stworzenie najlepszych warunków życia dla mieszkańców. Nie brakuje również krytycznych głosów takiego podejścia, określających kierunek zielonego rozwoju miejskiego jako nierealny czy wręcz utopijny. Na przestrzeni wieków różnie definiowane utopie miejskie pojawiały się co pewien czas jako odpowiedź na potrzebę realizacji świata doskonałego [Calvino 2002: 128]. Kierunek przekształcania miast postindustrialnych w zieloną rzeczywistość jawi się jako tęsknota za nowym Edenem, kolejną utopią miejską.

## Zielona utopia – nowy paradygmat?

Utopia utożsamiana jest z wizją miejsca (*topos*), idealnego, ma też drugie znaczenie jako iluzja rozwiązania doskonałego i nierzeczywistego. Dążenie do wykreowania struktury idealnej tak w sferze relacji społeczno-ekonomicznych, jak rozwiązań przestrzennych towarzyszy ludzkości od czasów antycznych. W pierwszym przypadku najbardziej znane koncepcje o charakterze politycznym i społecznym to dzieło Platona pn. *Państwo* (ok. 360 p.n.e.) oraz powstała w 1520 r. *Utopia* T. More. Platon pisał o doskonałym modelu państwa – a wiemy, że w antycznej Grecji państwami były miasta (*polis*), zatem model ten odnosi się przede wszystkim do miasta. Natomiast More jest autorem nie tylko samej wizji modelu i miejsca – mitycznej wyspy Utopii, ale również terminu, jakim do dziś się posługujemy określając trudno realne zamierzenia i wizje [More 1954].

Znane z historii urbanistyki koncepcje miast idealnych, nawet tych zrealizowanych w rzeczywistym miejscu i czasie – okazały się często koncepcjami utopijnymi, gdyż

podporządkowane rygorystycznym zasadom lub precyzyjnym wytycznym, w większości przypadków nie wytrzymały próby czasu. Powstaje wrażenie, że miasto biofilne może podzielić również ten los. Dominacja zieleni w tkance miejskiej postrzegana jest jako niezwykle atrakcyjne rozwiązanie – tak prezentują to najnowsze koncepcje architektoniczne i urbanistyczne. Jedną z nich jest projekt „Mitosis”, przygotowany przez holenderską pracownię architektoniczną GG-loop, która opracowała modułowy system budynków tworzących nowe energooszczędne osiedla zanurzone po dachy w bujnej zieleni.

Projekt odwołuje się do projektowania biofilnego poprzez połączenie architektury z naturą, jako cel przyjął poprawę jakości życia. Wprowadza zastosowanie drewna jako materiału podstawowego w rozwiązaniach modułowych. Nazwa „Mitosis” nie jest przypadkowa, odnosi się do biologicznego procesu podziału pojedynczej komórki na dwie nowe, identyczne. Stanowi to metaforę idei projektowej bazującej na replikacji prefabrykowanych drewnianych modułów. Projekt proponuje tworzenie miejskich klastrów opartych na systemie modułowym, uzupełnionych zielenią i wpisanych w otoczenie lasów, ogrodów, pól uprawnych i korytarzy do swobodnego przemieszczania się dzikich zwierząt. Założenie jest niezwykle atrakcyjne w warstwie wizualnej, wszystko jest zatopione w zieleni, energooszczędne i ekologiczne, ale pozbawione wielu cech, które od wieków były wyróżnikami miasta – czytelnej i hierarchicznej struktury miejskiej.



Ryc. 6. Wizja „Mitosis”

Źródło: [[https://architektura.info/architektura\\_zrownowazona/miasta\\_zrownowazone/mitosis\\_architektura\\_biofilna\\_w\\_projektach\\_urbanistycznych](https://architektura.info/architektura_zrownowazona/miasta_zrownowazone/mitosis_architektura_biofilna_w_projektach_urbanistycznych)].

Innym futurystycznym założeniem urbanistycznym ukierunkowanym na prymat rozwiązań ekologicznych jest powstające w północno-zachodniej części Arabii Saudyjskiej megapolis Neom oraz powiązana z nim struktura miasta linearnego. Rozwiązanie idealnego miasta linearnego – pozbawionego ruchu kołowego, a tym samym uciążliwości miejskich np. smogu, to element większej całości. „The Line” jest inicjatywą księcia Muhammada ibn Salmana, następcy saudyjskiego tronu. Wizja „zielonego miasta na pustyni” jest nie tylko awangardową koncepcją urbanistyczną, ale przede wszystkim poszukiwaniem rozwiązań na kończące się zasoby ropy naftowej i wiążącą się z tym perspektywę spadku prestiżu saudyjskiej monarchii.

Zabudowa tej megastruktury miejskiej ma być wysoka na 500 m, szeroka na 200 m. Koncepcja zakłada budowę 170-km pasa ciągłej zabudowy, który będzie prowadzić w linii prostej od futurystycznego megapolis Neom, w kierunku wschodnim, w głąb kraju. Struktura zabudowy ma składać się z miejskich modułów i łączyć wybrzeże Morza Czerwonego z północno-zachodnimi regionami państwa. Plany te obejmują nie tylko rozwiązania docelowe bazujące w 100% na energii odnawialnej, ale również zasadzenie 10 mld drzew na pustyni i pełne zazielenienie przestrzeni miejskiej.



Ryc. 7. Projekt „Neom i Line”

Źródło: [<https://dziennikzachodni.pl/miasto-przyszlosci-bez-drog-aut-spalin-the-line-powstanie-do-2030-roku-wysokie-na-500-m-szerokie-na-200-schowane-za-szklna/ar/c9-16908939>].

Zarówno „Mitosis”, jak i „The Line” to koncepcje, w których zieleń jest dominującym komponentem tkanki miejskiej. Bliskowschodnia wizja nowej struktury przestrzennej jest jednoznacznie adresowana do konkretnego miejsca na mapie. Fantazja i rozmach tego rozwiązania, w szczególności pomysły dotyczące wprowadzenia tkanki zbudowanej z przeważającym udziałem zieleni mogą wywoływać skojarzenia z baśniami z 1001 nocy. Zupełnie inaczej ujmuje to zagadnienie holenderski projekt. Przedstawia modułową propozycję kształtowania struktur osadniczych na bazie replikowanych modułów, których uzupełnieniem są różne formy zieleni. „Mitosis” nie jest rozwiązaniem jednostkowym, adresowanym do określonej szczegółowo sytuacji lokalizacyjnej. Bazuje na powtarzalności rozwiązań wpisywanych w różne konteksty klimatyczne. Ta uniwersalność jest z jednej strony mocną stroną rozwiązania, bo zdaniem projektantów można je wdrożyć w dowolnej lokalizacji. Z drugiej jednak strony może być postrzegana jako słabość, bo konieczność uwzględnienia obecnych w danej loka-

lizacji ekosystemów miejskich oraz ich wrażliwości na skutki zmian klimatu stanowić może barierę we wdrożeniu tego pomysłu.

Istotny w realizacji projektów z dużym udziałem zieleni jest jej optymalny rozkład przestrzenny [Cieszewska 2019: 52]. Zieleń powiązana z kontekstem miejsca decyduje w dużej mierze o tożsamości miejsca. Ważne jest tło historyczne oraz krajobraz kulturowy, a także specyficzne uwarunkowania środowiskowe, w tym obciążenie przeszłością przemysłową i degradacją środowiska.

W centralnej części Górnego Śląska, najbardziej uprzemysłowionym regionie naszego kraju pojawia się ostatnio tendencja odwrotu od industrialnej przeszłości w kierunku zielonej transformacji bazującej na formule nowej urbanizacji i akcentowaniu konieczności adaptacji do zmian klimatu. Taka wizja rozwoju przestrzennego jest promowana przez różne gremia oraz środki masowego przekazu. Towarzyszący temu optymizm i podkreślanie konieczności zdecydowanego zwiększenia udziału zieleni w projektach miejskich spotyka się czasami z chłodną oceną jej nadreprezentacji w koncepcjach architektonicznych i urbanistycznych. To drugie spojrzenie na proces zazieleniania każdej przestrzeni w imię zrównoważonego rozwoju prezentuje esej B. Ramo<sup>25</sup> – hiszpańskiej architektki o ugruntowanej międzynarodowej sławie. Ramo twierdzi, że nadużywanie zieleni przeniknęło projektowanie, architekturę, urbanistykę i każdy aspekt naszego życia. Uważa, że brakuje konstruktywnej krytyki tego zjawiska, a zieleń jest uznawana jako remedium na każdy problem. W eseju zatytułowanym *O wszechmocna zieleni*, Ramo pisze: *W desperackiej próbie nadania kształtu wszechogarniającej ideologii Zieleni sprawdziła się jako najszybsze i najłatwiejsze wcielenie zrównoważonego rozwoju. Zieleń jest jedynym symbolem zdolnym dotrzymać kroku dzisiejszej niecierpliwości i głodowi obrazów (...). W ciągłym staraniu by stać się alegorią zrównoważonego rozwoju, Zieleń wyemancypowała się, stając się jego karykaturą* [Ramo 2012: 38] i dalej: *Gdyby wszystkie wizje urbanistyczne i wszystkie zwycięskie projekty konkursowe które wygrały dzięki potędze Zieleni zostały zrealizowane, miasta zmieniłyby się w wyrafinowaną wersję Strefy Wykluczenia wokół czarnobylskiej elektrowni* [ibidem: 40]. Można nie podzielać ironicznego spojrzenia Ramo, ale warto pamiętać, że większość nowych koncepcji wpisujących się w tzw. biofilny model kształtowania przestrzeni zurbanizowanej koncentruje się prawie wyłącznie na akcentowaniu roli i zwiększaniu udziału zieleni w mieście. Zieleń jest ważnym elementem rozwiązań projektowych architektonicznych i urbanistycznych, jednak nie jest jedynym i nie może być dominującym instrumentem kształtowania środowiska miejskiego. Nawet jeżeli skoncentrujemy się tylko na ekologicznej perspektywie rozwoju miasta, to wielość, różnorodność oraz złożoność problemów w nim obecnych, jak i zbiór potencjalnych rozwiązań są znacznie bogatsze.

---

<sup>25</sup> B. Ramo wraz z zespołem „STAR strategies+ architecture” – w ramach projektu O’ Mighty Green, zaprezentowała wiele ważnych miejsc i obiektów pokrytych całkowicie roślinnością. Krytyczny esej o tym samym tytule ukazał się w kilku światowych magazynach. Katowicki Oddział SARP gościł B. Ramo w 2012 r., jako autora studenckich warsztatów Miejskich Narracji Przestrzennych, i dostał zgodę na publikację tego ironicznego tekstu w wydawnictwie powarsztatowym.

# Ekologiczny rachunek sumienia miasta

Nowoczesne kształtowanie struktur przyrodniczo-urbanistycznych powinno obejmować szerokie spektrum zagadnień środowiskowych, takich jak: metabolizm miejski, ochrona przed skutkami zmian klimatu, retencja miejska, przewietrzanie miasta, klimat akustyczny, także systemowe rozwiązania błękitno-zielonej infrastruktury. Aby nie zgubić właściwych proporcji i wytyczyć realne założenia kształtowania struktur miejskich wpisujących się w koncepcję biofilii czy bardziej biourbanizmu warto przeprowadzić analizę środowiskowych zagrożeń miejskich i ich skutków istotnych dla ekologicznego rozwoju miasta. Prezentowane w tab. 3 miejskie zagrożenia środowiskowe powiązane z czynnikami wzmacniającymi ich negatywne skutki oraz zaproponowano możliwe kierunki działań ograniczających lub redukujące te zagrożenia.

Tabela 3. Matryca powiązań zagrożeń, czynników wzmacniających, skutków i proponowanych rozwiązań

<b>Problem/miejskie zagrożenie środowiskowe</b>	<b>Czynnik wzmacniający zagrożenie</b>	<b>Skutek/wpływ</b>	<b>Kierunek działań</b>
Zanieczyszczenie powietrza	Koncentracja zabudowy, nieefektywne systemy grzewcze, wzrost motoryzacji i rozwiązań drogowych	Pojawiające się stany smogowe, wzrost zachorowań na alergie, choroby układu oddechowego i krwionośnego	Wymiana nieefektywnych systemów ogrzewania, rozwiązania na bazie OZE, nowoczesne rozwiązania drogowe, transport publiczny, drogi rowerowe
Brak przewietrzania i wymiany powietrza	Nadmierna koncentracja zabudowy i błędna jej dyspozycja przestrzenna	Smog zimowy. Wzrost zachorowań na alergie, choroby układu oddechowego i krwionośnego	Wydzielone obszary regeneracji powietrza, korytarze ekologiczne, ochrona przed zabudową terenów nadrzecznych
Hałas miejski	Wzrost motoryzacji i rozwiązań drogowych, błędna polityka lokalizacyjna	Spadek komfortu akustycznego, wzrost chorób metabolicznych, układu nerwowego i krwionośnego	Ekranowanie, nowoczesne rozwiązania drogowe, transport publiczny, drogi rowerowe, regulacje
Ekstrema temperaturowe	Koncentracja zabudowy, Uszczelnienie gruntu, brak zieleni miejskiej	Utrata komfortu termicznego, zaostrzenie chorób układu oddechowego i krwionośnego	Osłony i ekrany – dobór materiałów (albedo), kształtowanie (rewitalizowanie) miejskich przestrzeni publicznych z udziałem zieleni

<b>Problem/miejskie zagrożenie środowiskowe</b>	<b>Czynnik wzmacniający zagrożenie</b>	<b>Skutek/wpływ</b>	<b>Kierunek działań</b>
Miejska Wyspa Ciepła	Uszczelnienie gruntu, mozaika materiałowa, obecność terenów poprzemysłowych brak zieleni	Dyskomfort termiczny, wzrost i zaostrzenie chorób układu oddechowego i krwionośnego	Rozwiązania (rewitalizacje) miejskich przestrzeni publicznych z udziałem zieleni z zastosowaniem akupunktury miejskiej, rozszczelnienie gruntów
Zanieczyszczenie, degradacja gruntów miejskich	Uszczelnienie gruntu, obecność terenów poprzemysłowych w mieście, depozycja odpadów miejskich i przemysłowych.	Utrata wartości i funkcjonalności terenów miejskich. Spadek atrakcyjności miasta	Remediacja gruntów i rewitalizacja terenów zdegradowanych, wprowadzanie nowych funkcji miejskich
Utrata bioróżnorodności	Spadek udziału miejskich terenów biologicznie czynnych w obszarze	Ekspansja gatunków inwazyjnych, wzmocnienie negatywnych skutków innych zagrożeń	Rozwiązania z udziałem zieleni – zielone dachy i ściany, parki kieszonkowe, rozwój zielonej infrastruktury, rolnictwo i ogrodnictwo miejskie
Fragmentacja systemów przyrodniczych	Presja inwestycyjna na otwarte tereny podmiejskie, niekontrolowana suburbanizacja	Ograniczony do terenów zieleni dostęp (lub jego brak), punktowa degradacja obszarów zielonych	Rozwój błękitno-zielonej infrastruktury, rolnictwo i ogrodnictwo miejskie
Spadek retencyjności miasta	Uszczelnienie gruntu, mała liczba miejskich zbiorników i cieków wodnych, brak zieleni miejskiej	Zaburzenia gospodarki wodnej, nieprawidłowy miejski bilans wodny	Rozwiązania hydrotechniczne oraz rozwiązania małej retencji wprowadzone przy użyciu akupunktury miejskiej
Zagrożenie powodziowe – nagłe i intensywne opady	Uszczelnienie gruntu, niewydolne systemy odprowadzania wód opadowych	Lokalne podtopienie i powódzie miejskie	Kształtowanie (rewitalizowanie) miejskich przestrzeni publicznych z udziałem zieleni oraz wody
Inne zagrożenia np. zanieczyszczenie światłem	Presja inwestycyjna i dominacja oświetlenia sztucznego w przestrzeni publicznej	Zaburzenia w zachowaniu zwierząt, wzrost chorób metabolicznych	Efektywne, inteligentne systemy oświetleniowe, strefy ochronne

Źródło: opracowanie własne.

Znajomość realiów środowiskowych, występujących zagrożeń i ocena wzmacniających je czynników oraz wynikających z nich skutków pozwala na wskazanie optymalnych kierunków działań, które łączone w projekty, programy i strategie tworzą ramy kreowania nowoczesnej struktury miejskiej. Nowoczesne miasto powinno być zdolne do podjęcia bieżących i antycypowanych wyzwań środowiskowych. Uwarunkowania wynikające z konieczności odpowiedzi na zagrożenia i miejskie problemy środowiskowe znacznie korygują podejście do zasad wprowadzania biofilii w jego kreowanie.

## Na styku biologii, techniki

Od czasu wydania książki O. E. Wilsona, idea biofilii ugruntowała się jako nowy i cieszący się popularnością trend w architekturze i urbanistyce. Widoczne są jednak istotne różnice w tzw. biofilnym projektowaniu realizowanym w różnych skalach. Część z nich ujawnia wcześniej omówione podejście ograniczające zagadnienia biofilii do akcentowania zieleni i nadania jej rangi głównego instrumentu radzenia sobie z problemami środowiskowymi. Nie do końca odzwierciedla to jednak idee biofilii, a na pewno znacznie ją zubaża. Zdecydowanie ciekawsze jest podejście postrzegania biofilii poprzez pełne spektrum zagadnień definiujących relację człowieka i natury. Zagadnienia te prezentuje w swoich pracach amerykański ekolog S. Kellert, który przeniósł koncepcję biofilii do projektowania architektonicznego. Uporządkował zagadnienie projektowania biofilnego w trzech głównych kategoriach atrybutów i doświadczeń:

- a) bezpośredniego doświadczenia natury,
- b) pośredniego doświadczenia natury,
- c) doświadczenia przestrzeni i miejsca [Kellert, Calabrese 2015: 12].

Kellert tym uprządkowaniem położył fundament pod projektowanie biofilne w architekturze.

W 2014 r. amerykańska firma Terrapin Bright Green zajmująca się konsultingiem i planowaniem strategicznym w zakresie zagadnień przestrzennych i środowiskowych, opublikowała ważny raport. Dokument nosi tytuł *14 Patterns of Biophilic Design, Improving Health & Well-Being in The Built Environment*<sup>26</sup> [Terrapin Report... 2014]. Publikacja rozwija wcześniejsze opracowanie Kellerta definiujące relacje pomiędzy przyrodą, człowiekiem i środowiskiem antropogenicznym, proponując 14 wzorców projektowania biofilnego. Prezentowane wzorce zostały zorganizowane w trzech głównych grupach nawiązujących do kategorii atrybutów i doświadczeń Kellerta.

---

<sup>26</sup> Tłumaczenie własne: 14 wzorców projektowania biofilnego, poprawiające zdrowie i dobre samopoczucie w środowisku zabudowanym.

1. Natura i Przestrzeń – (Elementy natury oddziałujące na zmysły, np. wizualny i pozawizualny kontakt z przyrodą, nieregularne bodźce sensoryczne, obecność wody, zmienność termiczna).
2. Analogie do Natury – (Odwołania do niebiologicznych cech elementów natury, np. formy i wzorce biomorficzne, naturalne materiały, powiązanie materiałowe z naturą, złożoność, ład i porządek).
3. Natura w Przestrzeni – (Charakter przestrzeni, przestrzenne konfiguracje np. otwarcia i zamknięcia przestrzenne, bezpieczeństwo, *etc.*)

Zastosowanie wzorców projektowania biofilnego otwiera spektrum możliwości kształtowania przestrzeni miejskiej w różnych skalach. Poszukiwanie inspiracji i naturalnych wzorców do wprowadzenia w architekturę i urbanistykę, wiąże się z korzystaniem z potencjału usług ekosystemowych, ale też promuje najnowsze rozwiązania techniczne i technologiczne [Goleman 2009: 126]. Współczesne technologie pozwoliły na przestrzenne odwzorowania organicznych wzorców natury dając nam wybitne rozwiązania S. Calatravy, N. Foster'a czy Z. Hadid, które bez wątpliwości można określić jako nawiązania do form biofilnych, chociaż nie zawsze tak są postrzegane.

Powiązanie świata biologii i techniki, utrzymanie właściwych proporcji określających rolę oraz miejsce człowieka w przyrodzie, a także miejsce i znaczenie świata przyrody w społeczeństwie i zagospodarowanej przestrzeni, stanowiło zawsze podstawę rozwoju cywilizacyjnego. Obecnie dynamika i tempo zmian widocznych w otaczającej rzeczywistości niesie z sobą wiele nowych wyzwań. Stają przed nimi także miasta, a przemysłowe dziedzictwo obecne w ich przestrzeni może być dodatkowym obciążeniem. Z tego powodu instrumentarium przekształcania obszarów miejsko-przemysłowych korzysta również z projektowania biofilnego. Szczególnie cenne są projekty rewitalizacyjne ukierunkowane na recykling terenów – ich wielokrotne użytkowanie i adaptację obiektów przemysłowych do nowych funkcji. W ten nurt wpisuje się zastosowanie technologii i materiałów obniżających zapotrzebowanie na energię oraz równoważących bilanse wodne. Należą do nich zielone dachy i ogrody wertykalne, użycie materiałów o odpowiednio dobranym współczynniku albedo, często uzupełniane instalacjami OZE np. fotowoltaiką. W bardziej zaawansowanych rozwiązaniach stosowane jest sterowanie komputerowe procesami. W projektach urbanistycznych uwagę kieruje się na zapobieganie fragmentacji miejskich terenów zielonych, odbudowę ich ciągłości poprzez systemy błękitno-zielonej infrastruktury. Charakter biofilny ma również wykorzystanie istniejących nieużytków przemysłowych oraz zieleni ruderalnej jako składnika kapitału przyrodniczego. Również ochrona istniejących korytarzy ekologicznych, wzmacnianie mikroretencji poprzez rozszczelnienie powierzchni nieprzepuszczalnych, a także „perforacja” tkanki miejskiej małoskalowymi rozwiązaniami typu ogrody deszczowe i pasaże wodne mają biofilny charakter. Współczesne technologie oferują różnicowaną gamę rozwiązań zarówno materiałowych, jak i funkcjonalnych, pozwalających na niwelowanie lub ograniczanie negatywnych skutków dziedzictwa przemysłowego, jak i antycypowanych konsekwencji zmian klimatu.



## Podsumowanie

Kształtowanie struktur miasta postindustrialnego, podobnie jak całe współczesne myślenie o rozwoju miasta osadzone jest na czterech podstawowych procesach nazywanych czasami fazami ogólnego procesu rozwoju miast. Ze względu na potrzebę jednoznaczności przyjęto, że odnosimy się do procesów: urbanizacji, suburbanizacji, dezurbanizacji i reurbanizacji. Często procesy te przenikają się lub nakładają – dynamicznej suburbanizacji może towarzyszyć upadek miasta, co zwykle wiąże się z utratą dominujących funkcji np. przemysłu, a to prowadzi do dezurbanizacji. Różne koncepcje i idee rozwoju miast mieszczą się zwykle w którymś z wymienionych procesów, a czasami wpisują się w dwa uzupełniające się lub następujące po sobie. Koncepcja miasta biofilnego nie jest wyjątkiem. Można prześledzić jej relacje z każdym z tych procesów.

Wzmocnienie relacji miasto – wieś jest akcentowane w planowaniu przestrzennym już od prawie 200 lat. Walory mieszkania blisko natury były i są jedną z przesłanek suburbanizacji. Natomiast dezurbanizacja może prowadzić do wzmocnienia małych ośrodków miejskich, których zaplanowany rozwój wpisuje się w nurt tzw. nowego urbanizmu łączony często z projektowaniem biofilnym. Wynika to z głównych założeń nurtu, który powstał jako sprzeciw wobec degradacji przestrzennej rozrastających się suburbiów miast amerykańskich. [Jacobs 2014: 443] Jedną z zasad nowego urbanizmu jest takie kreowanie środowiska człowieka, które będąc wewnątrznie spójne i jednocześnie zróżnicowane, odzwierciedla ekologiczne podstawy, na których zostało zbudowane [Duany, Talen 2002: 255]. Projektowanie biofilne postrzegane jest więc jako istotny instrument procesu wzmocnienia roli oraz atrakcyjności małych ośrodków lokalnych, które mogą powstawać w wyniku procesów agregowania i strukturyzowania suburbanizacji terenów podmiejskich i wiejskich. Reurbanizacja to zjawisko relatywnie nowe w naszym kraju. Proces odnowy większych miast – rewitalizacja ich przestrzeni publicznych i modernizacja substancji mieszkaniowej przywraca im funkcjonalność i atrakcyjność, również poprzez zastosowanie zieleni w projektach architektonicznych i urbanistycznych. Rewitalizacja tkanki miejskiej została ustawowo ujęta w formalne procedury rewitalizacyjne. Niestety tereny poprzemysłowe nie znalazły miejsca w tych ramach. Skutkiem tego, tereny postindustrialne oraz zdegradowane nieużytki miejskie nie są traktowane jako pełnoprawny element w procesie rewitalizacji miasta, a przecież to one właśnie stanowią istotny potencjał i pole do wprowadzania rozwiązań biofilnych. Możliwość przekształcenia dawnych terenów poprzemysłowych na rekreacyjne daje niepowtarzalną sposobność zintegrowania ich poprzez systemowe rozwiązania błękitno-zielonej infrastruktury z istniejącą tkanką miasta. Kapitał przyrodniczy obszarów poprzemysłowych, możliwych do zagospodarowania na funkcje rekreacyjne i ochronne jest nie do przecenienia, zwłaszcza w kontekście utrzymania bioróżnorodności w intensywnie zabudowanych i charakteryzujących się dużą gęstością zaludnienia miejskich aglomeracjach [Dover 2015: 8].

Widoczne jest, że projektowanie biofilne wpisuje się w dynamikę procesów kształtowania struktur miejskich także tych z udziałem terenów postindustrialnych. Mimo że zielen w tych procesach odgrywa ważną rolę, to czy możemy transformację miast Aglomeracji Górnośląskiej i podobnych jej okręgów przemysłowych nazwać jednoznacznie biofilną? Katalog potencjalnych wzorców rozwiązań jest przecież znacznie bogatszy nawet w odniesieniu do pełnego zakresu usług ekosystemowych, które w zbiorze wzorców projektowania biofilnego znajdują się zarówno z komponente analogów natury, jak i elementów oddziałujących na nasze zmysły. Jedno jest pewne – rozwój i kształtowanie struktury miasta jest mocno osadzone w zdefiniowanych procesach urbanizacyjnych, natomiast ludzka wyobraźnia oraz kreatywność pozwala na wykorzystanie szerokiego spektrum projektowania biofilnego.



# ROZDZIAŁ 6

## EKOINNOWACJE WSPÓŁCZESNYM WYZWANIEM W ZARZĄDZANIU ROZWOJEM MIAST

### Wprowadzenie

Współcześnie miasta poszukują nowych wartości i rozwiązań, które mogłyby stanowić odpowiedź na negatywne skutki zmian klimatycznych [World Meteorological Organization 2020]. Zarówno struktury przestrzenne miast, jak i styl życia ich mieszkańców ulegają nieustannemu procesowi przemian. Można nawet stwierdzić, że w gospodarce cyfrowej, zagrożonej negatywnymi zmianami klimatycznymi, miasta podlegają procesom dynamicznej i wielokierunkowej transformacji. Zmiany te można określić jako proces przejścia kulturowo-cywilizacyjnego, które wymusza na podmiotach kształtujących politykę rozwoju miast kreowanie nowych wizji oraz tworzenie innowacyjnych rozwiązań w sposób ciągły. Transformacja współczesnych miast przebiega w kierunku tworzenia koncepcji miast zrównoważonych, neutralnych klimatycznie, zielonych, cyfrowych, energetycznie efektywnych, inkluzywnych i odpornych, gdzie na nowo odkrywa się konieczność powrotu i zachowania równowagi pomiędzy naturą i wytworami kulturowymi człowieka.

Miasto ma wiele wymiarów. Badając przemiany w mieście możemy je analizować w przekroju przestrzennym, społecznym, kulturowym oraz gospodarczym. Wymiar przestrzenny wiąże się z zagospodarowaniem przestrzeni miasta, zaplanowaniem obszarów mieszkaniowych, usługowych, rekreacyjnych, produkcyjnych, komunikacyjnych. Istotną rolę w planowaniu struktury przestrzennej odgrywa zachowanie ładu przestrzennego. Wymiar społeczny odnosi się bezpośrednio do użytkowników miasta, tj. ich liczebności, struktury demograficznej, wiekowej, a także procesów migracyjnych, edukacyjnych, itp. Ściśle ze społecznym wymiarem miasta związany jest wymiar kulturowy. To użytkownicy miasta, a najbardziej jego mieszkańcy są architektami krajobrazu kulturowego miasta. Możemy rozumieć go jako historycznie ukształtowaną przestrzeń, wytworzoną w wyniku działalności człowieka, zawierającą wytwory cywilizacji oraz elementy przyrodnicze. Taki krajobraz można więc rozumieć jako fragment przestrzeni geograficznej przekształconej przez człowieka. Tworzy ona tożsamość miasta jako miejsca, które wyróżnia się lokalną odrębnością, zróżnicowaniem i specy-

fiką [Zukin 2009]. Warto podkreślić także znaczenie przyrody, gdyż zarówno kultura nie miałaby szans rozwoju bez przyrody, jak i ona funkcjonowałaby w zupełnie odmienny sposób bez wpływającej na nią działalności człowieka. Uwarunkowania przyrodnicze wpływają bardzo istotnie na konkretne formy krajobrazu kulturowego.

Natomiast ekonomiczny wymiar miasta wynika z funkcji gospodarczej, którą pełni miasto. Miasto jako centrum rozwoju społeczno-gospodarczego skupia na swoim obszarze kreatywne, najbardziej nowoczesne branże gospodarcze, naukochłonne gałęzie przemysłu, zaawansowane technologie, stanowi nierzadko centrum biznesowo-finansowe. Zaspokaja potrzeby mieszkańców poprzez dostarczanie produktów i usług miejskich, które mierzone i analizowane są za pomocą narzędzi ekonomicznych [Pięta-Kanurska 2013].

Warto podkreślić, że każdy z tych wymiarów jest w ścisłej symbiozie z pozostałym. Nie można analizować miasta jednowymiarowo. Nie ma miasta bez jego mieszkańców. Nie będzie też miasta bez jego kultury, która tworzy tożsamość, kod genetyczny miast (Klasik, Wrana 2018]. Jednocześnie mieszkańcy będą masowo opuszczać miasto, które nie dysponuje odpowiednio atrakcyjną bazą ekonomiczną. Ekonomiczny wymiar miasta wynika z usług, które dostarcza ono swoim użytkownikom. W mieście zrównoważonym będą to usługi ekosystemowe, oparte na innowacjach angażujących nie tylko myśl technologiczną, ale co równie istotne – także i środowisko przyrodnicze.

Należy zwrócić uwagę, że miasta ze względu na ogromne zagęszczenie ludności i usług, które pełnią są jednocześnie obszarami, gdzie następuje kumulacja niekorzystnych zjawisk i procesów. Do powszechnie występujących problemów miejskich zalicza się smog, korki uliczne, chaos przestrzenny, degradację środowiska naturalnego, odpady komunalne, energochłonność. Narastająca liczba ekstremalnych zjawisk pogodowych jest przyczyną wielu problemów dla miast i ich mieszkańców. Coraz częściej notowana wysoka temperatura, także w polskich miastach, sprzyja tworzeniu się tzw. miejskich wysp ciepła, to jest miejsc, gdzie w upalne dni temperatura powierzchni utwardzonej wynosi nawet do kilkudziesięciu stopni Celsjusza. Przebywanie na ich obszarze, a najczęściej są to centra miast, zagraża zdrowiu i życiu ludzi. Innym problemem są duże i gwałtowne opady deszczu, które powodują podtopienia oraz zanieczyszczenia wód podziemnych. Problemy te często mają charakter przewlekły, są bardzo skomplikowane i zawile – trudno rozgraniczyć, gdzie dokładnie leży przyczyna, a co jest już tylko skutkiem.

Celem tego rozdziału jest scharakteryzowanie wybranych aspektów ekonomicznego wymiaru miasta w kontekście zmian klimatycznych. W szczególności scharakteryzowano koncepcje rozwoju zrównoważonego, inteligentnego oraz inkluzywnego, ze szczególnym uwzględnieniem roli usług ekosystemowych i ekoinnowacji, jakie w pełni w osiągnięciu tego rozwoju. Uważa się, że usługi ekosystemowe i ekoinnowacje stanowią one odpowiedź na przewlekłe problemy miejskie (tzw. *wicked problems*). Aby miasta były miastami zielonymi, inteligentnymi, inkluzywnymi i odpornymi klimatycznie, problemy miejskie powinny ulec transformacji. Istnieje zatem potrzeba poszukiwania nowych, nieznanych dotąd rozwiązań. To co współcześnie decyduje o ekonomicznym wymiarze miasta to innowacje, a w szczególności rozwój usług ekoinnowacyjnych w miastach.

# Miasto zrównoważone, inteligentne i inkluzywne

Miasto zrównoważone, zielone (ekomiasto), inteligentne i inkluzywne – istnieje wiele pojęć określających współczesne miasto. Warto zatem przyjrzeć się każdemu z nich i odszukać jego istotę.

Pojęcie miasta zrównoważonego to pewien skrót myślowy, często stosowany w literaturze przedmiotu oraz w dokumentach strategicznych. W istocie chodzi tutaj o miasto, którego rozwój przebiega w sposób zrównoważony. Idea zrównoważonego rozwoju sięga co najmniej lat 50. XX w. Jednak dzisiaj, w dobie narastającego kryzysu klimatycznego nabiera szczególnego znaczenia. Fakt ten potwierdzają strategiczne dokumenty, które stanowią podstawę aktualnej polityki rozwoju miast, takie jak Agenda 2030 czy Europejski Zielony Ład. Istota zrównoważonego rozwoju miast koncentruje się wokół takich kluczowych wyzwań i działań, jak podnoszenie jakości życia, gospodarka proekologiczna i niskoemisyjna, zasobooszczędne gospodarowanie oraz adaptacja do zmian klimatu [Europejski Zielony Ład 2019; *The Agenda 2030*]. Projektowanie rozwoju zrównoważonego miasta powinno także odbywać się z uwzględnieniem procesów partycypacji społecznej [Pięta-Kanurska 2019]. Tworzenie lokalnych społeczności miejskich jest równie istotne, jak rozwój zintegrowanego i ekologicznego transportu publicznego czy energooszczędne budownictwo, jak również efektywna gospodarka odpadami. Miasto zrównoważone zatem to takie, którego rozwój przebiega z poszanowaniem i efektywnym wykorzystaniem zasobów naturalnych, uwzględnianiem partycypacji społecznej w procesach decyzyjnych oraz projektowaniem proekologicznych rozwiązań w usługach miejskich w celu podnoszenia jakości życia jego użytkowników.

Należy zauważyć, że najnowsze koncepcje zrównoważonego rozwoju miast podkreślają rolę nowoczesnych technologii [Bibri, Krogstie 2017; Ahad *et al.* 2020]. Koncepcja *smart city* oznacza wprowadzanie rozwiązań opartych na najnowszych technologiach informatycznych do przestrzeni miejskich w celu poprawy jakości środowiska przyrodniczego oraz życia użytkowników miasta. *Smart city* jest koncepcją miasta, w której dzięki rozwiązaniom technologicznym można rozwiązać najistotniejsze problemy dotyczące funkcjonowania miast, takie jak usprawnienia w zakresie transportu ludzi i towarów w miastach, przeciwdziałania zmianom klimatycznym poprzez stosowanie energooszczędnych rozwiązań w zakresie oświetlenia miasta, włączenia społecznego (*access city*) i in. Koncepcja *smart city* oparta jest na stale unowocześnianych i dostosowywanych do konkretnych potrzeb poszczególnych miast rozwiązaniach informatycznych, które przez wykorzystanie dostępu do informacji w czasie rzeczywistym sprzyjają podejmowaniu bardziej efektywnych decyzji przez użytkowników miasta. Istotą koncepcji *smart city* jest zwiększanie poziomu zawansowania technologicznego w usługach miejskich (*smart technology*), umiejętnościach mieszkańców miast (*smart people*) oraz w procesie zarządzania (*smart governance* lub *collaboration*) w celu inkluzywnego rozwoju miasta [Pięta-Kanurska 2019]. Zastosowane w usługach publicznych technologie informatyczne podnoszą ich efektywność ekonomiczną i ekologiczną. Warto także podkreślić, że początkowo idea *smart city* głównie oparta była na

rozwoju technologii informatycznych i telekomunikacyjnych w usługach miejskich. Obecnie coraz większą wagę przykładana się do rozwoju zaangażowanych w rozwiązywanie problemów miejskich społeczności lokalnych, jest to koncepcja *smart city* w wersji 4,0.

Należy jednak pamiętać, że rozwiązania technologiczne nie wystarczą do osiągnięcia wysokiego poziomu życia w mieście i przeciwdziałania dysproporcjom, konieczne jest budowanie świadomości społecznej i umiejętności technologicznych mieszkańców miast. Odpowiedzią na pogłębiające się nierówności ekonomiczno-społeczne jest koncepcja rozwoju inkluzywnego. Zgodnie z definicją OECD *rozwój inkluzywny* jest to wzrost ekonomiczny, który stwarza możliwości rozwoju dla wszystkich segmentów populacji oraz dystrybuje dywidendy wzrastającego dobrobytu, zarówno wyrażone w pieniądzu, jak i w niematerialnych korzyściach, sprawiedliwie dla całego społeczeństwa (ang. *fairly accross society*). Podejście to opiera się na trzech podstawowych założeniach. Po pierwsze, wielowymiarowości (*multidimensionality*), która zawiera takie wskaźniki dobrobytu, jak: PKB *per capita* oraz inne wskaźniki charakteryzujące poziom dobrobytu (tzw. *well-being*), tj. miejsca pracy, umiejętności, edukację, stan zdrowia, środowisko, partycypację społeczną oraz kapitał relacyjny (*social connections*). Drugim założeniem jest podkreślenie znaczenia dystrybucji oznaczającej, że wszyscy ludzie mają wkład w proces rozwoju i korzystają z jego rezultatów. Po trzecie, w rozwoju inkluzywnym istotną rolę przypisuje się działaniom politycznym, które powinny być skierowane na działania prorozwojowe [OECD 2018]. Należy podkreślić, że rozwój inkluzywny może być osiągnięty jedynie z uwzględnieniem rozwoju technologicznego. Zaawansowana technologia jest kluczem do osiągnięcia wyższego poziomu rozwoju w przemyśle, rolnictwie, infrastrukturze, zdrowiu i edukacji oraz zrównoważonym rozwoju obszarów zurbanizowanych. Inwestowanie w rozwój infrastruktury informatycznej oraz podnoszenie umiejętności informatycznych mieszkańców jest warunkiem koniecznym do realizacji inkluzywnego i innowacyjnego rozwoju miast.

Miasto zrównoważone, inteligentne i inkluzywne to miejsce zdrowe, bezpieczne, pełne energii i wigoru, odporne – takie, które elastycznie dopasowuje się do wyzwań społeczno-ekonomicznych i środowiskowych.

## Przewlekłe i skomplikowane problemy miast (*wicked problems*) a wyzwania transformacji klimatycznej

Na drodze osiągnięcia zrównoważonego rozwoju miast stoją problemy miejskie, które należy traktować jako *wicked problems* [Pięta-Kanurska 2020]. Wskazuje się, że degradacja środowiska naturalnego, niesprawiedliwość środowiskowa, narastające dysproporcje społeczno-ekonomiczne, ubóstwo miejskie, niekontrolowane rozrastanie

się obszarów zurbanizowanych, migracje klimatyczne, wykluczenie społeczne i cyfrowe, zanieczyszczenie hałasem i światłem, wyczerpywanie się zasobów wody w miastach to przykłady przewlekłych problemów miast. Z takim ujęciem wiąże się podejście do problemu – bardziej niż całkowite rozwiązywanie takich problemów, które po prostu najczęściej nie jest możliwe, postuluje się raczej „dobre zarządzanie” nimi.

*Wicked problems* stanowią klasę problemów charakteryzujących się ogromną złożonością oraz wysoką niepewnością. Aspekty te sprawiają, że są one odporne na rezolucję poprzez tradycyjny proces rozwiązywania problemów. *Wicked problems* są z natury trudne do zdefiniowania i rozłożenia je na poszczególne elementy, ponieważ są one rezultatem wielokrotnych i nierozzerwalnie zaplątanych (zawikłanych, skomplikowanych) przyczyn. Ponadto wpływają na wielorakich interesariuszy, których priorytety i cele mogą się różnić [Conklin 2006]. Co więcej na sposób postrzegania natury problemu mają wpływ rozważane możliwe ich rozwiązania, a próby ich rozwiązania najczęściej kończą się tzw. błędnym kołem (*vicious circle*).

Fundamentalnym wyzwaniem, które stwarzają *wicked problems* jest ich zdefiniowanie. Często zdefiniowanie przyczyny problemu oznaczałoby już jego rozwiązanie. Trudność polega na tym, żeby wiedzieć „co” różni obserwowane warunki od warunków pożądaných. Ponadto trudność sprawia zlokalizowanie problemu, znalezienie „gdzie” w złożonych sieciach powiązań „kłopot” faktycznie leży. Równie trudne jest określenie „jak” działać, które mogłoby efektywnie zmniejszyć lukę pomiędzy tym „co jest” a tym „co powinno być”. Znalezienie problemu jest często tożsame ze znalezieniem jego rozwiązania; problem nie może być zdefiniowany dotąd dokąd nie zostanie znalezione jego rozwiązanie. Sformułowanie *wicked problemu* samo w sobie jest problemem. Aby poradzić sobie z *wicked problems* najważniejsze jest uczenie się od interesariuszy oraz wielu grup posiadających ważną „wiedzę lokalną”. Oznacza to uwzględnienie partycypacji społecznej w procesie planowania i rozwiązywania problemów społecznych, szczególną rolę odgrywa tutaj dialog pomiędzy tworzącymi politykę oraz ich odbiorcami [Pięta-Kanurska 2020].

Mając na uwadze całą złożoność problemów miejskich, uznawanych jako przewlekłe i nierozwiązywalne obecnie, coraz częściej postuluje się podejście mające na celu „dobre zarządzanie” nim raczej niż ich rozwiązywanie. Chodzi bardziej o radzenie sobie z problemem, „zaadresowanie” go uwzględniając całą jego skomplikowaną naturę oraz interesariuszy o odmiennych systemach wartości. Bynajmniej nie chodzi o podzielenie *wicked* problemu na mniejsze projekty, gdyż nie przyniesie to postępu. Odpowiedzią mogą być działania nastawione na poszukiwanie innowacyjnych, nieznanych dotąd rozwiązań. Potrzeba tutaj kreatywnego myślenia i zintegrowanego zarządzania miastem, czasem odwrócenia hierarchii wartości, zmian organizacyjnych w systemie kształtowania polityki rozwoju. Istotną rolę odgrywają również takie elementy, jak: nowe sformułowanie (projektowanie) problemu, studia nad projektowaniem polityki (ang. *policy design studies*), budowanie potencjału polityki zarządzania miastem oraz kontekst wdrażania [Head, Alford 2015].

Projektowanie problemu oznacza sposób wyboru, organizacji, interpretacji oraz nadania sensu złożonej rzeczywistości w celu dostarczenia drogowskazów do zdoby-



cia wiedzy, analizy, przekonaniu i działaniu. Jest to szczególnie istotny etap postępowania, gdyż sposób zdefiniowania problemu bardzo często przywiązuje go do typu rozwiązania.

Jeżeli problemy miejskie będą postrzegane jako *wicked problems*, wtedy proponowane rozwiązania zorientowane będą na poszukiwanie i wypracowanie nowych, nieistniejących dotychczas rozwiązań, chociażby takich, jak ekoinnowacje.

## Usługi ekosystemowe i ekoinnowacje w mieście zrównoważonym

Usługi ekosystemowe to korzyści, których środowisko dostarcza miastu. W takim ujęciu następuje skoncentrowanie działań na związkach (relacji) gospodarki, społeczeństwa i środowiska. Usługi ekosystemowe to korzyści, które człowiek otrzymuje bezpośrednio lub pośrednio dzięki funkcjom ekosystemów, jest to wkład, jaki ekosystemy wnoszą do jakości życia ludzi w wyniku interakcji pomiędzy procesami biotycznymi i abiotycznymi [Zwierzchowska, Mizgajski 2019].

Nowe spojrzenie na te relacje wyraźnie pokazuje, że dbałość o zasoby środowiskowe w miastach ma wyraźne uzasadnienie ekonomiczne. Zakres uzyskiwanych ze środowiska korzyści jest bardzo szeroki, wskazuje, jak bardzo miasta i jego mieszkańcy są zależni od jego stanu i zasobów. Zaczyna się od zaopatrywania mieszkańców miasta w podstawowe dobra, takie jak czyste powietrze, regulacja zasobów wodnych, poprzez odpowiadanie na potrzeby kulturowe, aż do regulowania i zapewniania wysokiej jakości warunków życia mieszkańców. Zakres ten pokazuje, jak elementarne jest uzależnienie społeczności miejskich od dobrego stanu środowiska. Usługi ekosystemowe można podzielić na cztery kategorie: produkcja dóbr, usługi wspierające, regulacyjne oraz kulturowe. Wspierają one ekologiczną integralność miast, mogą pomóc zwalczyć wiele miejskich problemów [Wolch *et al.* 2014].

Usługi ekosystemowe są ściśle powiązane z kształtowaniem i rozwojem błękitno-zielonej infrastruktury w miastach. Wraz z postępem badań nad świadczeniami ekosystemowymi rozwijane są nowatorskie projekty, w których kluczową rolę odgrywa zielen, stąd można spotkać się także z określeniami, takimi jak miasto zielone lub biofilne. W obu przypadkach podstawowym elementem w rozwoju takich miast jest nacisk na rozwój błękitno-zielonej infrastruktury oraz ochrona bioróżnorodności. Definiując zieloną infrastrukturę w kontekście obszarów zurbanizowanych, charakteryzuje się ją jako środowisko przyrodnicze w obrębie miast, miasteczek i wsi oraz między nimi. Tworzą ją: parki, rezerваты, boiska sportowe, obszary nadbrzeżne, takie jak brzegi strumieni i rzek, ogrody publiczne, drzewa przyuliczne, zielone mury i dachy, alejki i cmentarze. Zalicza się do niej także prywatne tereny zielone, które obejmują prywatne podwórka, tereny komunalne budynków i kampusy instytucji i firm. Taka

zielen jest zróżnicowana pod względem wielkości, szaty roślinnej, bogactwa gatunkowego, jakości środowiska, bliskości transportu publicznego, obiektów i usług. Tworzy ona sieć otwartych przestrzeni, dróg wodnych, ogrodów, lasów, zielonych korytarzy, drzew ulicznych i otwartych terenów wiejskich, która przynosi wiele korzyści społecznych, gospodarczych i środowiskowych lokalnym społecznościom. Zielona infrastruktura pełni wiele istotnych funkcji, m.in. zwiększenie atrakcyjności miasta dla mieszkańców oraz turystów; poprawia jakość życia i zdrowia mieszkańców; zwiększenie bioróżnorodności; zrównoważony rozwój miasta dzięki redukcji gazów cieplarnianych; efektywniejsze zarządzanie wodą i energią; obniżenie zbyt wysokiej temperatury, tj. redukcji występowania miejskich wysp ciepła; zmniejszenie śladu węglowego; tłumienie hałasu. Warto także zauważyć, że tzw. *urban greening*, może paradoksalnie powodować negatywne efekty podobne do tych, które zauważa się przy zjawisku gentryfikacji: wzrost cen nieruchomości oraz kosztów zamieszkania, co prowadzi do przesiedleń biedniejszych grup mieszkańców [Sinnott *et al.* 2015; Ghofrani *et al.* 2017; Monteiro *et al.* 2020].

Równoległe z rozwojem usług ekosystemowych tworzone są tzw. ekoinnowacje. Ekoinnowacja to działalność, której celem jest produktywnie wykorzystanie zasobów naturalnych z jednoczesnym ograniczeniem szkodliwego wpływu procesów gospodarczych na środowisko. Istotne znaczenie przy wprowadzaniu ekoinnowacji obok wymiaru ekologicznego, ma wymiar ekonomiczny, tj. redukcja kosztów oraz kwestie bezpieczeństwa (np. energetycznego w postaci niezależnienia się od dostaw surowców). Innowacje ekologiczne mają na celu poszukiwanie nowych rozwiązań, dzięki którym usługi i produkty miejskie będą odznaczały się mniejszą presją na środowisko; nastąpi redukcja śladu węglowego, a cały miejski ekosystem będzie zbliżał się do zeroemisyjnego. Ekoinnowacje oznaczają te zmiany w produkcji usług i dóbr miejskich, które ukierunkowane są na znaczną poprawę stanu środowiska naturalnego. W szczególności są to nowe procesy produkcyjne (np. zastosowanie założeń gospodarki o biegu zamkniętym), nowe produkty lub usługi, (*car sharing*), a także nowe metody biznesowe i zarządcze, których implementacja będzie sprzyjać poprawie jakości i ochronie środowiska oraz zmniejszy negatywne efekty zewnętrzne [Szymańska *et al.* 2016]. W połączeniu z ekoinnowacjami, często wskazuje się na pojęcia, takie jak ekoefektywność oraz ekoprojektowanie (*eko-design*).

Należy także pamiętać, że ekoinnowacyjność jest też procesem społecznym, powinna przyczyniać się do budowania świadomości ekologicznej oraz proekologicznych zachowań. Taki społeczny status ekoinnowacji sprawia, że ekoinnowacje jako produkt, proces, wytwory, idee, pomysły itp., są bardziej społecznie akceptowane, wchłaniane, a nawet rozprzestrzeniają się (dyfuzja) na innych, co sprawia, że można je traktować jako narzędzie zrównoważonego rozwoju oraz zintegrowanego zarządzania rozwojem miasta. W miastach całej Unii Europejskiej szybko rozwijają się przedsiębiorstwa związane z ekoinnowacyjnymi branżami, co jest wspierane przez różne programy i inicjatywy.

## Zakończenie – w kierunku zintegrowanego zarządzania miastem

Warto podkreślić, że fundamentalnym wyzwaniem w osiągnięciu tego rozwoju jest dobre zarządzanie problemami miejskimi, które zazwyczaj wynikają z wielu przyczyn, mocno ze sobą powiązanych. Trudno jest więc jednoznacznie rozdzielić co jest źródłem problemów, a co jego konsekwencją, zależności są nierozzerwalnie splecione i wielokierunkowe. Kluczowe jest poprawne sformułowanie problemu. Trudności wynikają zarówno z poprawnej diagnozy obecnej sytuacji, jak również ustalenia pożądanego warunków, do których dąży się. Przewlekły problem miejski za każdym razem należy traktować jako problem nowy. Z tego powodu bezrefleksyjne korzystanie z wcześniejszych rozwiązań, wzorców, a nawet tzw. dobrych praktyk może nie przynieść poprawy danej sytuacji. Jednocześnie może generować starty czasu i niepotrzebne koszty (np. realizacji z góry „nietrafionych” projektów). Nie ma jednej reguły pozwalającej rozwiązać problem. Konieczna jest zatem każdorazowa diagnoza przewlekłych problemów i stosowanie nieszablonowych metod przy ich rozwiązywaniu. W odpowiedzi na konieczność zarządzania *wicked problems* proponuje się podejście oparte na innowacyjnych, nieznanach dotąd rozwiązaniach. Potrzeba tutaj kreatywnego myślenia i zintegrowanego zarządzania miastem, czasem odwrócenia hierarchii wartości, zmian organizacyjnych w systemie kształtowania polityki rozwoju, itp. Istotną rolę odgrywają również takie elementy, jak: nowe sformułowanie (projektowanie) problemu, studia nad projektowaniem polityki (ang. *policy design studies*) czy budowanie potencjału polityki zintegrowanego zarządzania miastem.

Konieczne jest zastosowanie interdyscyplinarnej wiedzy, współpracy pomiędzy jak najszerszymi grupami interesariuszy, partycypacji społecznej oraz wielu innych narzędzi zorientowanych na radzenie sobie z *wicked problems* (np. *design thinking*, złożone bazy danych, elastycznego i otwartego podejścia).

Propozycją może być zintegrowane zarządzanie miastem, które w odróżnieniu od tradycyjnego podejścia opartego na administracyjnym porządku (tzw. centralnej kontroli i dowodzenia) niesie ze sobą wiele korzyści. Po pierwsze, zmniejsza się ryzyko podjęcia niewłaściwych decyzji, poniesienia porażki i marnotrawstwa publicznych środków dzięki całościowemu spojrzeniu na problem, uwzględniając zróżnicowane aspekty przyczynowo-skutkowe. Po drugie, sprzyja wyższej efektywności poprzez eliminację zbędnych struktur i powiązań, które zastępowane są harmonizacją i optymalizacją rozwiązań. Po trzecie, dzięki współpracy interesariuszy oraz partycypacji społecznej z różnych dziedzin wiedzy, planowane działania są rzetelne pod względem oceny celów i potrzeb, charakteryzują się ciągłością działań opartą na „pamięci i wiedzy społecznej”. Ponadto tworzone są warunki do wymiany wiedzy i doświadczeń z wielu obszarów funkcjonowania miasta, a dzięki porozumieniu interesariuszy występuje większe prawdopodobieństwo sukcesu, tj. realizacji strategii w praktyce [Pięta-Kanurska 2020].

W zintegrowanym zarządzaniu miastem nacisk położony jest na integrację ekologiczną. Oznacza to, że przywiązuje się ogromną wagę do tworzenia i wkomponowania w infrastrukturę systemów o dużej zdolności adaptacji, czyli systemów przyrodniczych i dostarczanych przez nie usług. Zintegrowane planowanie ma na celu łączenie miasta z krajobrazem co pozwala m.in. na skuteczniejszą ochronę zasobów przyrody, zachowanie bioróżnorodności biologicznej w strefach podmiejskich poprzez włączenie miasta w system zielonych korytarzy i zielonej infrastruktury, a także poprzez stosowanie ograniczeń, jak np. nie wydaje się pozwoleń na budowę w pobliżu terenów objętych ochroną. Integracja ekologiczna miast oznacza konkretne działania polegające na włączaniu ekosystemów w systemy miejskie m.in. poprzez zachowanie zielonych kręgów wokół miast oraz zapobieganie rozprzestrzenianiu się miast. Utrzymanie zielonych korytarzy łączących wszystkie strefy miasta z zielonym kręgiem. Zachowanie terenów przyrodniczo cennych (np. ekosystemów wodnych). Zagwarantowanie w planach rozwoju miast przestrzeni i czasu potrzebnych do efektywnego funkcjonowania zielonej infrastruktury. Ponadto ukierunkowanie zarządzania miastem na tworzenie warunków rehabilitacji i renaturyzacji terenów zielonych i ekosystemów przyrodniczych [Krauze, Wagner 2014].

Koncepcja włączenia społecznego zakłada stworzenie równych warunków życia i rozwoju wszystkim mieszkańcom miasta. Integracja funkcjonalna przestrzeni miejskiej ma sprzyjać jak największym grupom społecznym w uczestniczeniu i kreowaniu życia miasta. Szczególną rolę odgrywa tworzenie wysokiej jakości przestrzeni publicznej dostępnej dla wszystkich użytkowników miasta. Nie ma miasta bez społeczności miejskiej, która współdziała i współtworzy ekologiczną przestrzeń publiczną [Pięta-Kanurska 2019b].

Celem tego rozdziału było scharakteryzowanie najważniejszych aspektów ekonomicznego wymiaru miasta w kontekście zmian klimatycznych. Zwrócono uwagę na trudności w osiągnięciu zrównoważonego rozwoju miasta ze względu na istnienie wielu problemów miejskich, które mają skomplikowany i przewlekły charakter. Zaproponowano „dobre zarządzanie” oraz podejście projektowe jako metodę działania oraz wskazano na usługi ekosystemowe oraz ekoinnowacje jako te elementy ekonomicznego wymiaru miasta, na których powinien rozwijać się długookresowy zrównoważony rozwój. Podsumowując, należy zauważyć:

1. Ekonomiczny wymiar miasta zrównoważonego można określić przez jego zasoby, produkty i usługi, których dostarcza swoim użytkownikom: mieszkańcom, przedsiębiorcom, turystom oraz wszystkim innym osobom, które przyjeżdżają, żyją lub pracują na jego obszarze. Istotną cechą takiego miasta są usługi ekosystemowe i ekoinnowacje stosowane w celu poprawy jakości środowiska oraz życia jego użytkowników.
2. Usługi ekosystemowe to korzyści, których środowisko dostarcza społeczeństwu i gospodarce. To nowe spojrzenie na związki gospodarki, społeczeństwa i środowiska wyraźnie pokazuje, że ochrona środowiska ma silne uzasadnienie ekonomiczne. Zakres uzyskiwanych ze środowiska korzyści (od zaopatrywania nas w podstawowe dobra, poprzez regulowanie warunków, w których żyjemy i od-

powiadanie na nasze potrzeby kulturowe, aż do zapewniania nam środowiska życia) pokazuje, jak elementarne jest nasze uzależnienie od dobrego stanu przyrody.

3. Ekoinnowacje to innowacyjne działania, produkty podnoszące jakość środowiska i życia w mieście, to innowacje w obszarze transportu, gospodarki odpadami, budownictwa, administracji publicznej, kultury, edukacji, zdrowia, itp. To także budowanie społeczności lokalnej jako wyraz twórczego zaangażowania mieszkańców w rozwój odporności i inkluzywności miasta.

# ROZDZIAŁ 7

## MIEJSKA ZIELONA AKUPUNKTURA

### Wprowadzenie

Obecnie w centrach miast obserwuje się szczególnie zabrukowane powierzchnie rynków, placów i przestrzeni między budynkami. W dziesięcioleciach, które upłynęły od czasu transformacji ustrojowej, nasiliła się tendencja do zajmowania dużych powierzchni pod budownictwo mieszkaniowe, na galerie handlowe, parkingi lub jakieś przedsięwzięcia gospodarcze. W efekcie, w strefie intensywnej zabudowy, zarówno w „starych”, jak nowszych centrach miast zwykle brakuje miejsc, które mogłyby być przeznaczone na rozległe tereny zielone. Te uwarunkowania zderzają się z coraz powszechniej uświadamianą potrzebą dostępu do wysokiej jakości zieleni w pobliżu miejsca zamieszkania. Dobrze urządzona, publicznie dostępna zieleń coraz częściej bywa istotnym kryterium przy wyborze miejsca do życia, a także czynnikiem pozytywnie wpływającym na wartość rynkową pobliskich nieruchomości.

W sytuacji realnego i odczuwanego deficytu zieleni, przy braku miejsca na utworzenie parku czy rozległego zieleńca, naturalne jest poszukiwanie możliwości wzbogacania przestrzeni publicznej poprzez działania miejscowe – w skali pojedynczej ulicy, kwartału zabudowy, a nawet pojedynczej nieruchomości. Działania takie muszą być precyzyjnie zaprojektowane z pełnym uwzględnieniem wszelkiego rodzaju ograniczeń wynikających ze specyfiki miejsca, trwałe, a ich efekty – zgodne z oczekiwaniami społecznymi, a przy tym łatwe do podtrzymania. Mieszczą się one wówczas w kategoriach błękitno-zielonej infrastruktury. Praktyka pokazuje, że wymogi te spełniają, lepiej od całkowicie sztucznych założeń ogrodniczych, rozwiązania nawiązujące do układów przyrodniczych – tzw. NBS (Nature Based Solutions) – czyli RoP (rozwiązania oparte na przyrodzie).

Koncepcja miejskiej zielonej akupunktury (MZA) polega na wprowadzaniu elementów zielonej i błękitnej infrastruktury w wielu miejscach obszaru cierpiącego na trwałe, nieusuwalny deficyt rozległych terenów zieleni publicznej. Można w ten sposób do pewnego stopnia zredukować uciążliwości środowiskowe typowe dla obszaru silnie zabudowanego, jednak istotny, pozytywny wpływ na jakość życia mieszkańców wystąpi dopiero przy odpowiednio dużej liczbie, dobrze dobranych i dobrze zlokalizo-

wanych interwencji. Efekt środowiskowy i społeczny można mierzyć zarówno w kategoriach adaptacji miasta do zmian klimatu, jak i wzmacniania usług ekosystemowych. Szczegółowe korzyści obejmują złagodzenie uciążliwości towarzyszących efektowi miejskiej wyspy ciepła, kreowanie przyjaznych miejsc spędzania wolnego czasu, kreowanie przestrzeni sąsiedzkich, rozpraszanie zanieczyszczeń powietrza, zwiększenie retencji wód deszczowych w przestrzeni miasta, poprawę estetyki miasta. Za zastosowaniem RoP kryje się także dobór roślin nastawiony na zgodność z miejscowymi warunkami klimatycznymi i na zwiększanie bioróżnorodności.

MZA jest przykładem podejścia, w którym niewielkie działania mogą dawać istotne efekty. Chodzi o przekształcanie małych kawałków przestrzeni, takich jak podwórka, ściany, małe parki, zieleńce, trakty spacerowe – po to, aby uzyskać znaczną zmianę w skali miasta. Sama nazwa zaproponowana została po raz pierwszy przez mera miasta Kurytyba (Brazylia) – J. Lenera, który dostrzegł w takich działaniach szansę na rozwiązanie wielu problemów współczesnych miast. Koncentrując się na bardzo małych obszarach w miastach, można pozytywnie wpłynąć na korzyści płynące z tego działania na większych obszarach. Pomysł Lenera dotyczył zresztą nie tylko MZA, ale też innych działań, w tym społecznych, o charakterze punktowym. Inni uznają za twórcę tej koncepcji katalońskiego architekta M. de Solà-Morales i Rubió, a dalszy jej rozwój zawdzięcza się fińskiemu, tajwańskiemu czy brazylijskiemu środowiskom naukowym i politycznym. Taki nurt myśli proponowany jest też przez fińskiego architekta i socjologa M. Casagrande, który krytykuje wielkoskalowe projekty miejskie i propaguje działania na rzecz bardziej zlokalizowanego podejścia.

Pierwsze zastosowanie MZA w Polsce pod tą nazwą (ponieważ podobne działania już się odbywają od dłuższego czasu na terenach co najmniej kilku miast) znalazło się w projekcie o akronimie SALUTE4CE finansowanym przez INTERREG Europa Środkowa. Zastosowano tę metodę dla trzech miast: Chorzowa, Rudy Śląskiej i Świętochłowic. Jednocześnie w projekcie brały udział inne miasta Europy Środkowej, dla których opracowane zostały plany działań dotyczących systemu miejskiej zielonej akupunktury. Były to: Liptovsky Mikulas, Alessandria (Włochy) oraz cztery miasta niemieckie: Erfurt, Weimar, Jena i Apolda.

Opracowana została metoda wyboru miejsc oraz doboru rodzajów RoP, jak również katalog RoP przygotowany na użytek projektu SALUTE4CE. Prace w projekcie były realizowane przez międzynarodowe konsorcjum 10 partnerów z 5 krajów. Były wśród nich miasta oraz instytucje naukowe i konsultingowe. W projekcie opracowano koncepcje systemów MZA dla 4 pilotowych miejskich obszarów funkcjonalnych (MOF) w Niemczech, we Włoszech, na Słowacji i w Polsce. Wykonane zostały także pilotowe inwestycje jako fragmenty MZA w 4 miastach po 4 w każdym, co daje 16 małych inwestycji jako przykładów zastosowania miejskiej zielonej akupunktury. W projekcie wydany został podręcznik do e-learningu oraz poradnik zawierający podsumowanie doświadczeń i wniosków z realizacji projektu.

# Metoda wyboru miejsc i doboru interwencji dla MZA

W wyborze miejsc MZA i szczegółowych rozwiązań chodzi zawsze o to, by poprawić jakość przestrzeni publicznej – poprzez sprzyjanie jej wielofunkcyjności, poprawę jakości i maksymalizację bezpieczeństwa pobytu. Chodzi także o wykreowanie elementów tożsamości miejsca i wzmocnienie lokalnych więzi społecznych. Jednocześnie zwiększyć się mają walory estetyczno-krajobrazowe i lokalne zasoby bioróżnorodności. Równie ważne jak rodzaj oczekiwanych korzyści jest to, aby wybór miejsc i rozwiązań sprzyjał minimalizacji kosztów urządzenia i utrzymania, przy czym efekty muszą być trwałe, łatwe do podtrzymania i niegenerujące znacznych konfliktów.

Najlepiej, jeśli wybór miejsc MZA odbywa się w ramach wieloletniego planu działania przyjętego dla całego miasta lub jego obszaru funkcjonalnego. Taki plan należy przygotować w wymiarze organizacyjnym, prawnym, finansowym i scenariuszowym i nadać mu jednoznaczną rangę w polityce rozwoju miasta, angażując ekspertów różnych specjalności i różnych interesariuszy. Zakres i sposób opracowania takiego wieloletniego planu przetestowano w ramach projektu SALUTE4CE. Całość postępowania w zakresie wyboru miejsc MZA i wyboru szczegółowych rozwiązań sprowadza się do trzech kroków logicznych:

Krok 1. Gruntowne rozpoznanie i nakreślenie na mapie miasta planowanego obszaru wdrażania MZA – czyli terenu łączącego deficyt zieleni (tj. niezbędność wprowadzenia zieleni publicznej) z przydatnością dla działań mieszczących się w zakresie MZA.

Krok 2. Wskazanie na tym terenie potencjalnych miejsc MZA i wybranie tych, które najbardziej łączą niezbędność wprowadzenia zieleni z przydatnością dla przekształcenia ich w „zielony punkt”.

Krok 3. Wybór docelowych rodzajów „zielonych punktów”, w jakie mają zostać przekształcone poszczególne miejsca i wybór rodzajów RoP dla poszczególnych, „zielonych punktów”.

## Obszar wdrażania MZA

Wyznaczanie takiego obszaru opiera się na swoistym „odejmowaniu”, czyli wykluczaniu z dalszej analizy tych wszystkich terenów, które nie spełniają kryteriów niezbędności aplikacji lub kryteriów przydatności do podejmowania tego typu działania. Siłą rzeczy, pozostała część miasta może zostać wskazana jako kwalifikująca się do objęcia MZA. Ocena niezbędności i przydatności dokonywana jest zgodnie z poniższymi kryteriami:

- 1) Niezbędność MZA – aplikacja MZA jest niezbędna, jeśli w danym obszarze miasta nie zachodzi żadna z poniższych okoliczności:



- dostęp do zieleni publicznej jest już wystarczający (trwale spełnione standardy),
  - szybkie zapewnienie dostępu do zieleni publicznej jest już przesądzone w nieodległej przyszłości, bez potrzeby wdrażania MZA,
- 2) pomimo niedostatku zieleni publicznej korzyści środowiskowe i społeczne z ewentualnego wdrożenia MZA byłyby mało istotne.
- Przydatność terenu dla MZA – teren jest przydatny dla MZA tylko w przypadku, gdy zachodzą wszystkie poniższe okoliczności:
  - zgodnie z prawem miejscowym możliwe jest wprowadzanie dodatkowej zieleni,
  - nie planuje się dużych przedsięwzięć, wymagających trwałego usunięcia zieleni,
  - warunki wynikające z własności terenu umożliwiają wdrożenie MZA.

## Wybór miejsc wdrażania MZA

W projekcie SALUTE4CE przyjęto, że pojęcie miejsca aplikacji MZA, czyli przyszłego „zielonego punktu”, dotyczy wyłącznie obiektów o niewielkim areale, tj. do 0,2 ha, zlokalizowanych w przestrzeni silnie zurbanizowanej, a zatem zwykle w rdzeniowej strefie miasta. Zawsze należy dążyć do wstępnego wskazania możliwie dużej liczby takich potencjalnych miejsc, korzystając przy tym z wszelkiej informacji, w tym dostępnej w przestrzeni cyfrowej. Dobrze wybrane miejsce to takie, którego zazielenienie odpowiadać będzie oczekiwaniom społecznym, a jednocześnie jest relatywnie łatwe do wykonania. Wstępna, „długa” lista może znacznie przekraczać zakładaną, docelową liczbę „zielonych punktów”, gdyż każdą wstępną lokalizację należy poddać wnikliwej ocenie według następujących kryteriów dopuszczających:

- miejsce nie wymaga zmiany przeznaczenia w miejskich dokumentach planistycznych,
- status prawny miejsca jest jednoznaczny i znana jest ścieżka uzgodnień/zezwoleń,
- nie ma nieusuwalnych konfliktów z istniejącą ani z planowaną infrastrukturą,
- nie ma sprzeczności z projektowanymi/planowanymi/programowanymi przedsięwzięciami dotyczącymi tego miejsca,
- planowana lokalizacja zieleni nie prowadzi do konfliktu z lokalnymi interesariuszami.

W przypadku, jeśli choćby jedno z kryteriów nie było spełnione, oceniane miejsce należy wyłączyć z dalszej analizy ze względu na niemożność przekształcenia go w „zielony punkt”.

Dalsza ocena miejsca spełniającego komplet kryteriów dopuszczających dotyczy niezbędności i przydatności dla MZA. Służą temu kryteria szczegółowe, którym można nadać wymiar ilościowy (punktacja za poszczególne kryteria, możliwe różnicowanie wag). W pierwszej kolejności należy oceniać niezbędność MZA, mierzoną jako oczekiwane korzyści z przekształcenia danego miejsca w „zielony punkt” (tab. 4).

Tabela 4. Kryteria oceny niezbędności przekształcenia danego miejsca w „zielony punkt”

<i>Kategoria korzyści</i>	<i>Oceniane korzyści (przykładowa punktacja za pojedyncze kryterium: 2 – duża korzyść; 1 – umiarkowana korzyść; 0 – brak lub mało istotna korzyść)</i>
<b>Integracja lokalnej społeczności</b>	Tworzenie „przestrzeni sąsiedzkiej” do spędzania wolnego czasu i tworzenia dobrych relacji sąsiedzkich
	Zwiększenie poczucia bezpieczeństwa
	Tworzenie pozytywnej tożsamości miejsca i jego otoczenia
	Zwiększenie wizualnej atrakcyjności miejsca
<b>Środowiskowy wymiar jakości życia</b>	Polepszenie dostępności i/lub jakości zieleni publicznej (w kontekście standardów urbanistycznych i usług ekosystemowych)
	Polepszenie mikroklimatu (m.in. zmniejszenie narażenia ludzi na efekt miejskiej wyspy ciepła)
	Zwiększenie subiektywnie odczuwanego komfortu pobytu w przestrzeni publicznej
	Zwiększenie dostępności zieleni dla osób starszych, matek z dziećmi i/lub dla osób niepełnosprawnych
<b>Spójność/ciągłość miejskiej sieci (błękitno-zielonej infrastruktury)</b>	Przestrzenne/funkcjonalne powiązanie z już istniejącymi lub planowanymi przestrzeniami (błękitno-zielonymi)
	Wzbogacenie różnorodności szaty roślinnej miasta (np. dzięki wprowadzeniu rodzimych gatunków roślin i eliminacji gatunków inwazyjnych)
	Stworzenie siedlisk i dostarczenie pokarmu dla drobnych zwierząt (owady zapylające, drobne ptaki)
<b>Składowe gospodarki cyrkularnej w użytkowaniu terenu</b>	Przywrócenie nieużytków miejskich do użytkowania przez lokalną społeczność
	Poprawa gospodarki wodami deszczowymi (poprzez miejscowe zagospodarowanie ich nadmiaru lub umożliwienie infiltracji do gruntu albo lokalną retencję)
<b>Funkcjonalna różnorodność przestrzeni publicznych</b>	Wzbogacenie przestrzeni publicznej o nowe funkcje (w skali miejsca)
	Zwiększenie funkcjonalnej spójności sieci składającej się z różnych typów przestrzeni publicznych

Źródło: opracowanie własne.

Miejsca wyróżniające się wysoką sumą punktów według kryteriów niezbędności należy dopuścić do dalszej oceny według kryteriów przydatności dla MZA (tab. 5).

Może się okazać, że ocena niezbędności i przydatności wyłoni nadmiarowo długą listę miejsc o wysokiej punktacji za obie grupy kryteriów. W takim przypadku warto

Tabela 5. Kryteria oceny przydatności miejsca dla aplikacji MZA  
(czynniki korzystne – K, niekorzystne – N)

<i>Kategoria uwarunkowań</i>	<i>Przykładowa punktacja dla czynnika niekorzystnego (N): 2 – nie występuje lub jego wpływ na zamierzenia jest mało znaczący, 1 – umiarkowany wpływ, 0 – silny wpływ</i> <i>Przykładowa punktacja dla czynnika korzystnego (K): 2 – silny wpływ na zamierzenia, 1 – umiarkowany wpływ, 0 – nie występuje lub jego wpływ jest mało znaczący</i>	<i>K/N</i>
Warunki techniczne	Trudności wynikające ze specyfiki lokalizacji zwiększające pracochłonność i kosztochłonność podtrzymywania efektów MZA, bieżącej obsługi, napraw i remontów	N
	Przewidywane utrudnienia/czasochłonność uzgodnień i/lub zezwoleń budowlanych, środowiskowych, konserwatorskich niezbędnych dla wykonania MZA	N
	Kosztochłonność lub czasochłonność niezbędnych prac przygotowawczych w zestawieniu z przewidywanym zakresem urządzania zieleni i przewidywanym efektem	N
	Uwarunkowania miejsca stwarzają możliwość wykorzystania planowanej zieleni do zagospodarowania nadmiaru wody deszczowej lub do jego zwiększonej infiltracji do gruntu	K
Powiązania przestrzenne	Przewidywane ograniczenia w użytkowaniu miejsca, wynikające z sąsiedztwa „niekompatybilnych” obiektów (centrów handlowych, przemysłowych, logistycznych, administracyjnych, ciągów infrastruktury, miejskich nieużytków)	N
	Przewidywane jest utworzenie (w wyniku MZA) funkcjonalnych lub przestrzennych powiązań z pobliskimi „kompatybilnymi” obiektami (np. centrami mieszkaniowymi, rekreacyjnymi, sportowymi, kulturalnymi, edukacyjnymi)	K
Warunki prawne/planistyczne	Przewidywane ograniczenia w użytkowaniu miejsca, wynikające z własności terenu (publiczna, prywatna)	N
	Możliwe przeszkody dla MZA lub ograniczenia użytkowania miejsca, wynikające z trwającej lub planowanej ekspansji lub planowanego odtwarzania infrastruktury miejskiej	N
	Ograniczenia dla MZA lub późniejszego użytkowania miejsca, wynikające z wymogów ochrony już istniejących walorów kulturowych lub przyrodniczych	N
Lokalna społeczność	Zagrożenie wandalizmem lub innymi zachowaniami antyspołecznymi, duża atrakcyjność miejsca dla przestępców	N
	Potwierdzona akceptacja lokalnej społeczności dla planowanej MZA (w kontekście możliwych konfliktów z właścicielami/użytkownikami pobliskich nieruchomości)	K
	Pomimo braku zieleni miejsce już preferowane przez mieszkańców/użytkowników pobliskich nieruchomości dla spędzania wolnego czasu	K

<i>Kategoria uwarunkowań</i>	<i>Przykładowa punktacja dla czynnika niekorzystnego (N): 2 – nie występuje lub jego wpływ na zamierzenia jest mało znaczący, 1 – umiarkowany wpływ, 0 – silny wpływ</i> <i>Przykładowa punktacja dla czynnika korzystnego (K): 2 – silny wpływ na zamierzenia, 1 – umiarkowany wpływ, 0 – nie występuje lub jego wpływ jest mało znaczący</i>	<i>K/N</i>
Środowiskowy wymiar jakości życia	Istniejące lub przewidywane ograniczenia dostępności miejsca dla osób starszych, matek z dziećmi lub osób niepełnosprawnych	N
	Uwarunkowania środowiskowe ograniczające jakość/komfort pobytu (zanieczyszczenia powietrza, narażenie na hałas, ryzyko podtapiania itd.)	N
	MZA stworzy możliwość wieloletniego korzystania z zieleni w przestrzeni publicznej	K

Źródło: opracowanie własne.

sporządzić ranking miejsc, posługując się możliwie zobiektywizowaną procedurą. W projekcie SALUTE4CE zaproponowano wykorzystanie w tym celu macierzy MC Kinseya w wersji GE.

## Dobór rodzaju interwencji dla miejsca MZA

Na rodzaj interwencji składają się: rodzaj „zielonego punktu”, w jaki ma zostać przekształcone dane miejsce oraz dobór RoP adekwatnych dla zastanych uwarunkowań miejsca, a zarazem dla jego docelowej postaci. Szczegóły metodyczne doboru interwencji opisano w projekcie SALUTE4CE. W tym rozdziale opisujemy jedynie logikę tego procesu.

Niemal każdy rodzaj miejsca w przestrzeni publicznej można przekształcić w „zielony punkt”. W projekcie zaproponowano, aby w proponowanych systemach MZA wyróżniać następujące rodzaje „zielonych punktów”: zazieleniony plac miejski (strefa pieszka), las (zadrzewienie) miejski, zazieleniona przestrzeń rekreacyjna, zazieleniona przestrzeń nadrzeczna, sad miejski, ogród komunalny, zazieleniona przyuliczna strefa pieszka, zazieleniony chodnik dla pieszych/trasa rowerowa, zazieleniona ulica dla pieszych przeznaczona do rekreacji, zazieleniona przestrzeń parkingowa, zazieleniony bulwar/promenada (strefa pieszka), park kieszonkowy, ogród przedni (przedogródek), zazieleniony dziedziniec/podwórze, ogród na zielonym dachu/tarasie/zielony balkon, zazielenione atrium (z zadaszeniem), zazielenione sąsiedztwo domu spokojnej starości, zazielenione sąsiedztwo placówki edukacji/kultury, ogród edukacyjny (przy szkole lub innej placówce oświatowej), zazielenione sąsiedztwo zabudowy biurowej lub przemysłowej, zazielenione sąsiedztwo niskiej zabudowy mieszkaniowej, zazielenione

śledztwo wysokiej zabudowy mieszkaniowej, zazielenione śledztwo zabudowy rekreacyjnej dla dzieci/młodzieży, zazielenione miejsce pamięci.

Wymienione rodzaje „zielonych punktów” powiązane ze wszystkimi wyróżnionymi (ponad 20) rodzajami „szarych” miejsc w przestrzeni publicznej, tworząc macierz, w której wskazano formy przekształcenia najłatwiejsze, jak i trudniejsze, oraz nierekomendowane. W praktyce, wybór optymalnego rodzaju „zielonego punktu” powinien nastąpić w drodze uzgodnienia w gronie lokalnych interesariuszy i ekspertów reprezentujących różne dziedziny praktycznej wiedzy.

W projekcie SALUTE4CE sprecyzowano także listę rodzajów RoP, z publicznie dostępnych specjalistycznych katalogów wybierając te, które najlepiej odpowiadają idei MZA w warunkach miast środkowoeuropejskich, w tym polskich. Są to następujące RoP: miejskie łąki kwiatne, rabaty/ kwietniki z rodzimymi bylinami, rośliny okrywowe, trawniki, zielone nawierzchnie, drzewa przyuliczne, drzewa parkowe, drzewa/krzewy owocowe, duże krzewy, ogrody deszczowe z odprowadzeniem do gruntu, przydrożne rowy retencyjne lub infiltracyjne, liniowe mokradła dla filtracji wód deszczowych, moduły roślinne dla zapylaczy (gruntowe), żywopłoty formowane i nieformowane, skalniaki, spirale ziołowe, roślinność spontaniczna kontrolowana, uprawy gruntowe warzyw/ziół, roślinne umocnienia skarp z zielonymi płotami, zielone pergole/altany, zielone fasady z pnączami, żywe ściany mocowane do ścian budynków, zielone dachy/taras dachowe, mobilne hydroponiczne żywe ściany/ogrody wertykalne, wertykalne ogrody warzywne/ziołowe, kompaktowe moduły roślinne dla zapylaczy, kompaktowe ogrody deszczowe, kwietniki uliczne (jako mała architektura), wiszące kwietniki ścienne (jako mała architektura), lekkie zielone zadaszenia.

Wymienione rodzaje RoP powiązane ze wszystkimi rodzajami „zielonych punktów”, tworząc macierz, w której rozrózniono najbardziej rekomendowane, trudniejsze, jak i nierekomendowane przypisania poszczególnych RoP do danego rodzaju zielonego punktu. Wybór optymalnego RoP (jednego lub więcej) dla konkretnego miejsca w przestrzeni publicznej powinien, podobnie jak w przypadku wyboru rodzaju „zielonego punktu”, nastąpić w drodze uzgodnienia w gronie lokalnych interesariuszy i ekspertów reprezentujących różne dziedziny praktycznej wiedzy.

Przystępując do procedury wyboru RoP należy zacząć od sporządzenia wstępnej, raczej obszernej listy rozwiązań, z samego założenia nadmiarowej. Następnym krokiem jest sprawdzenie, które z tych rozwiązań spełniają pełny zestaw następujących kryteriów dopuszczających:

- znana jest ścieżka uzgodnień/zezwoleń dla danego rodzaju RoP,
- nie ma nieuniknionego konfliktu danego rodzaju RoP z instalacjami podziemnymi i nadziemnymi (zarówno istniejącymi, jak i planowanymi),
- istnieje wystarczająco dużo miejsca do przeprowadzenia prac (zarówno na etapie urządzania, jak i późniejszego utrzymywania zielonego obiektu),
- nie ma sprzeczności z innymi, przyszłymi przedsięwzięciami dotyczącymi tego miejsca,
- wprowadzenie danego RoP nie prowadzi do konfliktu z lokalnymi interesariuszami.

Spośród RoP spełniających pełny zestaw kryteriów dopuszczających można wybrać do dalszej analizy realizacji jedno lub więcej, zależnie od specyfiki miejsca i planowanego rodzaju „zielonego punktu”. W każdym przypadku analiza ta powinna składać się z dwóch etapów: oceny przydatności i oceny niezbędności poszczególnych RoP lub ich kombinacji.

Kryteria przydatności dotyczą spodziewanych trudności technicznych lub proceduralnych w realizacji, realności nakładów finansowych, spodziewanych trudności technicznych lub proceduralnych w utrzymaniu, a także uwzględniają kontekst społeczny, jak i posiadane praktyczne umiejętności i doświadczenie we wdrażaniu podobnych rozwiązań. Kryteria niezbędności dotyczą spodziewanego korzystnego oddziaływania na mikroklimat/jakość powietrza, gospodarkę wodami deszczowymi, gospodarkę zielenią, bioróżnorodność, jakość pobytu, integrację lokalnej społeczności oraz funkcjonalną różnorodność przestrzeni publicznych miast.

## Przykłady działań dla MZA w Chorzowie

Metoda wyboru miejsc i doboru interwencji została zastosowana przy tworzeniu planu działań dla systemu MZA w miejskim obszarze funkcjonalnym obejmującym trzy miasta: Chorzów, Rudę Śląską i Świętochłowice. Powstał plan działań, w którym wybranych zostało 27 miejsc z przydzielonymi rozwiązaniami opartymi na przyrodzie. Spośród nich wybrano cztery lokalizacje w Chorzowie jako przykładowe realizacje zaproponowanych miejsc akupunktury.

### Ulica Bankowa

Projekt „zielonej ulicy” miał na celu utworzenie zielonego korytarza pomiędzy parkami miejskimi (parkiem pod Kasztanami i Parkiem Hutników) jako ciągu komunikacyjnego do Urzędu Miasta (Rynek).

Korzyści wprowadzenia tego rozwiązania są następujące:

- zmniejszenie niekorzystnego oddziaływania zjawiska powierzchniowej miejskiej wyspy ciepła, poprawa komfortu termicznego,
- poprawa retencji wody poprzez rozszczelnienie powierzchni bitumicznej,
- wprowadzenie zieleni, w szczególności gatunków rodzimych,
- poprawa wizerunku ulicy, aspekt estetyczny,
- zwiększenie udziału powierzchni zieleni w ścisłym centrum miasta,
- nowe miejsce rekreacji/odpoczynku powiązanie funkcjonalne z zielonymi przestrzeniami w tym rejonie.



Fot. 3. Ulica Bankowa

Źródło: fot. M. Fudała.

## Ulica Moniuszki

Na ulicy Moniuszki zaprojektowano nasadzenia chmielu wzdłuż muru oporowego estakady. Jest to ulica pozbawiona zieleni, znajduje się w ścisłym centrum obok Rynku. Podobnie, jak w przypadku ulicy Bankowej, korzyści wynikające z wprowadzenia zieleni dotyczą zmniejszenia niekorzystnego oddziaływania zjawiska miejskiej wyspy



Fot. 4. Estakada przy ul. Moniuszki

Źródło: fot. A. Starzewska-Sikorska.

ciepła, poprawy estetyki, zwiększenia udziału zieleni w centrum miasta. Będzie to przyjazny dla ludzi, bo zazieleniony odcinek drogi w pobliżu chorzowskiego Rynku tworzący powiązanie funkcjonalne z zielonymi przestrzeniami w tym rejonie.

## Budynek Chorzowskiego Centrum Kultury (ChCK)

Chorzowskie Centrum Kultury, obok Teatru Rozrywki, stanowi najważniejszy ośrodek teatralny, w którym odbywają się spektakle wyjazdowe najlepszych teatrów w Polsce. Z tego względu instalacja zielonej ściany na budynku ChCK jest, poza funkcją ekologiczną, bardzo dekoracyjnym akcentem, istotnie poprawiającym estetykę tego obiektu, odwiedzanego przez fanów teatru z całego regionu. Korzystne jest również zmniejszenie miejskiej wyspy ciepła spowodowanej intensywnym zabetonowaniem otoczenia obiektu ChCK.



Fot. 5. Ściana budynku ChCK

Źródło: fot. M. Fudała.

## Podwórko przy ulicy Armii Krajowej 32

Pomysł zrewitalizowania podwórka przez wprowadzenie zieleni oraz kilku elementów małej architektury spotkał się z życzliwym przyjęciem mieszkańców sąsiadującej z podwórkiem kamienicy. Odbyło się spotkanie konsultacyjne z grupą mieszkańców, podczas którego zaproponowano kilka dodatkowych rozwiązań. W efekcie powstało przyjazne miejsce wypoczynku dla lokalnej społeczności. Uzyskano poprawę komfortu termicznego i podniesienie walorów estetycznych tego miejsca.





Fot. 6. Podwórko przy ul. Armii Krajowej

Źródło: fot. M. Fudała.

## Podsumowanie

Zieloną akupunkturę stosuje się już dawno, nie nazywając tego działania w ten sposób, ale mamy dużo przykładów w postaci np. zagospodarowania podwórek, są także zielone dachy, zielone ściany, parki kieszonkowe itp. Chodzi o to teraz, aby było to działanie systemowe dotyczące całego miasta, z określonym celem i sposobem realizacji. Na przykład celem może być włączenie tego systemu do planu adaptacji do zmian klimatu ze szczególnym uwzględnieniem wyzwania, jakim jest miejska wyspa ciepła.

Ważny jest sposób realizacji, włączenie mieszkańców, zarówno na etapie projektowania (wybór miejsc i rozwiązań) jak też później – działanie w celu utrzymania danego miejsca w dobrym stanie. Ma to też walor edukacyjny, często włącza się młodzież, lokuje się takie miejsca obok szkoły lub w pobliżu miejsca zamieszkania.

Niezwykle ważne dla powodzenia przedsięwzięcia jest dobre rozpoznanie problemowego obszaru miasta, trafny wybór miejsc do zazielenienia oraz prawidłowy dobór szczegółowych rozwiązań. Aby tak się stało, konieczna jest wspólna praca różnego rodzaju interesariuszy, w tym zwłaszcza mieszkańców oraz ekspertów różnych branż. W podjęciu trafnych decyzji lokalizacyjnych i projektowych pomocne będzie wykorzystanie bazy metodycznej stworzonej w ramach projektu SALUTE4CE. Należy mieć nadzieję, że doświadczenie praktyczne uzyskane poprzez wdrożenia pilotowe w ramach projektu SALUTE4CE zapoczątkuje upowszechnieniem podobnych działań służących poprawie jakości przestrzeni publicznych w problemowych obszarach naszych miast.



# ROZDZIAŁ 8

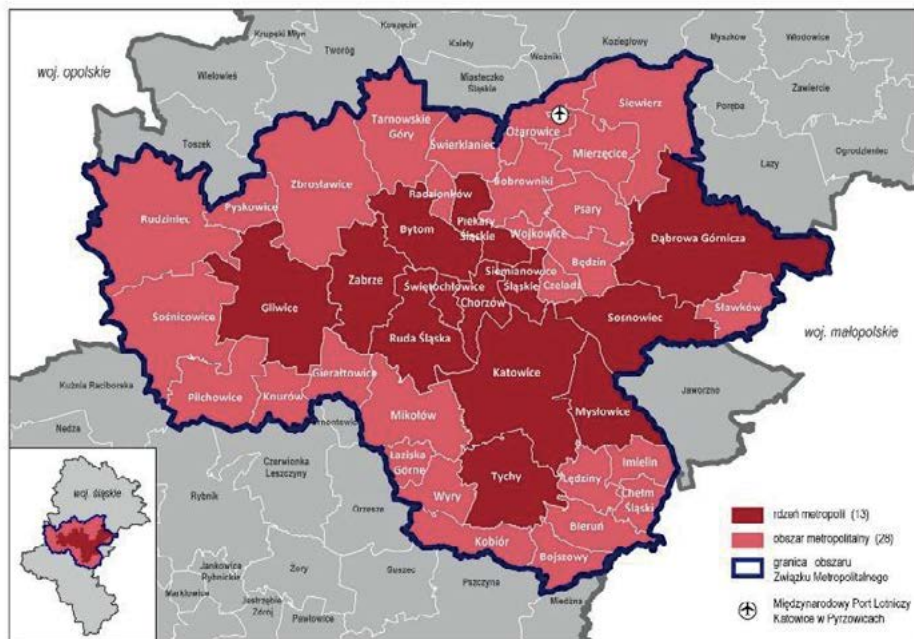
## OD „CZARNEJ” DO „ZIELONEJ” AGLOMERACJI

### Wprowadzenie

Dotychczasowa historia rozwoju architektury i urbanistyki to proces wytwarzania coraz lepszego, sztucznego środowiska poprzez izolację, eliminację lub neutralizację niekorzystnych dla człowieka zjawisk. Dachy budynków konstruowano tak, aby jak najszybciej i jak najdalej odprowadzić wodę opadową. Kanalizację deszczową wymyślono po to, aby jak najszybciej odprowadzić wodę z domów i ulic do rzeki. Dzisiaj coraz częściej zatrzymujemy wodę na dachach zielonych i w ogrodach deszczowych. Co się zmieniło? Dlaczego problematyka terenów zieleni znalazła się w centrum zainteresowania miast? Najważniejsze przyczyny tego zainteresowania to zmiany klimatu, konieczność poprawy jakości środowiska, podniesienie komfortu życia, pozyskiwanie energii odnawialnej, a nawet produkcja żywności. Miasta przyjmują więc strategie, opracowują programy, realizują projekty, których celem jest uzyskanie harmonijnej relacji pomiędzy naturą i kulturą na ich obszarach pozwalających wykorzystać siły natury do zrównoważonego rozwoju.

W przypadku aglomeracji miejskich osiągnięcie takich harmonijnych relacji jest trudniejsze. Wynika to z rozległości terytorium i złożoności relacji pomiędzy miastami. Szczególnie „trudnymi przypadkami” są konurbacje miast górniczych, w których oprócz wspomnianych uwarunkowań występują często zjawiska o charakterze katastrof ekologicznych powodowane np. rabunkową eksploatacją złóż. Takim zespołem miast jest aglomeracja górnośląska. W miastach tej aglomeracji i na otaczających je terenach trudno znaleźć miejsca nieprzekształcone ręką człowieka. Obserwujemy, że proces przekształcania w kierunku dalszej urbanizacji trwa nadal. To co było zielone jest zabudowywane. Miasta rozlewają się na obrzeżach aglomeracji, a także zabudowując tereny otwarte pomiędzy nimi. To co mogłoby być zielone – np. tereny przemysłowe jest przeznaczane pod nową zabudowę. Czy po likwidacji dziesiątków kopalń, hut, koksowni i innych zakładów przemysłowych jest szansa, że „czarna” aglomeracja przekształci się w kierunku „zielonej”, w której miejsca zamieszkania i pracy, wypoczynku, usług, a także przestrzenie publiczne będą „zielone”? Czy istnieje potencjał i czy istnieje wola, a także możliwości zrealizowania wizji „zielonej” aglomeracji miast ogrodów?

Aglomeracja górnośląska<sup>27</sup> to wielki zespół miejski zrodzony przez górnictwo i przemysł. Górnictwo, hutnictwo żelaza i stali, cynku i ołowiu, a także wiele innych gałęzi przemysłu przestało już odgrywać rolę bazy ekonomicznej miast. Od ponad 30 lat poszukują one – każde z osobna i razem jako Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia (ryc. 8) nowych dróg rozwojowych w każdym z istotnych aspektów: społecznym, gospodarczym i środowiskowym. W strategiach rozwoju poszczególnych miast, aglomeracji i województwa wyraźnie formułuje się cele w zakresie rozwoju gospodarczego i społecznego, ale znacznie rzadziej i mniej wyraźnie w zakresie środowiska.



Ryc. 8. Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia (powołana w 2017 r. i działająca od 2018 r. W jej składzie znajduje się 41 gmin, powierzchnia wynosi 2553 km<sup>2</sup>, a ludność 2 279 560 osób)

Źródło: [www.metropoliagzm.pl].

<sup>27</sup> Zgodnie z obowiązującymi dokumentami można przyjąć dwie delimitacje aglomeracji górnośląskiej:

– według *Planu zagospodarowania przestrzennego województwa śląskiego „Śląskie 2020+”* Metropolia Górnośląska (czyli aglomeracja górnośląska) to 23 miasta, a w skład jej obszaru funkcjonalnego wchodzi 29 gmin wiejskich, miejskich i miejsko-wiejskich [Plan 2016: 15].

– według *Strategii Rozwoju Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii*: 41 gmin, w tym w jej rdzeniu (czyli aglomeracji górnośląskiej) 13 miast na prawach powiatu i 5 gmin miejskich, w otoczeniu 8 gmin miejskich, 2 miejsko-wiejskie, 13 gmin wiejskich [Strategia 2022: 10-11].

# Historyczne koncepcje systemów obszarów zieleni w aglomeracji górnośląskiej

Zagadnienia kształtowania systemów zieleni są i były obecne we wszystkich oficjalnych dokumentach planistycznych opracowywanych dla aglomeracji<sup>28</sup>. W pierwszym powojennym *Regionalnym Planie Zagospodarowania Przestrzennego GOP* (opracowanym w latach 1951-1953) dostrzeżono konieczność różnych działań poprawiających stan środowiska w aglomeracji. Na podstawie tego planu podjęto realizację Wojewódzkiego Parku Kultury i Wypoczynku pomiędzy Katowicami, Chorzowem i Siemianowicami (obecnie nazywany jest Parkiem Śląskim) o powierzchni ok. 600 ha [Szczepańska 1985:15]. Warto wspomnieć, że w planie przewidziano dwa następne wielkie parki Gliwice – Zabrze i Dąbrowa Górnicza – Będzin, których jednak nie zrealizowano [Joseph-Tomaszewska 1988: 9]. Istotne było też dążenie do poprawy lesistości aglomeracji. Wynosiła ona w 1950 r. 16,9%. Sporządzono więc Projekt Planu Regionalnego Zalesień i Zadrzewień GOP, w którym zaplanowano zwiększenie lesistości do 28,4% do 1970 r. (ryc. 9).

Kolejny Plan generalny zespołu miast i osiedli GOP (opracowany w latach 1961-1964) przewidywał m.in. likwidację wszystkich nieużytków przemysłowych poprzez ich zalesienie (28% ich powierzchni) i przeznaczenie na różnego rodzaju zieleni urządzonej i nieurządzonej (dalszych 42% powierzchni) [Zieliński 1971: 54-55]. W tym okresie najistotniejszą koncepcją – w znacznej części zrealizowaną był Leśny Pas Ochronny Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego (LPO GOP). Decyzje o jego budowie podjęto na szczeblu rządowym w 1968 r. (Uchwała Komitetu Ekonomicznego Rady Ministrów), a koncepcję opracowano w 1969 r. Ten zielony pierścień, dla którego inspiracją był zapewne londyński Green Belt otaczał aglomerację górnośląską dwoma pierścieniami: bliższym w odległości ok. 25 km od jej centrum i dalszym w odległości do 50 km (ryc. 9). Pierścienie złożone były z przebudowywanych i nowych lasów, rekultywowanych nieużytków przemysłowych, terenów rolnych itp. Bardzo istotnym elementem były ośrodki wypoczynku niedzielnego, których wyznaczono 81 a ok. 40 wybudowano w pobliżu wszystkich miast aglomeracji [Piszczyk 2019: 75].

W *Planie generalnym rozwoju urbanistycznego Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego* (opracowywanym w latach 1975-1977) zaadaptowano systemy z poprzednich planów w szczególności Leśny Pas Ochronny GOP.

W *Perspektywicznym planie zagospodarowania przestrzennego województwa katowickiego* (opracowywanym w latach 1982-1990) przedstawiono nowatorską koncepcję Ekologicznego Systemu Obszarów Chronionych (ESOCh). Systemy takie rozumiano wówczas jako ciągłe struktury obejmujące obszary o najcenniejszych i różnorodnych walorach ekologicznych. Praktycznie obejmowały one obszary prawnie

---

<sup>28</sup> Dokładniejsze omówienie koncepcji systemów zieleni w aglomeracji m.in. w: [Pancewicz 2011; Piszczyk 2017, 2019].

chronione. W województwie katowickim, szczególnie w jego centralnej części takich terenów było niewiele i aby uzyskać ciągłość należało do systemu wprowadzić tereny mniej cenne z biologicznego punktu widzenia [Joseph-Tomaszewska 1985: 26, 27]. Zyskiwały one przez to status chronionych – nie w sensie prawnym, lecz planistycznym, a ich rola miała polegać również na zapobieganiu nadmiernej urbanizacji/suburbanizacji poprzez zachowanie dystansów pomiędzy miastami i dzielnicami (ryc. 9).

*Plan zagospodarowania przestrzennego województwa śląskiego z 2004 r.* nie przedstawia żadnych propozycji tworzenia systemów terenów zieleni na obszarze aglomeracji górnośląskiej ujmując tylko te obszary, które były prawnie chronione np. lasy ochronne, parki krajobrazowe, obszary Natura 2000 itd. [*Plan 2004*]. Wynikało to ze zmiany paradygmatu planowania – plan regionalny proponował raczej zasady zagospodarowania przestrzennego niż gotowe propozycje przestrzenne (ryc. 9).



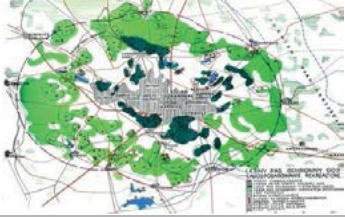

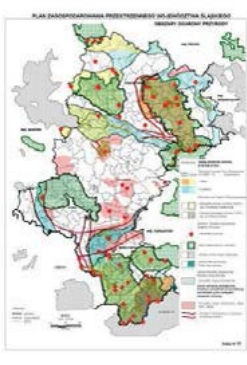
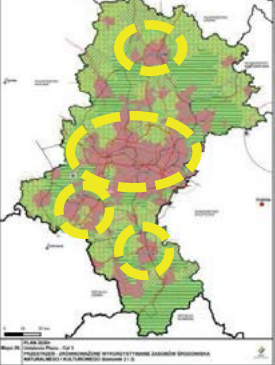
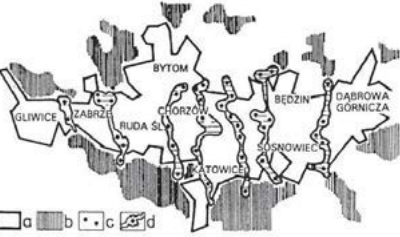

Obowiązujący obecnie plan z 2016 r. oparty jest na podobnej zasadzie, ale przedstawia koncepty zielonych pierścieni wokół aglomeracji górnośląskiej, częstochowskiej, rybnickiej i bielsko-bialskiej, ponieważ były one ustaleniami *Konceptji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030*. Ponadto w Aneksie 1 stanowiącym plan miejskiego obszaru funkcjonalnego ośrodka wojewódzkiego wymieniono jedną inwestycję celu publicznego odnoszącą się do systemu zieleni: Zagłębiowski Park Linearny [*Plan 2016*: 133]. Obejmuje on tereny położone w dolinach Czarnej i Białej Przemszy oraz Brynicy, a znajdujące się w sześciu gminach: Sosnowiec, Będzin, Dąbrowa Górnicza, Psary, Siewierz, Sławków. Obejmuje nie tylko obszary przyrodniczo cenne, tereny sportowe i rekreacyjne, ale także wiele pozostałości po obiektach przemysłowych stanowiących wyróżnik kulturowy tego obszaru [Opania, Szaton 2019]. Obiekty składające się na cały układ są sukcesywnie realizowane (ryc. 9).

Oprócz koncepcji przedstawianych w oficjalnych regionalnych dokumentach powstało wiele autorskich rozwiązań systemów zieleni o zasięgu ponadlokalnym. Warto wspomnieć o idei Górnośląskiego Parku Ekologicznego. Według autorów [Strabel, Włodarczyk 2005] miał obejmować tereny wzdłuż rzeki Kłodnicy jako korytarz ekologiczny biegnący ze wschodu na zachód aglomeracji. Innym ciekawym konceptem był pomysł wykorzystania niezabudowanych terenów likwidowanych kopalń węgla kamiennego do wytworzenia kilku ciągłych pasm zieleni przecinających aglomerację południkowo (ryc. 9) [Szady 1990]<sup>29</sup>.

---

<sup>29</sup> Obie koncepcje nawiązują do rozwiązań zastosowanych w Zagłębiu Ruhry: parku krajobrazowego rzeki Emscher oraz korytarzy przewietrzających pomysłu R. Schmidta.



<p><b>Plan zadrzewień GOP 1951</b></p>	<p><b>Wojewódzki Park Kultury i Wypoczynku 1951-61</b></p>
	
<p><b>Leśny Pas Ochronny GOP 1968-1980</b></p>	<p><b>Ekologiczny System Obszarów Chronionych 1980</b></p>
	
<p><b>Plan Zagospodarowania przestrzennego województwa śląskiego 2004</b></p>	<p><b>Plan Zagospodarowania przestrzennego województwa śląskiego „Śląskie 2020+” 2016</b></p>
	
<p><b>Pokopalniane korytarze ekologiczne 1990</b></p>	<p><b>Zagłębiowski Park Linearny 2015</b></p>
	

Ryc. 9. Wybrane historyczne koncepcje systemów zieleni w aglomeracji górnośląskiej

Źródło: [Wiczyński, Armata 1970; Zieliński 1971; Joseph-Tomaszewska 1985; Szczepańska 1985; Szady 1990; Plan 2004; Plan 2016; <https://architektura.muratorplus.pl/konkursy/konkurs-na-opracowanie-koncepcji-urbanistyczno-architektonicznej-zaglebiowskiego-parku-linearnego-aa-onM1-ZS1h-PVHy.html>].



## Zasoby zieleni w aglomeracji górnośląskiej<sup>30</sup>

Zasoby i potencjał zieleni można ocenić na tle zasobów całego województwa śląskiego. Pokrycie lasami wynosi 32% powierzchni<sup>31</sup>. Znajdują się one głównie w południowej i północnej części województwa, czyli poza aglomeracją i zajmują 3 947,73 km<sup>2</sup> ale znaczna część tj. ok. 46% jest uszkodzona i to głównie na terenie aglomeracji lub w jej otoczeniu.

Na obszarze województwa śląskiego występuje niewielka powierzchnia obszarów prawnie chronionych (niecałe 3% zasobów kraju). Obszary objęte ochroną prawną, według stanu na 2018 r., zajmowały powierzchnię 2 719,28 km<sup>2</sup>, co stanowiło 22% powierzchni regionu. Jednocześnie ilość obszarów prawnie chronionych w przeliczeniu na 1 mieszkańca (599,8 m<sup>2</sup>/osobę) była najniższa w porównaniu z innymi województwami [*Strategia 2020*: 42, 45].

W Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii powierzchnia lasów wynosi 648,65 km<sup>2</sup> a lesistość 25,4%. Wskaźnik jest podany dla aglomeracji i jej otoczenia, a więc dla 41 gmin. Dla samego rdzenia GZM składającego się z 18 miast wskaźnik lesistości wynosi 16, 25%, a powierzchnia lasów to 275,94 km<sup>2</sup>. Najbardziej lesistym miastem są Katowice ze wskaźnikiem 39,63% a najmniej Radzionków ze wskaźnikiem 0,07% [*Green 2023*]<sup>32</sup>. W kategorii terenów prawnie chronionych w aglomeracji (18 miast) znajduje się 1 park krajobrazowy, 4 rezerwaty, 5 obszarów chronionego krajobrazu, 5 obszarów „Natura 2000”, 306 pomników przyrody, 20 użytków ekologicznych i 13 zespołów przyrodniczo-krajobrazowych. Łącznie mają one powierzchnię 5557,57 ha. Najbogatszym pod tym względem miastem jest Dąbrowa Górnicza gdzie tereny te zajmują 3662,98 ha [*Green... 2023*]. Ilość takich terenów przypadająca na jedną osobę zamieszkującą aglomerację wynosi ok. 30 m<sup>2</sup>

Oprócz oceny ilościowej zasobów zieleni istotna jest ich ocena jakościowa. W tym ujęciu B. Stankiewicz [2020] opisała zasoby zieleni w 17 miastach aglomeracji. Przedmiotem badań była zieleń nieurządzona i urządzona. Ta pierwsza kategoria objęła lasy, zieleń zbiorowisk nieleśnych, obszary i obiekty chronione: pomniki przyrody, rezerwaty przyrody, zespoły przyrodniczo-krajobrazowe, obszary chronionego krajobrazu, parki krajobrazowe, stanowiska dokumentacyjne, użytki ekologiczne, obszary Natura 2000. Autorka wskazała na wysokie wartości kulturowe licznych parków dworskich, zakładowych, cmentarzy i innych terenów zieleni urządzonej. W pracy nie uwzględniono ogrodów działkowych.

---

<sup>30</sup> Wyczerpujące studium zieleni na terenie Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii znajduje się w: [Bąk *et al.* 2022].

<sup>31</sup> Lesistość województwa śląskiego jest nieco większa niż lesistość Polski, która wynosiła ok. 31% w 2022 r., [<https://www.bdl.lasy.gov.pl/portal/lasy-na-swiecie>, 11.04.2023].

<sup>32</sup> W *Strategii* wskaźnik lesistości całego GZM znacznie się różni i wynosi 27,6% [*Strategia 2022*: 84]. Wskaźnik lesistości dla 18 miast rdzenia GZM jest przybliżony, ponieważ dla jednego miasta – Świętochłowic brak jest danych.

Z kolei A. Dyraga w swojej rozprawie doktorskiej [2012] przedstawiła stan wybranych poprzemysłowych zasobów zieleni urządzonej w 17 miastach aglomeracji górnośląskiej, tj. ogrodów działkowych i parków zakładowych, czyli tzw. parków patronackich. Każda kopalnia, każda huta i wiele innych zakładów dysponowało takimi założeniami. Ogrodami działkowymi dysponowało wielu pracodawców, a największe kopalnie również parkami położonymi zwykle w pobliżu osiedli pracowników. W projekcie badawczym chodziło o stwierdzenie, w jakich kierunkach przekształcały się te obszary po likwidacji zakładów przemysłowych, które były ich właścicielami. Sytuacja parków patronackich, które w większości zostały przejęte przez gminy zmieniła się nieznacznie. Tylko ok. 1% ich powierzchni przeznaczono na funkcje usługowe, ale z udziałem zieleni (np. funkcje sportowe). Inaczej wyglądała przyszłość ogrodów działkowych [Dyraga 2014: 153]. Jedyne dla 63% ich powierzchni planowano zachowanie dotychczasowych funkcji. Aż 22% miało być przeznaczone na cele mieszkaniowe, produkcyjne, infrastrukturalne i usługowe [Dyraga 2014:153]. Co więcej nie stwierdzono, aby któraś z gmin planowała powiększyć powierzchnie parków lub ogrodów działkowych, w szczególności nie odnotowano propozycji założenia nowego parku.

Istotną kategorią jakościową jest dostępność terenów zieleni mierzona odległością 500 m od terenów mieszkaniowych. Nie jest ona wystarczająca w rdzeniu GZM (8 miast). Zasadne jest tworzenie nowych terenów zieleni, by poprawić łatwość ich użytkowania dla mieszkańców [Strategia 2022: 85].

## Wybrane współczesne idee i koncepcje

W dyskursie naukowym i publicznym oprócz ugruntowanych pojęć, takich jak „miasto-ogród” czy „ekomiasto” pojawiają się nowe, które nazywają pojawiające się idee, koncepcje albo są pojęciami, zwracające uwagę na konkretne aspekty rozwojowe. Wiele z nich odnosi się do aglomeracji górnośląskiej.

## Zielone Śląskie

Pojęcie Zielone Śląskie to składowa tytułu *Strategii rozwoju województwa śląskiego* uchwalonej w 2020 r. [Strategia 2020]. Jest to swego rodzaju manifest celów rozwojowych regionu. Dotychczas używane określenia, takie jak „Czarny Śląsk” czy „Przemysłowy Śląsk” zostają zastąpione nazwą sugerującą zarówno planowany kierunek rozwoju, jak i – w sensie dosłownym – przyszły krajobraz regionu. Należy jednak zauważyć, że przede wszystkim odnosi się to do aglomeracji górnośląskiej

i rybnickiej, ponieważ górzyste południe województwa, leśno-rolnicza północ i jurajski wschód z pewnością są już zielone<sup>33</sup>.

## Katowice Miasto Ogrodów

Katowice ubiegały się o miano Europejskiej Stolicy Kultury na 2016 r. i powołały w tym celu biuro pod nazwą „Katowice – Miasto Ogrodów”. Obecnie jest to instytucja kultury [<https://miasto-ogrodow.eu/>; 11.04.2023] organizująca głównie imprezy muzyczne. Jeden z projektów pod nazwą „Plac na Glanc” polegał jednak na zagospodarowaniu podwórek kamienic śródmiejskich (fot. 7.).



Fot. 7. Jedno z podwórek w śródmieściu Katowic zagospodarowane w ramach konkursu „Plac na Glanc”

Źródło: [[https://miasto-ogrodow.eu/strona/placnaglanc\\_2018/mid/245](https://miasto-ogrodow.eu/strona/placnaglanc_2018/mid/245)].

## Ma być zielono!

To hasło, które weszło do codziennego dyskursu publicznego zwłaszcza w przypadkach krytyki realizacji nowego zagospodarowania charakteryzującego się „betonozą”, czyli nadmiarowym pokryciem terenu nawierzchniami nieprzepuszczalnymi. Pojawiło się ono w tytule pracy dyplomowej J. Kopeckiego pokazującej, jak mogłoby

---

<sup>33</sup> Na południu województwa śląskiego znajdują się duże Parki Krajobrazowe Beskidu Śląskiego i Żywieckiego, na północy lasy lublinieckie i Park Krajobrazowy Lasy nad Górną Liswartą, na wschodzie Zespół Jurajskich Parków Krajobrazowych.

wyglądać śródmieście Katowic gdyby zastosować współczesne rozwiązania, takie jak zielone dachy, zielone elewacje, parki kieszonkowe, mikroretencja wód opadowych itp. Jednym z celów postawienia takiej hipotezy projektowej jest wywołanie dyskusji o konieczności uwzględniania tych zagadnień w gospodarce komunalnej, pokazanie jak zmieniłby się krajobraz miejski, oszacowanie wpływu postulowanych rozwiązań na mikroklimat itd. (ryc. 10) [Kopecki 2019].



Ryc. 10. Zielień „totalna” w śródmieściu Katowic. Koncepcja J. Kopeckiego

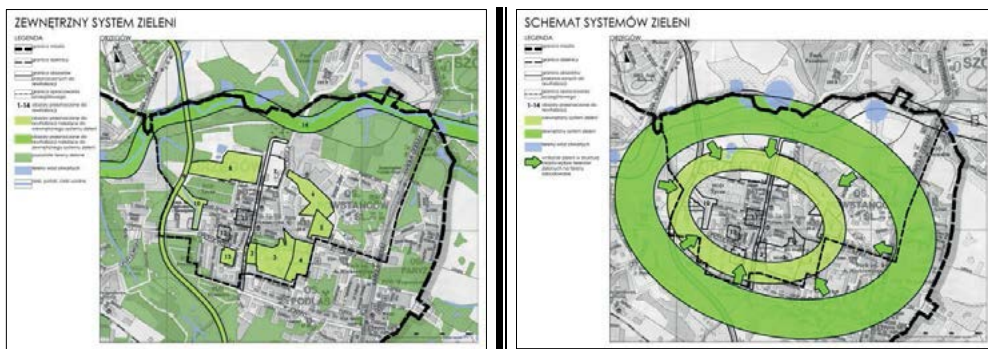
Źródło: [[http://www.sarp.katowice.pl/konkursy/slaski\\_dyplom\\_roku/Wyniki\\_930.html](http://www.sarp.katowice.pl/konkursy/slaski_dyplom_roku/Wyniki_930.html)].

## Zielona wyspa

Struktura miast aglomeracji górnośląskiej charakteryzuje się ziarnistością wynikającą ze stopniowego powstawania osiedli pracowniczych, urbanizacji istniejących wsi, zakładania nowych kopalń i innych zakładów przemysłowych oraz ich integrowania w coraz większe organizmy miejskie. Proces ten zakończył się w drugiej połowie XX w. Na obszarze aglomeracji istnieje kilkaset osiedli mających nierzadko strukturę małego miasteczka<sup>34</sup>, które wyraźnie wyróżniają się z otoczenia m.in. poprzez znaczną odległość od innych dzielnic. Takie cechy pozwalają na planowanie rozwoju tych osiedli jako „zielonych wysp” otoczonych obszarami zieleni. Nie jest przy tym istotne czy intensywność zabudowy pozwala na wyznaczenie większych terenów zieleni wewnątrz osiedla, ale to, że takie tereny je otaczają. W prezentowanym przykładzie dzielnica Orzegów w Rudzie Śląskiej ma intensywną miejską zabudowę (ryc. 11).

---

<sup>34</sup> Niektóre z nich posiadały w przeszłości prawa miejskie np. Mikulczyce – obecnie w granicach Zabrze, czy Orzegów – obecnie w granicach Rudy Śląskiej.



Ryc. 11. Układ przestrzenny „Zielonej wyspy” – dzielnicy Orzegów w Rudzie Śląskiej

Źródło: [Świeboda 2011].

## Rolnictwo miejskie

W miastach aglomeracji górnośląskiej znajdują się tereny upraw rolnych i ogrodniczych. Użytkowane są także liczne ogrody działkowe [Dyraga 2012]. W środowisku głęboko przekształconym przez człowieka ich użyteczność jest często kwestionowana m.in. ze względu na zanieczyszczenia gleby, wód i powietrza. Pojawiają się jednak pomysły innej organizacji upraw miejskich. B. Stankiewicz [2017] rozważa możliwość upraw w postaci wertykalnych farm miejskich. Byłyby one lokowane przede wszystkim na terenach poprzemysłowych. Jednak stosowane w farmach technologie pozwalają uzyskać zdrową żywność bez obawy o wpływ zanieczyszczeń poprzemysłowych. Farmy takie osiągają bardzo wysoką wydajność sięgającą nawet pięciokrotności wydajności tradycyjnych upraw polowych [Stankiewicz 2017: 99]. W tym miejscu warto przypomnieć, że pierwsze eksperymenty z pionową uprawą roślin prowadzono w Wojewódzkim Parku Kultury i Wypoczynku w Chorzowie już w 1968 r. Wybudowano wtedy dziś już nieistniejącą zmechanizowaną wieżę ogrodniczą o średnicy ok. 11 m i wysokości ok. 54 m.

## Plany i działania

W *Strategii rozwoju województwa śląskiego do 2030 r. „Zielone Śląskie”* treść tytułowego hasła można odczytać w Celu Strategicznym C: „Województwo śląskie regionem wysokiej jakości środowiska i przestrzeni”. Istotne przedsięwzięcie w ramach tego celu to opracowanie i wdrożenie koncepcji ochrony oraz integracji systemów przyrodniczych miast i ich otoczenia, w tym wokół Metropolii Górnośląskiej [Strategia

2020: 130], a także poprawa jakości wód i racjonalne gospodarowanie zasobami wodnymi, w tym wspieranie wdrażania rozwiązań w zakresie zintegrowanego i zrównoważonego zarządzania zasobami wodnymi w zlewni, ochrony przeciwpowodziowej i przeciwdziałania skutkom suszy oraz wsparcie działań zmierzających do zachowania i odtwarzania bio- i georóżnorodności, w tym ochrona obszarów o wysokich walorach przyrodniczych, leśnych i korytarzy ekologicznych. [Strategia 2020:12 3].

W Strategii Rozwoju GZM sformułowano wizję, w której akcentuje się atrakcyjność do życia, nauki, pracy i wypoczynku: *Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia to obszar atrakcyjny do życia, nauki, pracy i wypoczynku, dobrze zintegrowany, wykorzystujący synergii różnorodności, tradycji i dziedzictwa przemysłowego, rozwijający ofertę kulturalną i nowoczesną gospodarkę, podlegający transformacji w dążeniu do neutralności klimatycznej i odporności na kryzysy, o silnej pozycji wśród obszarów metropolitalnych* [Strategia 2022: 46]. Ten opis zawiera odniesienie do natury, ale tylko w odniesieniu do neutralności klimatycznej, co niekoniecznie musi oznaczać „zieloną aglomerację”.

Kształtowania systemów zieleni regionalnej ma postać ustaleń i rekomendacji. Zagadnienia te znalazły się w priorytecie A: „Adaptacja do zmian klimatu i odporność”. Proponowanym działaniem jest: *wzmacnianie niebieskiej i zielonej infrastruktury w obszarach zurbanizowanych wobec nasilającego się zjawiska suszy lub nawalnych deszczy (np. wydarzenia, rekomendacje, publikacje, projekty – np. łąki kwietne)* [Strategia 2022: 51].

W Strategii GZM nie wskazano konkretnego regionalnego modelu przestrzennego terenów zielono-błękitnej infrastruktury proponując w to miejsce ustalenia i rekomendacje np.:

- zachowanie i wzmacnianie istniejących terenów przyrodniczych, w tym wykluczenie ich z zabudowy lub bardzo ograniczona możliwość zabudowy, związana głównie z niezbędnymi inwestycjami infrastrukturalnymi;
- wzmacnianie i rozwój powiązań przyrodniczych (korytarzy ekologicznych) – zwłaszcza na poziomie lokalnym (w lokalnej polityce przestrzennej),
- uwzględnienie w decyzjach planistycznych ochrony krajobrazu oraz obszarów i obiektów ochrony przyrody, a także korytarzy ekologicznych;
- zachowanie i wzmacnianie istniejących terenów rolnych (otwartych), w tym ich wykluczenie z zabudowy lub wysoce ograniczona możliwość zabudowy (dla potrzeb niezbędnych inwestycji infrastrukturalnych); [Strategia 2022: 99, 100 i następne].

Wdrażanie tych ustaleń i rekomendacji będą prowadziły poszczególne gminy. Może to być jednak trudne, bo spośród 18 miast rdzenia GZM tylko 4 deklarują wprost w swoich strategiach priorytet zagadnień środowiskowych [Strategia 2022: 37-42].

Z kształtowaniem systemu zieleni miejskiej miast aglomeracji górnośląskiej wiąże się zagadnienie zagospodarowania terenów poprzemysłowych. Możliwość i konieczność zagospodarowania takich terenów na cele przyrodnicze są wskazywane we wszystkich dokumentach planistycznych opracowywanych dla aglomeracji. Badania tego zagadnienia przeprowadzone w 12 miastach-powiatach aglomeracji [Heffner *et al.* 2022: 61-77] wykazały, że w strategiach tylko 5 miast umieściło w celach operacyjnych konieczność przeznaczenia takich terenów na błękitno-zieloną infrastrukturę. W stu-




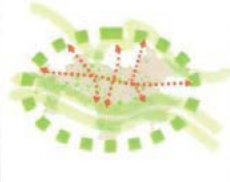


diach uwarunkowań i kierunkach zagospodarowania przestrzennego miast aglomeracji górnośląskiej dla zaledwie ok. 3% powierzchni terenów poprzemysłowych przewiduje się przeznaczenie przyrodnicze [Gasidło, Wyrzykowska 2022].

## Podsumowanie. Wnioski.

W rozwoju koncepcji systemów zieleni w aglomeracji górnośląskiej można wyróżnić dwa okresy. W pierwszym, począwszy od *Regionalnego Planu Zagospodarowania Przestrzennego GOP z lat 1951-1953* proponowano zbudowanie całościowych, regionalnych układów. Można wymienić LPO GOP czy ESOCh. Ich realizacja, choćby częściowa była możliwa w ówczesnym stanie prawnym i zasadach ekonomicznych wynikającym z centralistycznego ustroju.

A. Dyraga i A. Piszczek wskazały trzy główne systemy zieleni, które ukształtowały się w aglomeracji górnośląskiej (ryc. 12) Korytarze ekologiczne i inne obszary ochrony

Obowiązujące ustalenia dokumentów planistycznych na poziomie krajowym i regionalnym		Badania własne	
Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030, 2011	Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Śląskiego, 2004	Rozmieszczenie poprzemysłowych terenów zieleni urządzonej	WNIOSEK
			
zielony pierścień wokół aglomeracji	korytarze ekologiczne, obszary ochrony przyrody zlokalizowane na obrzeżach aglomeracji	ziarniste rozmieszczenie poprzemysłowych terenów zieleni urządzonej	Niedostrzeżenie możliwości wykorzystania poprzemysłowych terenów zieleni urządzonej w kreowaniu ciągów ekologicznych / pasów zieleni przenikających najbardziej zurbanizowaną część Aglomeracji Górnośląskiej.



1968 LEŚNY PAS OCHRONNY GOP



1989 EKOLOGICZNY SYSTEM  
OBSZARÓW CHRONIONYCH



1993 GÓRNOŚLĄSKI PARK EKOLOGICZNY

Ryc. 12. Schematyczne ujęcie projektowanych systemów przyrodniczych Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego

Źródło: [Dyraga 2012; Piszczek 2017].

przyrody, zielony pierścień tworzony przez Leśny Pas Ochronny GOP, mozaikowo rozmieszczone tereny zieleni urządzonej np. parki, cmentarze, ogrody działkowe.

W drugim okresie, po 1989 r. powstanie silnego samorządu gminnego sprzyjało racjonalnej gospodarce przestrzennej na poziomie lokalnym, co nie przekładało się na skoordynowane działania w zakresie kształtowania systemów terenów zieleni na poziomie regionalnym. Również po reformie administracyjnej z 1999 r. i powstaniu samorządu wojewódzkiego nie było możliwe zaproponowanie kształtowania obszarów zieleni w sposób systemowy. Tylko przyrodnicze obszary chronione można nazwać systemem, ponieważ wyznaczone są według określonych, ustawowych kryteriów a zarządzanie nimi ma charakter ponadlokalny. „Pozostałości” po Leśnym Pasie Ochronnym choć mają duże znaczenie dla aglomeracji nie są ujęte w żadnej formule zarządczej, w szczególności nie są przedmiotem wspólnych zasad lub działań podejmowanych na poziomie regionalnym. Dodatkowo trzeba stwierdzić, że są one rozmieszczone obrzeżnie i tylko niewielka część przyrodniczych obszarów chronionych i pozostałości po LPO znajduje się na terenie miast aglomeracji. Miejskie tereny zieleni urządzonej są w miarę równomiernie rozmieszczone w granicach aglomeracji, ale nie tworzą systemu, którym można zarządzać z poziomu ponadlokalnego.

Powstanie Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii niewiele w tej sytuacji zmieniło. Wchodzące w jej skład gminy zachowują pełne władztwo planistyczne, a Metropolia nie ma kompetencji do zarządzania przestrzenią na poziomie ponadlokalnym, chociaż do jej zadań należy „kształtowanie ładu przestrzennego”. W tej sytuacji kształtowanie „zielonej aglomeracji” zależy od kierunków działań, jakie przyjmą gminy.





CZĘŚĆ III.  
METROPOLIZACJA AGLOMERACJI;  
MIASTA KOMUNIKACJI SPOŁECZNEJ  
I KREATYWNYCH STYLÓW ŻYCIA

*(Metropolization of Agglomerations:  
Cities of Social Communication  
and Creative Lifestyles)*



# ROZDZIAŁ 9 KSZTAŁTOWANIE SIĘ TOŻSAMOŚCI METROPOLITALNEJ W WYMIARZE INSTYTUCJONALNYM I SPOŁECZNYM – KONCEPCJA *CITY USERS* (UŻYTKOWNIKÓW MIASTA)

## Wprowadzenie

Środowisko życia mieszkańców krajów wysoko rozwiniętych, w tym Unii Europejskiej, a także Polski, w ciągu ostatnich 4 dekad uległo zasadniczym zmianom w związku z dużą dynamiką procesów urbanizacyjnych, decentralizacji, globalizacji, europeizacji i metropolizacji [Hanssens *et al.* 2012]. Procesy te prowadzą do stopniowego zacierania się granic między obszarami miejskimi, podmiejskimi, peryurbialnymi i wiejskimi. Z kolei granice administracyjne, często wykreowane w odległych czasach nie pokrywają się z przestrzenią funkcjonalną, w której odbywa się działalność w dziennym rytmie większości ludzi [Bolgherini 2011].

Wraz z przemianami funkcjonalno-przestrzennymi pojawia się potrzeba znalezienia odpowiedniej formy współpracy między podmiotami działającymi w kształtującym się obszarze metropolitalnym (regionie miejskim). Współpraca ta z początku dobrowolna i mało sformalizowana, z czasem może przybrać postać formalnej instytucjonalizacji (powołanie agencji ds. rozwoju metropolii, obowiązujący program i ustawa metropolitalna, wybór przedstawicieli regionu metropolitalnego).

Wspomniane przemiany funkcjonalno-przestrzenne i postępujący proces instytucjonalizacji prowadzący do koordynacji działań zarządczych oraz współpracy w obszarach metropolitalnych oddziałuje na społeczną płaszczyznę funkcjonowania tego obszaru. Ta płaszczyzna obejmuje zarówno wspólnoty lokalne zamieszkujące obszary metropolitalne, jak i samych mieszkańców, którzy powinny być podmiotem całokształtu zmian funkcjonalnych i instytucjonalnych. U podstaw rozwoju obszaru metropolitalnego w obrębie płaszczyzny społecznej powinny znajdować się procesy identyfikacji z powstającym nowym regionem miejskim, jego rozpoznawalność tak w obrębie

obszaru, jak i poza nim wśród społeczeństwa, a także jego uwspólnotowanie, które powinno prowadzić do wykreowania u miejscowych społeczności poczucia tożsamości metropolitalnej.

W opracowaniu zwrócono uwagę na dwa wymiary kształtowania się tożsamości metropolitalnej, a więc tożsamości, która dotyczy obszaru nie tylko miasta centralnego (rdzenia), ale też obejmuje kształtowanie więzi międzyludzkich w strefie podmiejskiej i dojazdów do pracy. Strefy te są określane czasami jako strefa suburbiów i peryurbialna [Zborowski *et al.* 2016]. Określenia te będą zamiennie stosowane w naszej pracy. Badania tożsamości metropolitalnej, w przeciwieństwie do studiów tożsamości miejskiej, są sporadyczne. Ta konstatacja dotyczy nie tylko polskich obszarów wielkomiej- skich [Swianiewicz, Lackowska 2008; Dymnicka, Parteka 2010; Lackowska, Mięka 2015; Koźuch 2017], ale także metropolii zachodnioeuropejskich [Lidström 2006; Kübler 2016; Eklund 2018; Walter-Rogg 2018]. Przegląd literatury wskazuje na brak jednoznacznych ustaleń co do samego pojęcia tożsamości metropolitalnej, tak w po- dejściu instytucjonalnym, jak i społecznym. Występują też problemy z porównywalnoś- cią uzyskanych wyników, ze względu na przyjęte rozwiązania metodyczne oraz samą koncepcję obszaru metropolitalnego.

W tym opracowaniu autorzy podjęli próbę wskazania na najważniejsze wątki badań tożsamości metropolitalnej w Polsce i Europie, zarówno w zakresie instytucjonalnym, jak i społecznym. Wymiar społeczny został poszerzony o oryginalną autorską propo- zycję zastosowania w badaniach tożsamości metropolitalnej koncepcji *city users* (użytk- owników miasta) G. Martinottiego [1996].

## Kształtowanie się tożsamości metropolitalnej w wymiarze instytucjonalnym

### Polska droga do metropolii w kontekście europejskim

W wyniku funkcjonalnej integracji dużych terytoriów zurbanizowanych, coraz większego znaczenia nabrały obszary metropolitalne. Funkcjonalna integracja obsza- rów metropolitalnych, ale także eskalacja wielu problemów związanych z szybkim postę- pem procesów rozlewania się miast, narastaniem problemów transportowych, migracji wa- hadłowych, degradacją środowiska przyrodniczego dały podwaliny pod kolejną fazę integracji, tj. integrację instytucjonalną związaną z zarządzaniem obsza- rami wielkomiejskimi. Integracja zarządzania na obszarach metropolitalnych nie od- bywała się bez wielu dyskusji prowadzonych na szczeblach samorządów lokalnych i w instytucjach naukowych, co do stopnia instytucjonalizacji i form administracyjno- -prawnych zarządzania obszarami metropolitalnymi, poziomu autonomii organów wy-

konawczych oraz zakresu ich kompetencji i zadań. Generalnie w Unii Europejskiej (UE) ukształtowały się cztery modele zarządzania metropolitalnego [Tomàs 2017; Kaczmarek *et al.* 2020]. Z perspektywy szkoły reformy metropolitalnej obszar metropolitalny wymaga zintegrowanego zarządzania [Lefèvre 1998], co prowadzi do pełnej konsolidacji administracyjnej podmiotów lokalnych. Zwolennicy teorii wyboru publicznego z kolei traktują obszary metropolitalne jako przestrzenie w pełni sfragmentyzowane, ich zdaniem małe samorządy zapewniają większą efektywność zarządzania [Tiebout 1956; Koch 2013; Paasi 2013]. Te stanowiska próbuje pogodzić nowy regionalizm zakładający elastyczne układy obejmujące wiele podmiotów samorządowych oraz innych aktorów publicznych i prywatnych, skupionych wokół rozwiązywania wspólnych problemów [Savitch, Vogel 2000; Spaans, Zonneveld 2016]. Czwarty, mniej zinstytucjonalizowany model opiera się na dobrowolnej współpracy między gminami a innymi podmiotami publicznymi i prywatnymi. Najbardziej powszechną formą w tym modelu są Związki lub Stowarzyszenia Gmin. Nie można zatem mówić o jednym europejskim modelu zarządzania metropolitalnego. Istnieje duża różnorodność, wynikająca m.in. z tradycji i bogactwa historycznego poszczególnych państw. Krajami, które najpełniej wprowadziły wspomniane modele zarządzania są Niemcy, Francja, Włochy i Holandia [Kaczmarek 2018]. Znacznie mniejszy dorobek w zakresie zarządzania obszarami metropolitalnymi mają kraje Europy Środkowej, w tym Polska [Šašinka *et al.* 2019; Kaczmarek *et al.* 2020].

W Polsce procesy funkcjonalnej integracji zostały prawnie usankcjonowane w zapisach *Ustawy z 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym*. Pojęcie *obszaru metropolitalnego* zostało tam zdefiniowane jako *obszar wielkiego miasta oraz powiązanego z nim funkcjonalnie bezpośredniego otoczenia, ustalony w koncepcji przestrzennego zagospodarowania kraju* (art. 2, pkt 9). Trzeba zaznaczyć, że pomimo wielu prób prawnego usankcjonowania tej jednostki w polskim systemie administracji terytorialnej żaden z projektów nie wszedł w życie. W latach 2007–2015 pojawiło się aż pięć projektów ustaw regulujących status obszarów metropolitalnych. Generalną ideą tych projektów było ustanowienie *quasi-szczebla samorządu metropolitalnego* [Kaczmarek 2018]. W 2015 r. Sejm RP uchwalił *Ustawę o związkach metropolitalnych*, jednak w wyniku zmian władz centralnych została ona zniesiona nowymi przepisami prawa. Zamiast niej w 2017 r. weszła *Ustawa o związku metropolitalnym w województwie śląskim*, obejmująca terytorium tylko miast konurbacji katowickiej pod nazwą Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia. Pewną nadzieją na integrację procesu zarządzania w obszarach metropolitalnych miał być instrument polityki spójności UE – ZIT (Zintegrowane Inwestycje Terytorialne). Nie został on w pełni zaimplementowany do praktyki działania międzygminnego w Polsce. Jak ocenia T. Kaczmarek *Przyjmując kryteria OECD, ..., tylko 53% (w krajach OECD – 68%) obszarów metropolitalnych w Polsce działa w formule mającej własne organy zarządcze, i to w formule zaliczanej do weak metropolitan integration* [Kaczmarek 2018: 284].

## Tożsamość organizacyjna a tożsamość metropolitalna

Ten krótki zarys historii kształtowania się myśli metropolitalnej napotykającej różnego typu bariery prawne, biurokratyczne i mentalne w Polsce, ma w ocenie autorów niebagatelne znaczenie dla odbioru społecznego nie tylko polskiej klasy politycznej różnych szczebli administracji. Wywołuje on przede wszystkim duży oddźwięk społeczny i toruje drogę dla procesów społecznych odzwierciedlonych w mentalnym określeniu się jednostki i wspólnoty wobec zamieszkiwanego terytorium w jego ponadlokalnym wymiarze, w szczególności w wymiarze metropolitalnym. Jak to ujmują A. Klasik *et al.* [2014: 21] mieszkańcy ci w *swoich zachowaniach wyrażają zarówno własną lokalność, jak i tożsamość metropolitalną, a jednocześnie tkwią aktywnościami i wirtualnie w innych częściach świata.*

Mentalnemu procesowi kreowania tożsamości metropolitalnej powinno towarzyszyć działanie na rzecz kształtowania odpowiedniej kultury i tożsamości organizacyjnej, obejmującej interesariuszy zarówno z miasta centralnego, jak i jego strefy funkcjonalnej (dojazdów do pracy i usług). Tożsamość organizacyjną można określić jako *pewną wspólnotę celów, zasad i strategii działania charakterystycznych dla konkretnej organizacji i odróżniających ją od innych* [Czarnota-Bojarska 2010: 68]. Tożsamość organizacyjna zatem to pewne normy społeczne i organizacyjne oraz wzorce kulturowe, które przyswojone na danym obszarze metropolitalnym mogą utorować drogę do skutecznego i efektywnego zarządzania obszarami metropolitalnymi. Ten nowy rodzaj tożsamości zbiorowej, zdaniem B. Kożucha [2017] można określić mianem tożsamości metropolitalnej. Ponieważ dany obszar metropolitalny zamieszkują społeczności podzielające różne normy i wzorce kulturowe, to oznacza, że należałoby mówić raczej o tożsamościach metropolitalnych. Są jednak przesłanki wskazujące na wspólne wartości podzielane przez ogół mieszkańców obszaru metropolitalnego. Do nich zaliczyć można: funkcjonowanie społeczeństwa sieciowego, przekraczającego utrwalone tradycjami granice administracyjne oraz wzrost znaczenia mobilności tak rzeczywistej, jak i wirtualnej mieszkańców jednostek lokalnych, a także wzrastającą rolę aktywnej partycypacji lokalnych społeczności w zarządzaniu rozwojem obszarów metropolitalnych. Ten utylitarny charakter zarządzania sprawia, że kształtowanie tożsamości metropolitalnej jest pobawione podejścia emotywnego, tak charakterystycznego dla kształtowania się tożsamości lokalnej, regionalnej, czy też narodowej [Kożuch 2017].

## Delimitacja obszarów metropolitalnych w Polsce a kształtowanie się tożsamości metropolitalnej

Z zarządzaniem metropoliami i instytucjonalizacją procesów metropolizacji łączy się ściśle zagadnienie delimitacji terytorialnej obszarów metropolitalnych. Delimitacja ta ma podstawowe znaczenie dla kształtowania się tożsamości metropolitalnej. W os-

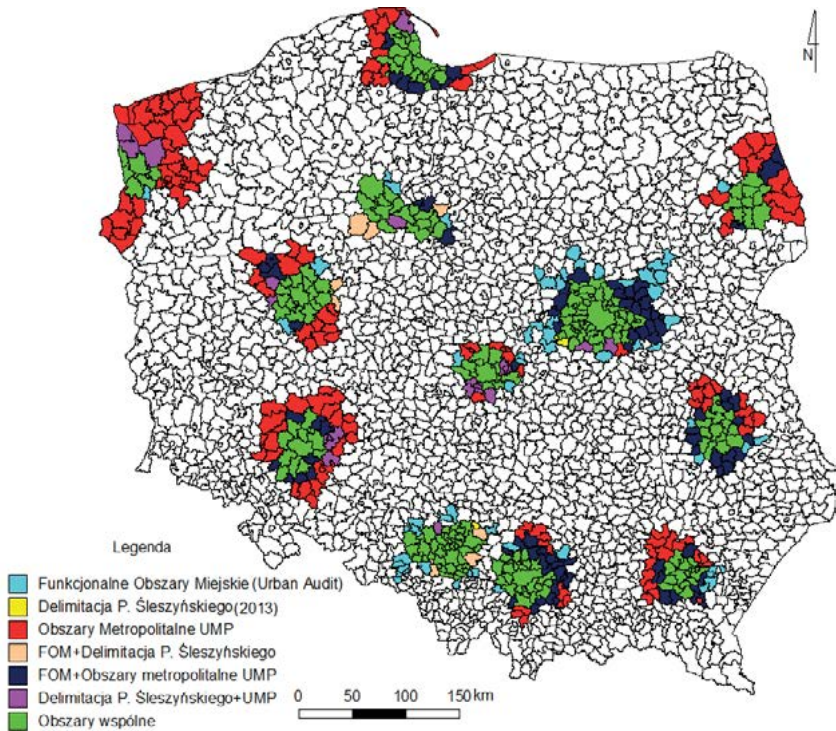
tatnich dwudziestu latach przeprowadzono w Polsce wiele delimitacji obszarów metropolitalnych. Jednymi z pierwszych były delimitacje opracowane w pierwszych latach XXI w., przeprowadzone dla obszarów metropolitalnych na podstawie *Ustawy z 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym* (w dalszej części artykułu określanej skrótem „u.p.z.p.”). Ustawa ta wprowadza po raz pierwszy w Polsce do planowania przestrzennego pojęcie obszaru metropolitalnego. Na jej podstawie większość sejmików wojewódzkich podjęła uchwały o przystąpieniu do sporządzenia tego rodzaju planów [Kaczmarek, Mięka 2007]. Trzeba zaznaczyć, że ustawodawca nie ustalił kryteriów delimitacji obszarów metropolitalnych, co prowadziło do dużej swobody wyboru kryteriów i mierników zastosowanych przy delimitacji obszarów metropolitalnych. To siłą rzeczy woluntarystyczne podejście sprawiło, że wyznaczone obszary metropolitalne miały bardzo zróżnicowany zasięg, oparty przede wszystkim na kryteriach strukturalnych, a rzadziej kryteriach funkcjonalnych. Po wprowadzeniu do planu przestrzennego zagospodarowania województwa uzyskiwały rangę oficjalnego dokumentu planistycznego. Miało to szerokie konsekwencje dla odbioru społecznego tego nowego instrumentu polityki przestrzennej, tak przez władze lokalne, jak i mieszkańców. Pomogły w tym odbiorze zarówno seminaria, konferencje i spotkania z władzami lokalnymi przedstawicieli kręgów naukowych, jak i media w przekazie do społeczności lokalnych. Odbiór ten wzmocniły też liczne artykuły naukowe na temat polskich obszarów metropolitalnych, ekspertyzy i raporty. W tym przekazie nie brakowało polskiej statystyki, bowiem część urzędów statystycznych zaczęła publikować dane statystyczne dla tych obszarów. Wymienione wyżej działania wielu gremiów „okołometropolitalnych” dały podstawy do klimatu sprzyjającego wprowadzeniu do opinii społecznej pojęć i odniesień metropolitalnych, w tym odniesień terytorialnych konstytuujących ramy przestrzenne obszarów metropolitalnych. Można te słabo sformalizowane działania uznać za pierwszą fazę *quasi*-instytucjonalizacji politycznej obszarów metropolitalnych. Te różnokierunkowe działania dawały jednocześnie podwaliny do pojawienia się pewnych oznak poczucia, mniej lub bardziej uświadomionego, tożsamości metropolitalnej.

W pierwszym dziesięcioleciu XXI w. pojawiły się nowe wyzwania w zakresie planowania przestrzennego związane ze wzrastającą dynamiką procesów metropolizacji. Ich przejawem było powstanie wielu programów uwzględniających potrzeby integracji obszarów wysoko zurbanizowanych m.in. miejskiego wymiaru terytorialnego w ramach poszczególnych polityk UE. Kluczowym narzędziem w ramach polityki spójności UE jest program Urban Audit, w kolejnych latach pojawiło się nowe narzędzie wsparcia terytorialnej koordynacji działań na miejskich obszarach funkcjonalnych w postaci Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych (ZIT). Również na gruncie polskim powstało wiele projektów ustaw metropolitalnych. Wszystkie te programy wprowadzały pojęcie obszaru metropolitalnego (także terminów pokrewnych) do zasobu działań polityki miejskiej. Były też wyzwaniem dla badań w zakresie planowania przestrzennego i zarządzania terytorialnego. Trzeba jednak skonstatować, że pomimo niewątpliwie wielkiego zasobu doświadczeń i projektów metropolitalnych, w Polsce nie ustalono jednoznacznych kryteriów delimitacji obszarów metropolitalnych, a istnieje



jące delimitacje są wyznaczane o jednostki przestrzenne różnych szczebli administracyjnych (statystycznych) NUTS 5, NUTS 4, NUTS 3. Delimitacje te różnią się znacznie zasięgiem. Najmniejszy zasięg zazwyczaj charakteryzuje delimitacje stosowane na potrzeby wykorzystania środków finansowych z UE. Skrajnym przykładem „okrojenia” terytorialnego faktycznego regionu funkcjonalnego jest Delimitacja Krakowskiego Obszaru Metropolitalnego przeprowadzona na potrzeby Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych. Oprócz Krakowa obejmuje ona zaledwie 14 gmin [<https://bip.malopolska.pl/metropoliakrakowska>]. Delimitacja ta narusza zalecenia byłego Ministerstwa Rozwoju Regionalnego (MRR) [Kożuch 2017]. *W tym kontekście może napaść niepokojem fakt, że utworzenie Krakowskiego Obszaru Funkcjonalnego (KrOF) doprowadziło do rozbicia struktury większego obszaru ujętego w dokumentach strategicznych województwa, tj. subregionu Krakowski Obszar Metropolitalny, co w przyszłości może doprowadzić do zwiększania różnic rozwojowych i infrastrukturalnych pomiędzy gminami KrOF a resztą subregionu* [Kociuba 2017: 73]. Wymieniony wyżej brak koordynacji ustaleń delimitacyjnych, nie tylko może przyczynić się do powstania napięć w zakresie rozwoju społeczno-gospodarczego, będzie on też zasadniczo wpływał na zaburzenie zainicjowanego procesu budowy tożsamości metropolitalnej w gminach podkrakowskich. Proces ten może pojawić się także w pozostałych obszarach metropolitalnych. Porównanie bowiem zasięgów wytyczonych obszarów metropolitalnych dla 12 miast centralnych zgodnie z listą Unii Metropolii Polskich (UMP) z zasięgami według innych delimitacji: P. Śleszyńskiego [2013] i programu Urban Audit (Funkcjonalne Obszary Miejskie), pokazuje nam skalę przestrzennego zróżnicowania w zakresie wytyczonych zasięgów oddziaływania miast centralnych w Polsce (ryc. 13). Mamy całe spektrum gmin, które są umieszczone w różnych konfiguracjach przestrzennych. Największy zasięg posiada delimitacja P. Śleszyńskiego, wykonana na zlecenie MRR, najszerszą strefę obszaru oddziaływań w większości polskich metropolii wykazuje delimitacja UMP. Nie licząc metropolii warszawskiej Funkcjonalne Obszary Miejskie, wyliczone na podstawie dojazdów do pracy, lokują się, w zakresie zasięgu oddziaływań, pośrodku obu wspomnianych wersji. Ta mozaika przestrzennych związków peryferyjnych stref metropolitalnych, wskazuje jednocześnie, na zasadnicze trudności w zakresie współpracy poszczególnych jednostek samorządu terytorialnego (JST) w ich obszarach metropolitalnych. Im bardziej dana JST jest oddalona od centrum metropolitalnego, tym problemy te mogą bardziej narastać.

To samo spostrzeżenie dotyczy kwestii tożsamości metropolitalnej. Budowanie tożsamości w sytuacji braku pewnego określenia się terytorialnego względem obszaru metropolitalnego jest problematyczne i mocno utrudnione. Co jest równie istotne dla kreowania m.in. tożsamości metropolitalnej, nie sporządzono urzędowego zapisu listy obszarów metropolitalnych (jakkolwiek taka lista została zaproponowana w *Zaktualizowanej Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju z 2005 r.*). Po dziś dzień w oficjalnych dokumentach planistycznych funkcjonują też dla części obszarów różne nazwy oficjalne.



Ryc. 13. Delimitacje miejskich obszarów funkcjonalnych według różnych autorów

Źródło: opracowanie własne.

## Kształtowanie się tożsamości metropolitalnej w wymiarze społecznym

### Od tożsamości terytorialnej miasta do tożsamości metropolitalnej

Prowadząc dyskurs na temat tożsamości metropolitalnej wychodzimy od podstawowych pojęć dotyczących tożsamości terytorialnej. Tożsamość terytorialna jest szczególnym przypadkiem tożsamości społecznej i kulturowej. Za P. Weichhartem tożsamość terytorialna (indywidualna) to *emocjonalna ocena i umysłowa reprezentacja danego obszaru, z którym człowiek się identyfikuje i postrzega jako część samego siebie*. Natomiast tożsamość terytorialna (zbiorowa) to *tożsamość pewnej grupy, która postrzega określony fragment przestrzeni jako część składową poczucia wspólnej przynależności, które jest funkcjonalne wobec spójności grupowej i stanowi przy tym ele-*

*ment ideologicznej reprezentacji koncepcji „My”* [za Łukowski 2002: 82-83]. W badaniach społecznych oraz geograficznych spotykamy się z hierarchizacją kontaktów społecznych w odniesieniu do przestrzeni. W ten sposób można mówić o kontaktach odniesionych do konkretnych fragmentów przestrzeni (dom, podwórko, ulica, miejscowość, miasto, region, państwo, obszar regionalnej wspólnoty ponadnarodowej, kontynent czy też skala globalna). Na ten hierarchiczny porządek postrzegania tożsamości terytorialnej zwraca uwagę wielu badaczy [Łukowski 2002; Bierwiazzonek 2013; Mihaylov, Runge 2018; Walter-Rog 2018]. W porządku hierarchicznym istotną rolę ogrywają badania tożsamości miasta. Miasto jest prawdopodobnie najczęstszym przedmiotem badań nad tożsamością terytorialną. Stąd też dysponujemy wieloma odniesieniami definicyjnymi do pojęcia tożsamości miejskiej. Pragniemy zwrócić uwagę na niektóre z nich, ze względu na ich potencjalne możliwości implementacji do badań tożsamości metropolitalnej.

W rozumieniu A. Wallisa tożsamość miejską można odnieść do czterech wymiarów identyfikacji jednostki i grupy osób do przestrzeni miejskiej. Są to:

1. *Poczucie tożsamości jednostki i grupy ze społeczeństwem miasta.*
2. *Poczucie tożsamości z miastem – jego murami, krajobrazem przestrzeni.*
3. *Poczucie tożsamości z przeszłością miasta-murów i miasta-społeczności.*
4. *Poczucie tożsamości z celami i przyszłością miasta* [Wallis 1990: 173].

Miasto w tym założeniu jest systemem złożonym z dwóch podsystemów społecznego i urbanistycznego. Przy czym wymiar społeczny rozumiany jako przestrzeń społeczna jest *użytkowany i kształtowany przez nią [zbiorowość społeczną] obszar, z którym wiąże ona system wiedzy, wyobrażeń, wartości i reguł zachowania, dzięki którym identyfikuje się najpełniej z tym właśnie obszarem* [Wallis 1990: 26]. W tej definicji przestrzeń społeczna jest wartością autoteliczną zapośredniczoną przez jednostkę (grupę). Zdaniem Wallisa wartość przestrzeni można odnieść do trzech jej kategorii, mianowicie wartości funkcjonalnych, egzystencjalnych i sytuacyjnych. Wartości funkcjonalne dotyczą społecznego statusu i funkcji, jakie ona wypełnia, sytuacyjne nawiązują do poczucia bezpieczeństwa, możliwości wypełnienia pożądaných społecznie ról i identyfikacji z daną przestrzenią. Wartości egzystencjalne mają emotywny charakter, odnoszą się do poczucia tożsamości społecznej i kulturowej oraz światopoglądu [Wallis 1990: 28-30].

Obok wymiaru społeczno-urbanistycznego A. Wallis wprowadza ós temporalną i odniesienie do czasu na skali przeszłość – przyszłość miasta. Przywołane cztery wymiary, dają szeroką gamę możliwych sytuacji identyfikacyjnych w przestrzeni miejskiej wytwarzając swego rodzaju mozaikę tożsamości miejskich. Ten walor różnorodności postaw tożsamościowych jednostek i grup w mieście jest nie do przecenienia w rozumieniu istoty utożsamiania się tych jednostek i grup z przestrzenią metropolitalną, współcześnie mocno sfragmentyzowaną i podzieloną społecznie. To co może na swój sposób łączyć te metropolitalne grupy i wytwarzać poczucie tożsamości metropolitalnej to zróżnicowanie kulturowe mieszkańców. Bo jak stwierdza to A. Sadowski *Konstruowanie tożsamości miasta heterogenicznego kulturowo wynika z zasadniczej potrzeby neutralizowania lub przynajmniej kanalizowania utrzymujących się podziałów*

społecznych poprzez wytwarzanie wspólnie podzielanych kodów kulturowych będących właśnie wyrazem tożsamości miasta [Sadowski 2009: 40-41]. Tę samą konstatację możemy odnieść do obszaru metropolitalnego (metropolii rozumianej jako funkcjonalnie spojone miasto centralne ze swoim zapleczem – obszarem oddziaływań). Z punktu rozpatrywania pojęcia tożsamości metropolitalnej warto przytoczyć definicję tożsamości miasta wspomnianego wyżej autora, który stwierdza, że *tożsamość miasta stanowi swoisty rodzaj poczucia zbiorowego, uogólnionej postawy, takiego zgeneralizowanego utożsamienia z miastem, które pozwala łączyć w całość wielość elementów (czynników) składających się na złożoną architektoniczno-urbanistyczną oraz społeczno-kulturową tkankę miasta. W obręb uogólnionej postawy względem miasta lub zgeneralizowanego utożsamienia z miastem wchodzi przynajmniej następujące utożsamienia częściowe (identyfikacje): tożsamość terytorialna z miastem, tożsamość ideologiczna, złożone postacie utożsamienia z mieszkańcami miasta, poczucie ciągłości historycznej i towarzyszące temu utożsamienie z historią miasta i jego mieszkańców, „zakorzenienie” w semiotyce miasta oraz wyraźne poczucie odrębności w stosunku do innych miast* [Sadowski 2009: 47]. Z punktu kreowania tożsamości metropolitalnej istotne wydaje się zwrócenie uwagi na wymiar historyczny, o którym wspominał, przywołany wcześniej A. Wallis, a mocno zaakcentował go w swojej definicji tożsamości miasta A. Sadowski. Warto zauważyć, że ten aspekt stanowi istotę w definicji A. Łuczak [2000], która oznajmia, że *tożsamość miasta tworzy zbiór uwarunkowanych historycznie cech charakterystycznych dla miasta, które wyróżniają je spośród innych i wyrażają się wszelkimi działaniami, jakie są podejmowane w mieście, w celu tworzenia jego swoistej osobowości i charakteru* [Łuczak 2000: 46]. Na ten aspekt zwracają również uwagę E. Glińska [2011] i M. Lewicka [2008]. Tworzenie osobowości i charakteru ma, jak można sądzić, znaczenie dla mieszkańców, nie tylko miasta centralnego, pomagają one w identyfikacji z metropolią społecznościom zamieszkujących strefy suburbanalne, a także peryurbialne.

Refleksja na temat historycznych uwarunkowań tożsamości i identyfikacji z miastem odnosi się także do miejsc w mieście, a więc przestrzeni obdarzonych znaczeniem [Tuan 1987]. Te miejsca odnajdujemy także w przestrzeni metropolitalnej. Odnoszą się one do przeszłości historycznej i są zapisane w tkance urbanistycznej miasta, jego formach architektonicznych, rozplanowaniu ulic i placów, usytuowaniu charakterystycznych obiektów i punktów orientacyjnych (*landmarków*). Tworzą one rozpoznawalny i niepowtarzalny krajobraz miasta (*cityskype*) pełen symboli, magiczności i niezwykłości. Do tej wyjątkowości miasta i identyfikacji z nim nawiązują też naukowcy, którzy tożsamość miasta identyfikują z pojęciem „genius loci”. Między innymi M. Madurowicz zabierając głos w tym kontekście stwierdza, że *miasto posiada tożsamość, [która] wyrasta z określonej kultury, geografii, historii, jest odwzorowaniem procesów, które w nim zachodzą [...]. Tożsamość miejską niekiedy rozumie się podobnie, jak ‘genius loci’, geniusz miejsca, duch opiekuńczy miejsca, którego obecność zdradza raz krajobraz, to znowu architektura, sami ludzie, bądź funkcjonujące mity i przesady* [Madurowicz 2007: 103]. Można przyjąć, że właśnie to odczuwanie ducha miejsca

i miasta, szczególnie dotyczy jego przestrzeni centralnych i zazwyczaj historycznych, pełnych nawarstwień kulturowych. Są to często miejsca centralne dla całego obszaru miejskiego i jako takie są wyznacznikami kultury nie tylko miasta, ale i całej metropolii. Zatem miasta obdarzone tym duchem mogą pełniej oddziaływać na cały region miejski, co pozwala mieszkańcom jego stref peryferyjnych mieć poczucie włączenia i pełniej identyfikować się z miastem centralnym.

## Poczucie tożsamości miejskiej i metropolitalnej w ośrodkach z przerwana ciągłością społeczną i materialną

Nawarstwienia kulturowe są związane m.in. z zachowaniem, czy też jego brakiem, fizycznych cech miejsc. Poruszamy zagadnienia poczucia ciągłości historycznej w jej wymiarze materialnym. To poczucie ciągłości posiada także wymiar społeczny i roz-tacza się na mieszkańców, których tożsamość jest powiązana z ciągłością (lub jej brakiem) bytowania (określimy ją jako ciągłość rezydencjalną) w danym miejscu, mieście. Brak ciągłości może być wywołany czynnikami przyrodniczymi – katastrofy naturalne (tsunami, wybuchy wulkanów, trzęsienia ziemi, huragany i tornada). Była i jest nadal przerywana także konfliktami zbrojnymi, zmianami granic, czystkami etnicznymi. Europa, w tym Europa Środkowa, a zwłaszcza Polska i polskie miasta doświadczyły konsekwencji tych przerw ciągłości, których przyczyną była druga wojna światowa i jej następstwa. Wiązały się one nie tylko z fizycznym zniszczeniem tkanki materialnej miast i dziedzictwa kulturowego, lecz także z masowymi przesiedleniami mieszkańców miast i wsi, które były zamieszkiwane od pokoleń przez narody zamieszkujące Europę Środkową. Konsekwencją drugiej wojny światowej była też masowa fizyczna likwidacja milionów mieszkańców tego regionu (zwłaszcza ludności żydowskiej i Polaków), w tym w dużej mierze społeczności miejskich. Następstwa drugiej wojny światowej spowodowały przerwanie ciągłości osadniczej i społecznej w omawianym regionie w większości dużych miast, współczesnych metropolii (tab. 6).

Miało to zasadnicze znaczenie dla przerywania poczucia tożsamości mieszkańców (tych, którzy przeżyli) i utraty tożsamości miejsc i miast. Te dwa rodzaje tożsamości spletały się przez wiele lat po wojnie we wszystkich dużych polskich miastach i poniekąd są obecne w społecznym doświadczeniu współcześnie. Świadczą o tym wypowiedzi respondentów mieszkańców Wrocławia i Gdańska [za: Bierwaczonek *et al.* 2017]:

- 1) Wrocław – wymiana ludności, tworzenie nowej tożsamości i nowa tkanka urbanistyczna

*Pierwszym wyróżnikiem jest właśnie to „odzyskanie”, to tożsamościowe przesunięcie wynikające z całkowitej wymiany populacji z tego, że nagle w 1945 roku zrobiło się z tego polskie miasto. Nastąpiła konieczność, organiczna, stworzenia nowej tożsamości (Wrocław, M. Bieniek, 35, kurator ESK).*

Tabela 6. Przemiany społeczno-ludnościowe i tkanki osadniczej w Europie od II wojny światowej po współczesność

Miasta		Przemiany społeczno-ludnościowe				
		o zachowanej w większości strukturze społecznej i etnicznej	o ciągłości społecznej, ale nie etnicznej	o ciągłości etnicznej, ale nie społecznej	o częściowym braku ciągłości etnicznej i braku ciągłości społecznej	o braku ciągłości etnicznej i społecznej
Przemiany osadnicze	Miasta o zachowanej tkance osadniczej (urbanistycznej)	Ateny Lizbona Mińsk Moskwa	Amsterdam + Barcelona + Bruksela + Kopenhaga + Madryt + Mediolan + Monachium + Paryż + Sztokholm + Wiedeń +	Bratysława Belgrad Sofia Zagrzeb	Budapeszt Bukareszt Konurbacja Katowicka (część wschodnia) Kraków Łódź Praga Wilno	Lwów Ryga + Konurbacja Katowicka (część zachodnia)
	Miasta o przerwanej ciągłości osadniczo-urbanistycznej (miasta zniszczone)	Hamburg Kolonia Liverpool Petersburg Rotterdam Wołgograd	Berlin – część zachodnia Frankfurt Londyn	Berlin – część wschodnia Drezno Gdynia Poznań	Warszawa	Gdańsk Szczecin Wrocław

+ miasta o dużym udziale obcokrajowców (stanowiącym ponad 20% ogółu mieszkańców)

Źródło: opracowanie własne.

*To jest tożsamość polskiej Ameryki. Tutaj każdy skądś przyjechał, może już nie my, ale nasi rodzice, dziadkowie. Nie mamy własnej gwary, nie mamy własnych tradycji kulinarnych czy tańców ludowych, to co mamy jest miksem tego, co zostało przywiezione i zastane (Wrocław, M. Mutor, 36, dyrektor ośrodka „Pamięć i Przyszłość”).*

*Pierwsze co mi przychodzi do głowy to to, że to jest miasto super-historycznego węzła gordyjskiego i to jest najciekawsze i charakteryzuje je. Jest starym miastem zbudowanym od początku (Wrocław, M, 34, historyk sztuki).*

2) Gdańsk – 1000 lat z 70-letnią historią

*Żyjemy w mieście 1000-letnim, z 70-letnią historią, w mieście z piętnem naznaczenia, w którym staje się nowe (Gdańsk, B. Dejna, 68, Nadbałtyckie Centrum Kultury).*

*Myszę, że 1945 rok to ważna cezura w ponad tysiącletniej historii Gdańska. Jesteśmy młodą społecznością nie w sensie demograficznym, ale w sensie ciągłości. W 1945 r. zaczęliśmy budować społeczność miejską jako pochodzącą z przesiedleńców i z byłego województwa wileńskiego, poleskiego czy lwowskiego, ale też i przybyszów z centralnej i południowej Polski z niewielkim udziałem Polonii z Wolnego Miasta Gdańska, ale także przybyszy z Kaszub i Kociewia (prezydent Gdańska P. Adamowicz).*

Generalnie można mówić o znacznym zróżnicowaniu możliwych postaw tożsamościowych w miastach polskich i europejskich (tab. 6), splatają się bowiem czynniki przerwania ciągłości osadniczej ze społeczną. Wśród miast, które doświadczyły całkowitej wymiany ludności i jednocześnie uległa zniszczeniu ich struktura urbanistyczna (centra doświadczyły kompletnej degradacji) znalazły się Gdańsk, Szczecin i Wrocław. Inne, jak Warszawa, doznały kolosalnych zniszczeń, przy czym część przedwojennych mieszkańców zdołała się uratować z pożogi wojennej. Takie miasta, jak Kraków czy Łódź nie poniosły większych uszczerbków w substancji budowlanej, natomiast zatraciły swój wieloetniczny charakter, szczególnie Łódź – przed wojną określana miastem czterech kultur. Obok ludności polskiej zagładzie uległa ludność żydowska, będąca społecznością typowo miejską.

W przypadku Warszawy doszło do przerwania ciągłości osadniczo-urbanistycznej i częściowego zatracenia ciągłości etnicznej. Te miasta, które posiadały duże dzielnice żydowskie, jak Łódź i Kraków zapełniły się po wojnie mieszkańcami pochodzącymi z Kresów Wschodnich oraz Polski Centralnej i Południowej. Trzeba też podkreślić, że w latach 50., 60. i 70. XX w. na skutek olbrzymich ruchów migracyjnych, związanych z forsowną industrializacją kraju duże miasta zaludniły się nowymi mieszkańcami pochodzącymi ze wsi, nie posiadającymi doświadczenia życia miejskiego. Te olbrzymie potoki migracyjne spowodowały „przeoranie” dotychczasowej tkanki społecznej miast. Intensywne procesy migracyjne prowadziły zatem do zmiany i przerwania ciągłości społecznej. Miało to zasadnicze znaczenie dla postrzegania miasta i identyfikacji z nim przez nowych mieszkańców. Można twierdzić, że proces identyfikacji podlegał ustawicznym przemianom i przewartościowaniom na skutek zerwania ciągłości społecznej i etnicznej, był i jest odtwarzany. Współcześnie na ten proces nałożyły się wspomniane wyżej procesy globalizacji, metropolizacji i integracji europejskiej, co powiększa skalę możliwych podejść integracyjnych do miasta. Jednocześnie zachodzące procesy decentralizacji miast centralnych, tzn. procesy suburbanizacji i peryurbanizacji poszerzają terytorialnie obszar miasta do wymiarów obszaru metropolitalnego. Wpływają one poniekąd na rozlewanie się społecznego wymiaru integracji na strefy podmiejskie, co prowadzi do reprodukcji obszaru miejskiego także w wymiarze identyfikacji z dużymi, przybierającymi postać regionów miejskich strukturami osadniczymi, przekraczającymi granice miast centralnych. Procesy te torują drogę do wytwarzania się tożsamości metropolitalnej. To wytwarzanie jest procesem rozpiętym na osi czasu, w stanie wiecznej płynności i „wrzenia”. W tym procesie następuje także ciągła reprodukcja wartości, znaczeń i symboli przestrzeni miejskiej [Soja 1996].

## Tożsamość miejsca *versus* tożsamość przestrzeni

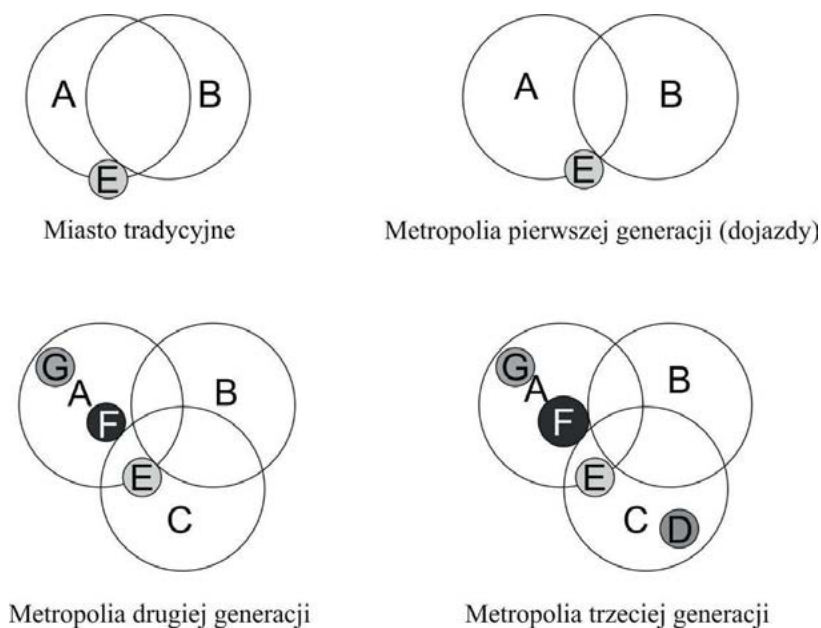
Choć miasto, a także cały obszar metropolitalny i ich tożsamość jest zapisana w przeszłości, to oba te terytoria miejskie podlegają istotnym przemianom, w których udział bierze zarówno przestrzeń, jak i mieszkańcy. Wyrazem tych przekształceń są m. in. nowe terminy opisujące metropolie jako *posmodern global metropolis*, *postmetropolis*, *exopolis*, *galactic metropolis*, *carceral cities*, *simcities*. Nawiązują one do zachodzących procesów globalizacji, glokalizacji, deterytorializacji oraz reterytorializacji [Soja 2001]. W Europie Środkowej, niezależnie od procesów globalizacji i metropolizacji, na przekształcenia miast i związane z nimi identyfikacje mieszkańców wpływ mają procesy transformacji systemowej i integracji europejskiej [Zborowski 2005]. Procesy te prowadzą do „odrywania się” metropolii od reszty kraju, tak w wymiarze społecznym, jak i gospodarczym. Ma to swoje konsekwencje także w wymiarze tożsamości społecznej i kulturowej. Przywiązanie do danego miejsca ustępuje coraz częściej przywiązaniu do przestrzeni [Śliz, Szczepański 2010]. W ten sposób tożsamość miasta związana z lokalną miejską społecznością i miejscem oswojonym i znanym konkuruje z tożsamością metropolitalną, związaną z elitami miejskimi. Elity te, biorąc udział przede wszystkim, w globalnej sieci przepływów ludzi, nie wiążą się z terytorium swego miasta. Zatem tożsamość tej grupy społecznej pozostaje w kręgu tożsamości przestrzeni. Budzi jednak pewne wątpliwości zestawianie tożsamości miasta z tożsamością miejsca, a tożsamości metropolii z tożsamością przestrzeni [Radziszewska 2013]. Metropolia bowiem to mozaika grup społecznych, uwarunkowanych klasowo, narodowo i etnicznie, ekonomicznie, społecznie, demograficznie, a także podzielona na wiele innych wymiarów. Zatem obok, będących obywatelami świata, przedstawiciele klas metropolitalnych, odnajdujemy mieszkańców dzielnic robotniczych, *underclas*, mało mobilne osoby starsze i wiele innych grup pośrednich. Tak więc obszar metropolitalny jest konglomeratem przedstawicieli całej drobiny społecznej, dlatego można mówić o koegzystencji tożsamości miejskiej, tożsamości submetropolitalnej i tożsamości metropolitalnej. Pojęcie tożsamości submetropolitalnej wprowadzają M. Lackowska i Ł. Mikuła [2015] opisując tożsamość mieszkańców Trójmiasta. Oznacza ona identyfikację mieszkańców strefy podmiejskiej z jednym z trzech ośrodków rdzeniowych.

## Tożsamość metropolitalna w świetle koncepcji *city users* (użytkowników miasta)

Od ponad tysiąca lat sytuacja społeczna mieszkańców miast w Europie była relatywnie stabilna. W znakomitej większości zamieszkiwali je stali mieszkańcy, zarówno ci, którzy zdobyli prawo do miasta (obywatele miasta), jak i inne grupy stojące na niższych szczeblach hierarchii społecznej. Relatywnie niewielką grupę tworzyli przy-



jezdni (handlarze, trubadurzy, pielgrzymi i mieszkańcy jurydyk). Dopiero wiek XIX przynosi zasadnicze zmiany w morfologii społecznej za sprawą postępu technicznego (rozwój industrializacji, urbanizacji, a także postępu technicznego (rozwój dróg żelaznych), który toruje drogę rosnącej mobilności osób. Prowadziło to do wzrastającej roli wśród stałych mieszkańców osób przyjezdnych. Pomimo tej znaczącej zmiany w morfologii społecznej miasta, badania przez wiele lat, zdaniem znanego włoskiego socjologa. Martinottiego koncentrowały się na sferze rezydencjonalnej [Martinotti 1996]. Zwracając uwagę na wzrastającą mobilność przestrzenną badacz ten wyróżnił cztery typy struktur miejskich: miasta tradycyjne, metropolie I generacji, metropolie II generacji i metropolie III generacji (ryc. 14) oraz cztery kategorie społeczne: mieszkańcy, dojeżdżający, użytkownicy, miejscy biznesmeni (tab. 7).



Ryc. 14. Typy struktur miejskich (nowa społeczna morfologia miasta)\*

\* Objaśnienia liter w tab. 7.

Źródło: [Martinotti 1996] i opracowanie własne.

Poza stałymi mieszkańcami pozostałe ww. kategorie należą do tzw. użytkowników zewnętrznych (*city users*), czasami określanymi jako użytkownicy miasta, a także popularnym terminem jako goście [Sagan 2011; Kotus *et al.* 2015]. Współcześnie kategoria *city users*, wraz ze wzrostem mobilności przestrzennej, stanowi najbardziej dynamicznie rozwijającą się „grupę społeczną” w dużych metropoliach świata. Jest ona wewnętrznie niezmiernie zróżnicowana, brak jest ustalonych jednoznacznie subkategorii, czyli „rodzajów gości”, którzy podlegają pod to pojęcie. Łączy użytkowników miasta jedna cecha, są to osoby nie przebywające na pobyt stały, zazwyczaj brak jest pełnych i wiarygodnych rejestrów prowadzonych dla poszczególnych rodzajów *city*

Tabela 7. Aktywność miejska według kategorii społecznych

Kategoria społeczna	Rodzaje aktywności miejskich		
	Mieszkanie	Praca	Konsumpcja
A – Mieszkańcy	Tak	Tak/Nie	Tak
B – Dojeżdżający	Nie	Tak	(Tak)
C – Użytkownicy miasta*	Nie	Nie	Tak
D – Metropolitalni biznesmeni	Nie/Tak	Tak	Tak
E – Studenci, doktoranci	Tak	Tak/Nie	Tak
F – Obcokrajowcy**	Tak	Tak	Tak
G – Uchodźcy	Tak/Nie	Nie	Tak

\* Turyści, naukowcy

\*\* Długoterminowi

A–D kategorie społeczne według G. Martinotti [1996]

E–G kategorie społeczne dodane przez autorów

Źródło: [Martinotti 1996] i opracowanie własne.

*users*. Jednocześnie coraz mocniej wchodzi w tkankę społeczną miasta, wpływając na rytm życia jego mieszkańców i ogólny klimat społeczny. Ta zmiana społeczna odbywa się zarówno na poziomie struktur społecznych, jak i struktur przestrzennych (materialnych), które dostosowują się do potrzeb i wymogów funkcjonowania w mieście tej coraz bardziej licznej kategorii społecznej. Dostosowywanie dotyczy wszystkich podmiotów miasta (mieszkańców, grup społecznych, przedstawicieli władz i instytucji) wchodzących w różnego typu interakcje z użytkownikami miast, co może powodować zmiany w kulturze miasta (*town behaviour*), w szczególności przemiany postaw tożsamościowych u mieszkańców. Natomiast obecność *city users* (przynajmniej u niektórych grup) może również wpływać na kształtowanie się pewnych przejawów poczucia związków z miastem, w którym przebywają. Zintensyfikowanie relacji podmiotów miasta z użytkownikami zewnętrznymi może w efekcie zmieniać osobowość jednostki osadniczej (*town personality*).

Jak to stwierdzono wyżej kategoria *city users* jest mocno zróżnicowana, autorzy zaproponowali wydzielenie w jej ramach kilku subkategorii społecznych, które G. Martinotti w swojej pracy (w schemacie nowej społecznej morfologii) szczegółowo nie wyróżnił. Są to studenci, obcokrajowcy przebywający długoterminowo, uchodźcy i inni użytkownicy miasta, jak turyści i naukowcy (tab. 7). Grupy te zostały włączone do czterech typów struktur miejskich, zaproponowanych przez Martinottiego (ryc. 14). Wprowadzenie opisanych subkategorii społecznych pokazuje pewne etapy pojawiania się ich w ramach poszczególnych czterech typów miejskich.

## Użytkownicy miasta – dojeżdżający do miasta centralnego

Zgodnie z zaproponowanym schematem przez G. Martinottiego w metropolii pierwszej generacji pojawia się na szerszą skalę subkategoria dojeżdżających. Są to zarówno ci, którzy przybywają do miasta centralnego do pracy, jak i liczne grupy mieszkańców strefy podmiejskiej dojeżdżających do usług, do placówek handlowych i kulturalnych oraz szkół. Dojazdy i związane z nimi powstanie metropolii pierwszej generacji jest związane z dynamicznie rozwijającymi się procesami suburbanizacji, a później peryurbanizacji [Zborowski *et al.* 2016]. Procesy te były zróżnicowane w czasie i przestrzeni. Rozwinęły się po drugiej wojnie światowej na Zachodzie (w Stanach Zjednoczonych jeszcze wcześniej). W Europie Środkowej pojawiły się na szerszą skalę w latach 90. ubiegłego wieku. Należy jednak zauważyć, że dojazdy we wspomnianym regionie, szczególnie do pracy były mocno rozwinięte w okresie realnego socjalizmu, co miało związek z tzw. ułomną urbanizacją i brakiem możliwości zapewnienia wystarczającej liczby mieszkań w szybko uprzemysławianych miastach. Z punktu zachodzenia procesów identyfikacji z miastem miało to zasadnicze znaczenie. Mieszkańcy ci pochodzili z okolicznych wsi i nie mieli doświadczenia miejskiego, w przeciwieństwie do społeczności suburbanalnej na Zachodzie. Ta bowiem, przenosiła się do suburbiów z miasta centralnego, w ramach procesów decentralizacji miasta. Z tego względu procesy budowania tożsamości metropolitalnej mogły się żywo rozwijać. Trzeba jednak stwierdzić, że studia dla wybranych regionów miejskich w Europie Zachodniej wskazują pojawiającą się odmienną tożsamość metropolitalnej w badanych regionach miejskich. W Barcelonie [Vallbé *et al.* 2015] i Stuttgarcie [Walter-Rogg 2018] mieszkańcy miasta centralnego wykazują wyższe afektywne przywiązanie do miasta rdzeniowego od ich sąsiadów z terenów podmiejskich. Natomiast odmienny układ centrum – peryferie stwierdził Kübler [2016], badając cztery największe regiony miejskie Szwajcarii. W dużych miastach w tym kraju to obywatele mieszkający na suburbiach wykazują silniejsze przywiązanie międzygminne, niż mieszkańcy centrów miejskich. Podobny typ antynomii wystąpił w regionach miejskich Gdańska, Poznania i Wrocławia, gdzie tożsamość metropolitalna jest niższa w miastach centralnych, wyższa na ich peryferiach [Lackowska, Mikuła 2015]. Autorzy ci stwierdzili ponadto, że regionalizm metropolitalny w jego mentalnym sensie łatwiej jest rozwijać w strefach podmiejskich regionów monocentrycznych. Na wzrost świadomości metropolitalnej znaczny wpływ ma liczba i jakość połączeń komunikacją publiczną między miastem centralnym a strefą podmiejską.

## Użytkownicy miasta – studenci

W kolejnej fazie rozwoju metropolitalnego powstaje metropolia drugiej generacji. W metropolii tej generacji pojawia się cała gama zewnętrznych użytkowników miasta, takich jak studenci, turyści obcokrajowcy – ekspaci, i inni imigranci, uchodźcy. Gene-

ralnie nie są oni związani z miastem, czy też obszarem metropolitalnym na stałe, choć mogą przebywać w mieście kilka lat np. studenci.

Studenci tworzą wyróżniającą się i zróżnicowaną grupę osób w mieście. Są to studenci studiów stacjonarnych, mogą to być także studenci studiów zaocznych, podypłomowych oraz doktoranci. Wyróżnia ich m.in. to, że mieszkają w akademikach (coraz mniejsza liczba), mieszkaniach wynajmowanych (coraz częściej), rzadziej kupionych na własność. Teoretycznie nie pracują, w rzeczywistości im starszy rok tym więcej studentów podejmuje pracę. Korzystają z usług miejskich w pełnym zakresie (tak jak stali mieszkańcy), niemniej przeciętnie częściej z kin, pubów, barów, dyskotek i instytucji edukacyjnych. W naszym schemacie nowej społecznej morfologii, zgodnie z koncepcją G. Martinottiego, pojawiają się w metropolii drugiej generacji, w tej bowiem fazie zjawisko studentyfikacji miast mocno się rozwinęło za sprawą umasowienia szkolnictwa wyższego w drugiej połowie XX w. Niemniej studenci byli obecni w dużych miastach od średniowiecza, często tworząc te miasta jako podstawowa grupa mieszkańców (miasta uniwersyteckie). Z tego względu w naszym schemacie typów struktur miejskich umieściliśmy odpowiedni znak (E) zarówno w typie miasta tradycyjnego, jak i metropolii pierwszej generacji. Należy dopowiedzieć, że G. Martinotti nie rozwijał wątku studenckiego zbyt szeroko, koncepcja nowej społecznej morfologii jest bowiem pewną generalną wizją rozwoju społecznych struktur miejskich. Trzeba też powiedzieć, że badania studentyfikacji miasta (*studentification*) są prowadzone tak za granicą, głównie w Wielkiej Brytanii [Smith 2008], jak i w Polsce [Murzyn-Kupisz, Szymtkowska 2015] dopiero od kilkunastu lat. A. Zborowski to samo zjawisko określił mianem „beanizacji” miasta [Zborowski 2005].

Podczas gdy niektóre badania odnoszą się do pozytywnych aspektów studentyfikacji, takich jak ekonomiczny wpływ studentów na miasta, procesy gentryfikacji dzielnic, w których mieszkają, wiele z nich skupia się na negatywnych skutkach studentyfikacji. Kwestie te obejmują degenerację budynków, wypieranie lokalnych usług dla rodzin, ograniczenie wydarzeń społecznościowych oraz fragmentację spójności społecznej [Sage *et al.* 2012]. Najczęściej identyfikowanym negatywnym skutkiem studentyfikacji jest „uciążliwość hałasu”.

Zarówno w literaturze zagranicznej, jak i polskiej brak jest badań na temat tożsamości miejskiej studentów. Można pośrednio jedynie wnioskować, z badań polskich [Kotus *et al.* 2015], że pojawiają się postawy identyfikacji części studentów z miastem. Mianowicie, preferencje przestrzenne studentów przyjezdnych upodobniają się do preferencji studentów miejscowych w miarę wzrostu przebytych lat na studiach. Studenci posiadają słabe kontakty z sąsiadami, natomiast deklarują duże przywiązanie do miejsca zamieszkania. Na starszych latach studiów rośnie obszar penetracji miasta (wydłuża się dzienna ścieżka życia ze względu na podejmowanie pracy), co może dodatkowo wpływać na poczucie więzi z miastem, a poniekąd i jego regionem. Z kolei M. Sokołowicz i E. Boryczka [2010] badając postawy identyfikacji studentów z Łodzią stwierdzają dużą rozbieżność percepcji tego miasta zachodzącą między ocenami studentów będących mieszkańcami Łodzi a ich kolegami pochodzącymi ze strefy podmiejskiej. Na tej podstawie wnioskuje o braku wspólnej dla studentów tożsamości „metropolitalnej”.

## Użytkownicy miasta – turyści

Wśród wymienionych wyżej użytkowników miasta turyści znajdują poczesne miejsce. Jest to kategoria, która rozwinęła się już w XIX w., niemniej w tamtym czasie była mało liczna i zawężona do przedstawicieli arystokracji, wolnych zawodów i bohemy artystycznej, Pod koniec XX w., wraz z neoliberalnym zwrotem w rozwoju społeczno-gospodarczym wśród megatrendów rozwojowych i procesów transformujących znalazła się turystyka, która współcześnie posiada znamiona podstawowej praktyki społecznej [Kowalczyk-Anioł 2018]. W metropoliach drugiej oraz trzeciej generacji, które powstały jako odpowiedź na restrukturyzację bazy ekonomicznej miasta u schyłku ery industrialnej, turystyfikacja zajęła poczesne miejsce w modelu zarządzania miastami i uprawiania polityki miejskiej (polityki opartej na zasadach przedsiębiorczości) [Sagan 2017]. W modelu tym istotną rolę odgrywają przemysły kultury nowego typu. W kreowanie tych przemysłów są włączone władze miejskie i inne podmioty, jak deweloperzy, organizacje turystyczne oraz mieszkańcy jako konsumenci praktyk turystycznych. Kreowanie przemysłu kultury wiąże się z estetyzacją przestrzeni, rewitalizacją dzielnic historycznych, ale też ze swoistym poprawianiem obiektów i kulturowych artefaktów. Praktyki utowarowienia dziedzictwa przybierają różnorodne formy m.in. wyrastają repliki nieistniejących od lat budowli, pojawiają się inwestycje w infrastrukturę kulturalną (muzea, filharmonie, centra kultury, teatry) w formie spektakularnych realizacji i wizji architektonicznych (tzw. efekt Bilbao). Mają one (praktyki) służyć coraz większej rozpoznawalności miasta i osiągnięciu sukcesu komercyjnego [Bierwiazzonek *et al.* 2017], a w efekcie zdobywaniu przewag konkurencyjnych. Działania te prowadzą do utowarowienia tożsamości miasta w ramach strategii marketingowych nawiązujących do zachowań rynkowych miasta – przedsiębiorcy. W ramach tak rozumianej tożsamości miasta dziedzictwo historyczne jest redefiniowane i traktowane jako zasób wartości zaspokajających współczesne potrzeby społeczne, gospodarcze i polityczne [Ashwort 2015]. Nie przynależy do sfery sacrum, staje się produktem rynkowym [Purchla 2017]. W ramach strategii marketingowych to podejście do utowarowienia tożsamości miasta ma na celu nie tylko umacnianie jego pozycji konkurencyjnej na rynku turystycznym, ma również przyciągać nowych mieszkańców [Michałowski 2019]. Utowarowienie tożsamości miasta jest zatem produktem wizerunkowo-marketingowym, gdzie samo miasto ma być postrzegane jako marka. W tym rozumieniu przestrzeń miasta – dobro kultury jest zamieniane w dobro rynkowe, a miejski krajobraz kulturowy (*townscape*) w tzw. *tourismscape* [Jansen-Verbeke 2009]. Wyrazem nowego krajobrazu turystycznego w najbardziej rozwiniętej, ale też kontestowanej, formie przestrzennej i społecznej są turystyczne enklawy, tzw. turystyczne bańki (*tourist bubbles*) zagospodarowane na użytek turysty [Judd 1999]. Są one wykreowanymi sztucznymi przestrzeniami (zespoły hoteli, centra konferencyjne, rozrywki, handlowe i sportowe), koncentrującymi ruch turystyczny. Zazwyczaj są odseparowane od „tradycyjnych” dzielnic miejskich, co pozbawia możliwości wchodzenia w interakcje turystów z mieszkańcami. Pojawiają się też uciążliwości życia miejskiego

lokalnych mieszkańców, co w skrajnej formie prowadzi do wyparcia tych społeczności z ich dzielnic zamieszkania [Jover, Díaz-Parra 2020].

Negatywne strony procesu turystyfikacji, są obserwowane w metropoliach świata i Europy najmocniej penetrowanych przez turystów, w Europie Środkowej do takich należą Praga, Budapeszt i Kraków. Niemniej zjawisko to ma nie tylko swą „ciemną” stronę, jest przez wielu decydentów miejskich (szczególnie w miastach o mniejszym natężeniu ruchu turystycznego) postrzegane jako sposób na rozwój samego miasta i poprawę warunków życia mieszkańców. W tych miastach nie dostrzega się wyraźnych konfliktów na linii turysta – mieszkaniec, obserwowane jest w nich bardziej inkluzyjne podejście do samych turystów i ruchu turystycznego [Kotus 2009]. W tego typu ośrodkach miejskich istnieją tradycyjne przestrzenie penetracji turystycznej oraz asymilacji turystycznej, gdzie kontakt z mieszkańcami jest częsty, prowadzi do poznania miejscowych obyczajów i warunków życia [Liszewski 1999]. Są to zarazem miejsca co najmniej częściowej integracji turystów z lokalną społecznością, co może wpływać na formowanie się nowych postaw tożsamościowych mieszkańców, a także modyfikować postawy samych turystów wobec zwiedzanego miasta.

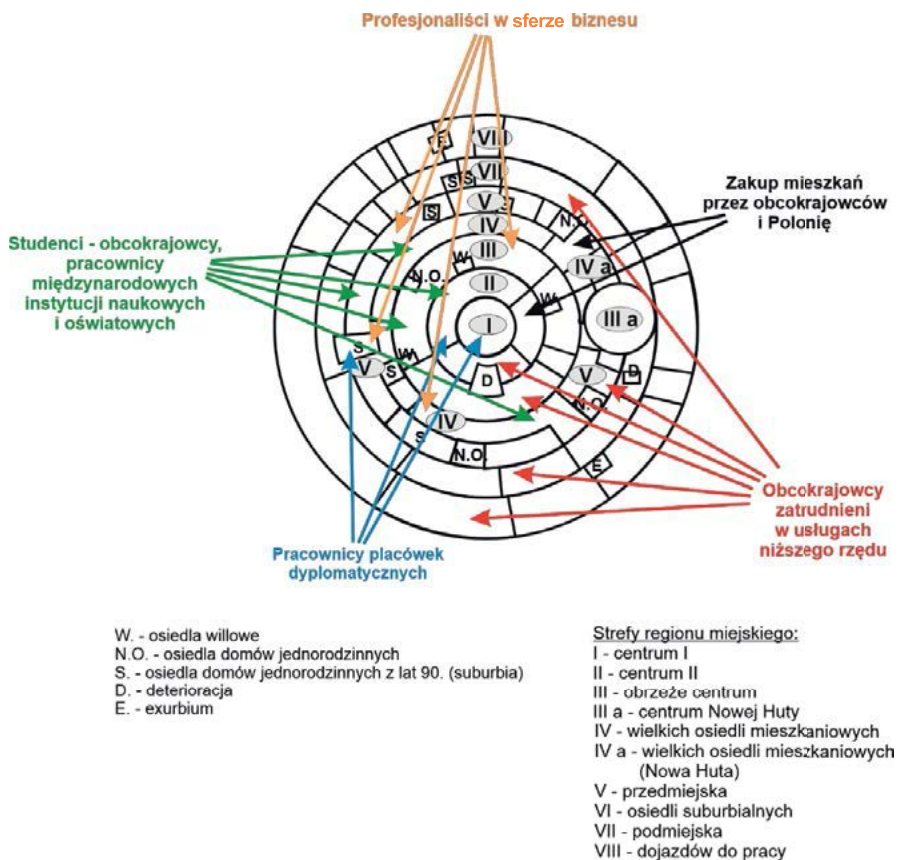
## Użytkownicy miasta – obcokrajowcy

Kolejną kategorią *city users* są obcokrajowcy. W metropolii drugiej generacji tworzą oni istotną i bardzo zróżnicowaną, tak pod względem narodowościowo-etnicznym, jak i społeczno-zawodowym, grupę mieszkańców miasta. Grupa ta wykazuje szczególny brak jednorodności ze względu na stratyfikację społeczną. Możemy wśród obcokrajowców spotkać studentów, profesjonalistów w usługach wyższego rzędu w wysokim statusie społecznym, tę grupę określamy często jako *expaci*, od ang. *expatriate*. W potocznym języku są to cudzoziemcy, osoby z krajów wyżej rozwiniętych [Iglicka, Weinar 2004]. Według definicji słownikowej natomiast cudzoziemcy mają bardziej uniwersalną konotację. Obcokrajowcy to też imigranci. Określenie „imigrant” w języku polskim odnosi się do archetypicznych desygnatów jednostek poszukujących pracy i wyruszających w celu poprawy warunków życia (wyjazd „za chlebem”). Imigrant zatem w tym znaczeniu to osoba podejmująca pracę w usługach niższego rzędu. Imigracja zarobkowa jest dominującą formą mobilności, często ma charakter czasowy lub cyrkulacyjny. Funkcjonuje też pojęcie imigranta nawiązujące do terminologii demograficznej i wtedy rozciąga się ono na całą populację przybywającą do danego kraju. Osobną grupę obcokrajowców tworzą uchodźcy, których od tradycyjnych imigrantów ekonomicznych, dobrowolnych, odróżniają przyczyny migracji odnoszone zazwyczaj do działań o charakterze politycznym albo do klęsk naturalnych.

Obcokrajowcy powszechnie kierują się do miast, zwłaszcza metropolii, stąd ich obecność w metropoliach drugiej generacji. Ich długookresowy pobyt wpływa na przemiany w sferze ekonomicznej, demograficznej, społecznej i kulturowej miasta. Kategoria ta ze względu na pochodzenie zazwyczaj z innych kręgów kulturowych istotnie

oddziałuje na tożsamość miasta. Sama też podlega procesom integracji ze społecznością przyjmującą. Zatem relacje kulturowe i tożsamościowe mogą być zwrotne. Istotną rolę w zakorzenianiu się obcokrajowców w nową społeczność odgrywa proces integracji. Przez Parlament Europejski i Organizację ds. Migracji integracja definiowana jest jako dwustronny proces wzajemnej adaptacji w wymiarze ekonomicznym, społecznym, kulturowym i politycznym, oparty na wzajemnych prawach i zobowiązaniach. Zapewnia on pełne uczestnictwo obcokrajowców w życiu społeczeństwa przyjmującego [Berry 1980]. Przystosowanie do wzorów kulturowych i zwyczajów społeczności przyjmującej odbywa się na drodze poszanowania kultury i tożsamości obcokrajowców. Wzajemne przenikanie kultur i proces integracji nie przebiega bezkonfliktowo. Towarzyszą mu procesy akulturacji i dyfuzji, kształtujące nowe wartości i wzory kulturowe wynikające z kontaktu między zróżnicowanymi etnicznie i kulturowo społecznościami. Na tej drodze dochodzi do wyłaniania się nowej tożsamości imigrantów, wzbogacają się też i otwierają na formy „inności” kulturowej mieszkańcy rodzimi torując drogę do wielokulturowości miasta [Kisiel 2017].

W budowaniu integracji znaczną rolę odgrywa wymiar przestrzenny, gdzie dużą rolę mogą odgrywać procesy segregacji, ale też koncentracji, sukcesji czy inwazji przestrzennej. Należy jednak stwierdzić, że procesy te inaczej przebiegały i nadal rozwijają się odmiennie w miastach Europy Środkowej, w tym w miastach polskich, od tych w metropoliach zachodnich. Przede wszystkim różnicuje je wielkość populacji obcokrajowców. W miastach Europy Zachodniej udział imigrantów jest bardzo duży (por. tab. 6, zaznaczono miasta z ponad 20% udziałem imigrantów). Obserwuje się nadal procesy koncentracji obcokrajowców w wybranych dzielnicach, tworzących enklawy, często są to stare kwartały położone w śródmieściach metropolii, a także wielkie osiedla mieszkaniowe (*vide* Paryż). W Europie Środkowej procesy koncentracji i segregacji są słabo rozwinięte, dotyczy to również polskich miast. Nie oznacza to jednak, że nie istnieją pewne grupy obcokrajowców preferujące dane dzielnice w mieście [Pędziwiatr *et al.* 2019]. Preferencje te są uzależnione od cen mieszkań na rynku nieruchomości i kosztów ich wynajmu oraz dostępu do komunikacji publicznej, a także mniej wymiernych, ale istotnych czynników, jak prestiż danej dzielnicy. Stąd np. ekspaci wybierają w Krakowie dzielnice centralne, w tym Stare Miasto oraz dzielnice zachodnie. Obcokrajowcy – studenci zamieszkują często akademiki, a poza nimi lokują się w pobliżu kampusów, pozostałe grupy imigrantów dość proporcjonalnie rozkładają się w całej przestrzeni miasta, preferując wielkie osiedla mieszkaniowe (ryc. 15). Warto zauważyć, że ten mało spolaryzowany i wskazujący na brak segregacji przestrzennej układ jest niezmiernie sprzyjający dla integracji obcokrajowców z rodzimymi mieszkańcami, a w dalszej kolejności do utożsamiania się ze społecznością przyjmującą. Te tendencje wzmacnia fakt coraz większej akceptacji obcokrajowców w Polsce, objawiający się m.in. w postawach sprzyjających internacjonalizacji rynku pracy. W 1992 r. zgodę na podjęcie przez obcokrajowców każdej pracy w naszym kraju deklarowało tylko 9% respondentów, w 2019 r. takie osoby stanowiły 62% ogółu badanych [CBOS 2020].



Ryc. 15. Współczesny model koncentracji obcokrajowców w regionie miejskim Krakowa

Źródło: opracowanie własne, na podstawie [Zborowski 2005 – zmodyfikowany].

## Użytkownicy miasta – metropolitalni biznesmeni

Ostatnią, z wyróżnionych przez G. Martinottiego, kategorią społeczną są metropolitalni biznesmeni. Do tej grupy zaliczani są także naukowcy, biorący udział w konferencjach, a szczególnie w dużych wydarzeniach typu kongresy i konwencje. W tej grupie są też przedstawiciele świata sztuki – muzycy, artyści teatralni i filmowi, którzy biorą udział w festiwalach i innych spotkaniach świata artystycznego [Kotus *et al.* 2015]. Według Martinottiego wymieniona kategoria *city users* jest do pewnego stopnia „znakiem firmowym” metropolii III generacji, a zatem metropolii, które można określić mianem miast światowych [Taylor 2001]. Są one traktowane jako globalna arena władzy, handlu, usług finansowych, mediów, wiedzy, konsumpcji oraz kultury. Generują globalne powiązania przez posiadanie wyspecjalizowanych zasobów opartych na sektorze wiedzy i działalnościach kreatywnych [Domański 2000; Klasik 2008]. W tych to miejscach pojawia się przede wszystkim metropolitalny biznesmen. Tę



kategorię tworzą jednostki o specyficznych osobowościach. Są to osoby wykazujące się dużą mobilnością, szerokimi kompetencjami, czynnie uczestniczą w życiu publicznym, w tym w kulturze. Mają wysublimowane potrzeby i wysokie aspiracje, są obywatelami świata i czują się dobrze w każdym miejscu zamieszkania. W metropoliach biorą udział w wydarzeniach o dużej randze, często o wymiarze światowym. Spotkania i wydarzenia są organizowane w określonych miejscach, takich jak: centra kongresowe i konferencyjne, hotele z salami konferencyjnymi, obiekty wystawiennicze, hale wielofunkcyjne. Biorąc udział w życiu kulturalnym są uczestnikami renomowanych wydarzeń kulturalnych odbywających się w teatrach, operach, filharmoniach, galeriach czy muzeach. Większość z obiektów, z których korzystają metropolitalni biznesmeni jest położona w centralnych dzielnicach miast. Zatem ich praca zawodowa, ale też i spędzanie wolnego czasu jest zazwyczaj ograniczone do przestrzeni centralnych metropolii. W tej przestrzeni realizowane są dla nich inne podstawowe usługi. W ten sposób kategoria ta wpływa do pewnego stopnia na kreowanie krajobrazu miejskiego w jego wymiarze przestrzenno-urbanistycznym, a przez generowanie licznych miejsc pracy służących obsłudze metropolitalnych gości sprzyja przemianom społecznym dzielnic centralnych. Natomiast kategoria ta sama w sobie nie wchodzi w interakcje społeczne z lokalną społecznością. Jest niejako ponad nią „zawieszona” funkcjonując w transnarodowych przestrzeniach społecznych. Oznacza to, że jej działania są oparte na transnarodowych sieciach społecznych, w ramach globalnych przepływów wiedzy i informacji między światowymi węzłami przepływów. Będąc częstym gościem danej dzielnicy centralnej metropolitalny biznesmen może wchodzić natomiast w interakcje z miejscem (dzielnicą), które są co prawda ulotne, ale w miarę regularne i częste odwiedzanie może prowadzić do pewnego stopnia integracji z miejscem na podstawie jego afektywnego i kognitywnego postrzegania.

## Refleksje na zakończenie – metropolitalna tożsamość hybrydowa

Współczesny człowiek stoi przed wieloma wyzwaniem związanyymi z wejściem w erę ponowoczesności [Giddens 2010]. Era ta jest konfrontowana z jej poprzedniczką – erą nowoczesności, którą cechowały stabilność, przewidywalność, porządek społeczny i pewność. Postmodernizm, ten ułożony porządek świata, zakłócił i napiętnował chaosem, nieuporządkowaniem, niepewnością, niejednoznacznością, pozbawieniem „ciągłości”. Wymiar ekonomiczny i polityczny ponowoczesności znamionuje osłabienie roli państwa i gospodarek narodowych oraz wprowadzenie na arenę międzynarodową korporacji i koncernów (globalizacja ekonomiczna) oraz metropolii światowych i globalnych (metropolizacja). W wyniku swoistej konkurencji metropolie, na drodze procesów reterytorializacji, przejmują część uprawnień przeznaczonych dotychczas dla

państwa [Brenner 1999]. Utrwalone w praktykach społecznych regularne rytmy życia, również wielkomięjskiego, naznaczone sekwencją dnia pracy, doby, tygodnia, przerażają się w wędrówki wzdłuż niezmiernie zindywidualizowanych ścieżek, wymykających się wszelkim przewidywalnym rytmom, a upływający czas ulega harveyowskiej kompresji. Obok stałych mieszkańców, miasto metropolitalne staje się „Mekką” dla turystów ze świata, magnesem przyciągającym obcokrajowców, migrantów zarobkowych i uchodźców. Na szczycie tej „piramidy” przemieszczeń pojawia się metropolitalny biznesmen, obywatel świata.

W kontekście wszechogarniających przemian społecznych, gospodarczych i „turbo-migracji” pojawia się pytanie dotyczące kształtowania się tożsamości mieszkańca metropolii jako terytorium pozostającego w głównym nurcie przemian globalnych. Czy ugruntowane tożsamości lokalne, regionalne oraz narodowe tracą swoje znaczenie i moc, pod presją mechanizmów wykorzeniających, a związane z nią przywiązanie jednostki i grupy do miejsca (terytorium) ulega wyrugowaniu? Czy jednostka została całkiem ubezwłasnowolniona i pozbawiona tożsamości, jak zawyrokowali postmoderniści? Na tak postawione pytania nie ma prostych odpowiedzi. Niemniej dokonany w tym opracowaniu przegląd stanowisk i opinii na temat kształtowania się tożsamości metropolitalnej pozwala na większy optymizm niż mogłoby to wynikać z zaprezentowanych wyżej, faktycznie zachodzących, istotnych zmian globalnych. W naszej opinii współczesną tożsamość metropolitalną można postrzegać jako nieliniowy proces rozciągnięty w czasie, gdzie tożsamość jest poddawana ciągłemu porządkowi „stawania się” – „strukturacji” [Giddens 2006], a działania lokalne powiązane są w relacje przestrzenno-czasowe o wzrastającym zasięgu [Szczepański, Śliz 2015]. Ponadto wspomniany przegląd stanowisk i podejść do oceny możliwości kształtowania się tożsamości metropolitalnej skłania do postawienia tezy, że jest to zjawisko o charakterze hybrydowym. Można zatem współczesną metropolię określić mianem metropolii o tożsamości hybrydowej. Odnosi się to do mocno zróżnicowanego stopnia wytwarzania więzi międzyludzkich i różnych stanów przywiązania do miejsca (terytorium) wśród mieszkańców i użytkowników miasta.

Hybrydowość można też opisać za pomocą koncepcji antropologicznych – metafor. Metropolia łączy się z takimi określeniami, jak miasto zamieszkiwane i użytkowane przez *homo faber* – człowieka pracy, *homo viator* – człowieka w drodze, podróżnika, *homo informatikus* – człowieka informacji, *homo optionis* – człowieka zmuszonego do podejmowania nieustannych wyborów i decyzji. Te określenia charakteryzują różne grupy społeczne przebywające w metropolii.

*Homo faber* – człowiek pracy, jest przede wszystkim przypisywany epoce nowożytnej, jako jednostka przywiązana do konkretnego miejsca z tożsamością ukształtowaną przez miejsce pracy. Niemniej jednak i współcześnie relacje miejsce pracy – miejsce zamieszkania kształtują tożsamość metropolitalną mieszkańców suburbiów.

Bardzo szeroką kategorię mieszkańców i użytkowników metropolii można określić mianem *homo viator* – człowieka w drodze, podróżnika. *Homo viator* to wszyscy *city users* z koncepcji G. Martinottiego [1996]. Są to zarówno studenci, jak i turyści, obcokrajowcy, imigranci zarobkowi i uchodźcy, a także metropolitalni biznesmeni.

Określenie *homo viator* można odnieść także do szerszego kontekstu społecznego, do *człowieka ustawicznie zdążającego do pełni człowieczeństwa i partycypującego w trudach życia* [Szczepański, Śliz 2015: 86].

Współczesny świat, w tym metropolie, jest opanowany również przez *homo informatikus* – człowieka informacji. To określenie odnosi się do wielu jednostek i grup zakotwiczonych bardziej w świecie wirtualnym, niż rzeczywistym. Dotyczy to większości użytkowników metropolii, mieszkańców i *city users*, a w szczególności osoby młode, w tym studentów. *Osoby te są: podłączone (connected), komunikujące się (communicating), skoncentrowane na przyjemnościach (content-centric), skomputeryzowane (computerized), społecznościowe, (community-oriented), zawsze klikające (always clicking)* [Perkowska-Klejman 2019: 24]. Jest to społeczność nastawiona na pochłanianie potężnych ilości informacji, często nieprzydatnych, czasami wręcz fałszywych. Przestrzeń kreowana przez tę grupę jest przestrzenią tożsamości sieciowej [Szczepański, Śliz 2015].

W pewnej opozycji do *homo informatikus* stoi *homo optionis* – człowiek podejmujący nieustannie indywidualne wybory i decyzje dotyczące każdego aspektu swojego życia. U ich podłoża stoją procesy przemian kulturowych, pojawia się zjawisko detradycjonalizacji, w którego efekcie liczne wzory i normy społeczne tracą na znaczeniu. W związku z tym, *homo optionis* jest zobligowany do nieustannego wytwarzania – na podstawie swojej historii życia, ale też kontaktów z odmiennymi kulturami (szczególnie w przypadku metropolii) – własnej tożsamości. W ten sposób traci też na znaczeniu dotychczasowa spójna identyfikacja kulturowa. Szybkie i bezrefleksyjne działania *homo informaticus*, są natomiast zastępowane przez namysł i refleksję. Właśnie za pomocą refleksyjności są weryfikowane postawy jednostek i grup wobec otaczającej je rzeczywistości i świata [Giddens 2006]. W ten sposób kreowana jest „nowa” tożsamość, która również może zaistnieć jako tożsamość terytorialna. Refleksyjność jawi się jako nowy czynnik integrujący społeczność metropolitalną. Nie oznacza to jednocześnie całkowitego odrzucenia kultury jako spoiwa integracji i tożsamości. *Homo optionis* – człowiek refleksyjny, jest bowiem człowiekiem wyboru, ma swobodę kreacji siebie na podstawie relacji międzyludzkich, ale też stosunku do środowiska, tak przyrodniczego, jak i budowanego przez ludzi (*built environment*). Jak stwierdza A. Giddens: *Tożsamość jest projektem refleksyjnym, za który jednostka jest odpowiedzialna [...] Jesteśmy nie tym, czym jesteśmy, ale tym, co z siebie zrobimy* [Giddens 2010: 107].

# ROZDZIAŁ 10

## RYTM MIASTA W ZŁOŻONYCH UKŁADACH OSADNICZYCH

### Wprowadzenie

Każda miejscowość (miasto, gmina wiejska) podlega zmianom w czasie. Dotyczy to zarówno struktury funkcjonalnej, przestrzennej, jak i społeczno-kulturowej. Długi okres monitorowania tych zmian pozwala na identyfikację przyspieszeń/spowolnień lub stagnacji w zakresie dynamiki przeobrażeń zarówno wymienionych wcześniej składowych przestrzeni miejskiej (wiejskiej), jak i całości jednostek terytorialnych. Brak lub niewielka zgodność przemian funkcjonalno-przestrzennych i społeczno-kulturowych może prowadzić do dysharmonii, powodując określone konsekwencje tej nierównowagi. Śledząc historię poszczególnych miejscowości możliwa jest periodyzacja przeobrażeń wynikająca zarówno z aktywności/spadku aktywności lokalnej społeczności, jak i ze zmienności oddziaływań zewnętrznych. Ten rytm przeobrażeń stanowi przedmiot licznych studiów geograficzno-społecznych, ekonomicznych, czy też historycznych. Badania rytmu miasta prowadzone są w różnych kontekstach problemowych. Przykładowo, w kontekście muzycznym zwraca się uwagę, jaki jest wpływ muzyki generowanej w przestrzeni publicznej miasta na przykładzie Wrocławia na obecnych tutaj mieszkańców oraz przyjezdnych [Łosiak 2008]. W naukach medycznych interesującym zagadnieniem stała się odpowiedź na pytanie, jak rytm dobowej egzystencji człowieka wpływa na homeostazę organizmu [Siemiątkowska 2021]. Z kolei J. Piekalski i K. Wachowska [2018] przedstawili rytm rozwoju jednego z placów Wrocławia na podstawie dokumentacji średniowiecznych i renesansowych wykopalisk archeologicznych. Jeszcze innym jest spojrzenie urbanisty, architekta zajmującego się codziennym rytmem dzielnicy śródmiejskiej na przykładzie Katowic [Lewicka 2008]. W badaniach socjologicznych próbę usystematyzowania składowych rytmu miasta podjął H. Lefebvre [2004], zwracając uwagę na doznania wzrokowe, węchowe, dobiegający hałas. Do badań tych nawiązał m.in. K. Hetherington [2013] poszukując związków między bieżącymi doznaniem, których doświadczamy będąc w przestrzeni miejskiej, w jego rytmie funkcjonowania a procesami utrwalania tych doznań w naszej pamięci. Interesująca jest też próba powiązań cykli życia z rytmem miasta, uwzględniając w tym także kontakty sąsiedzkie [Nevejan *et al.* 2018].

Identyfikacja rytmu miasta w złożonym układzie osadniczym stanowi większy problem. Ze względu na lokalne odmienności struktury funkcjonalno-przestrzennej i społeczno-kulturowej, różnice w historycznych, jak i we współczesnych przemianach, czy też uwarunkowania geopolityczne obszaru, rytmy miast będących składowymi złożonego układu osadniczego mogą wykazywać różnego typu odmienności w czasie i w przestrzeni, zarówno w skali wewnątrzmięskiej, jak i międzymiejskiej. Wystarczy podać jeden przykład, tj. funkcjonowanie dobowego rytmu dojazdów do pracy. Analiza przestrzennej struktury dojazdów do pracy w obrębie miast konurbacji katowickiej prowadzona od lat 70. XX w. po współczesność [m.in. Runge J. 1991, 1996; Runge A. 2013; Sitek *et al.* 2016] wyraźnie wskazuje na narastające w czasie znaczenie Katowic w koncentracji przemieszczeń tego typu, zwłaszcza kosztem innych miast tego układu osadniczego. Próba zniwelowania historycznych dysproporcji rozwojowych wschodniej części konurbacji (Zagłębie Dąbrowskie) poprzez lokalizację tutaj Huty Katowice, czy Koksowni Przyjaźń w latach 70. ubiegłego stulecia nie zapobiegła problemom tutejszego rynku pracy, wprost przeciwnie – pogłębiając jedynie dominację przemysłu ciężkiego w gospodarce. W efekcie po transformacji ustrojowej 1989 r. miejscowości wschodniej części konurbacji katowickiej i jego otoczenia są znaczącymi obszarami źródłowymi wyjazdów do pracy w kierunku stolicy województwa, tj. w kierunku Katowic. Wystarczy rejestracja natężenia codziennych przemieszczeń na trasie szybkiego ruchu między Sosnowcem i Katowicami w godzinach porannych i popołudniowych. Ten rytm przemieszczeń według badań transportu samochodowego przekraczający w ciągu doby 100 tys. pojazdów zakłócany jest przez drogowców lub wypadki drogowe, co przyczynia się do powstawania licznych utrudnień w przemieszczaniu się. Celem niniejszego opracowania jest próba zwrócenia uwagi na specyfikę rytmu miasta w złożonym układzie osadniczym, tj. na ile rytm ten jest pochodną uwarunkowań ponadlokalnych, a w jakim zakresie stanowi pochodną cech lokalnej przestrzeni gospodarczej i społeczno-kulturowej. Punktem wyjścia są ogólne własności rozważanego pojęcia rytmu miasta.

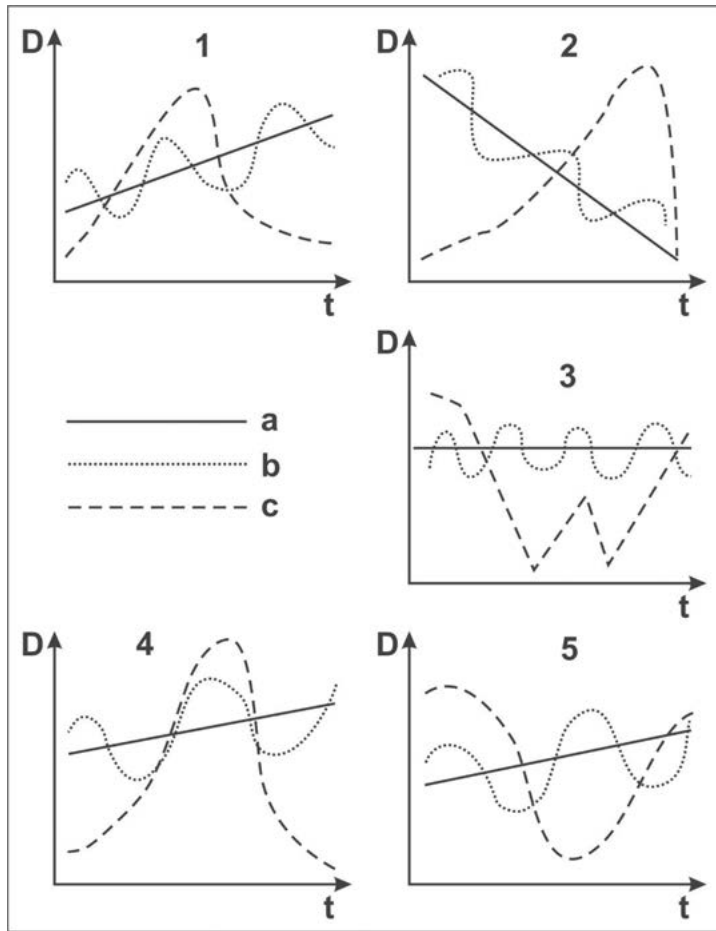
## Rytm miasta i jego własności

Rytm miasta kształtowany jest przez osoby, grupy społeczne, instytucje, zakłady pracy usytuowane w jego obrębie albo poza nim (a rzutujące na ten rytm miasta) w różnym stopniu w przestrzeni miejskiej, jak również w różnym przedziale czasu. Osobowe (indywidualne) kreowanie rytmu miasta wynika z mocy sprawczej zarządzających przestrzenią miejską, jak również kreatorów substancji materialnej miasta. W pierwszym przypadku przedstawiciel Urzędu Miasta może podjąć decyzję o modernizacji infrastruktury technicznej, nawierzchni dróg, remontu elewacji określonego fragmentu miasta, co utrudni, a nawet uniemożliwi dotychczasowe sprawne funkcjonowanie transportu zbiorowego i indywidualnego w pewnej części miasta.

Z kolei dyrektor Miejskiego Przedsiębiorstwa Transportowego – ze względu na okres urlopowy lub epidemię zachorowań wśród kierowców – zmuszony jest do ograniczenia części kursów w obrębie miasta. To samo może dotyczyć okresowego lub ostatecznego zamknięcia określonych placówek handlowo-usługowych w skali roku. Tym samym obserwowane dotąd przemieszczenia w przestrzeni miasta zostają ograniczone lub przekierowane w stronę innych obszarów. Rytm przejazdów komunikacyjnych lub socjalno-bytowych zostaje zakłócony. W drugim przypadku, tj. kreowania substancji materialnej miasta przykładowo deweloper budownictwa mieszkaniowego lub przemysłowego podejmuje decyzję o konkretnej lokalizacji odpowiednio nowego osiedla mieszkaniowego czy też obiektu przemysłowego/usługowego, co z kolei rzutować będzie na codzienny rytm nowych lokatorów, pracowników, użytkowników tych nowych przestrzeni. W szerszej skali terytorialnej może to być nowoczesny zakład przemysłowy nowych technologii, stanowiący zarazem składową specjalnej strefy ekonomicznej. Potrzeby pracownicze tego nowego obiektu spowodują reorientację w strukturze powiązań dotychczasowego rynku pracy, wzmacniając określone kierunki codziennych przemieszczeń, osłabiając lub niwelując inne.

Obok codziennego rytmu związanego z pracą, dojazdami do nauki, przemieszczeniami socjalno-bytowymi, rytm miasta odzwierciedla się także w dłuższych okresach (rytm tygodniowy, sezonowy, świąteczny, miesięczny). Rytm tygodniowy uwidacznia się szczególnie w weekendy w postaci wzmożonych zakupów w marketach, turystycznych wyjazdów turystycznych; rytm sezonowy odpowiada najczęściej letnio-zimowej reorientacji pobytów rekreacyjno-wypoczynkowych odpowiednio nad morzem albo w górach; rytm świąteczny uzewnętrznia się w dniach wolnych ze względu na obchody religijne, czy święta państwowe; zaś rytm miesięczny może być kojarzony z większą lub mniejszą aktywnością fizyczną w zależności od miesiąca w skali roku.

Uogólniając kwestię czasowego zróżnicowania rytmu miasta można posłużyć się statystycznym modelem zmian zjawiska w czasie [m.in. Sobczyk 1995; Runge 2006]. Dla długich szeregów danych rejestrowanych w kolejnych przedziałach czasu możliwa jest identyfikacja tendencji generalnej tych zmian (trend rosnący, malejący albo stabilny w czasie), wahań sezonowych oraz wahań przypadkowych. Jeśli zatem rozpatrujemy rytm miasta w kontekście dobowych, tygodniowych, miesięcznych przemieszczeń mieszkańców w przestrzeni miejskiej, to możemy analizować zarówno wielkość poruszających się za pomocą różnego rodzaju środków komunikacji na podstawie danych różnej kategorii przewoźników. Identyfikacja rytmu dnia możliwa jest także na bazie statystyki liczby korzystających osób z poszczególnych placówek handlowo-usługowych. Spróbujmy rozpatrzeć kilka charakterystycznych przykładów (ryc. 16). Ilustrują one składowe dynamiki zmian, tj. trend, wahania sezonowe i wahania przypadkowe osób odwiedzających hipermarket, liczbę mieszkańców dzielnicy śródmiejskiej, mieszkańców w wielokondygnacyjnym bloku w osiedlu spółdzielczym, odwiedzających specjalistyczną przychodnię zdrowia oraz odwiedzających w muzeum w śródmieściu miasta. Długookresowa rejestracja mieszkańców/uczestników wskazanych miejsc/obiektów dowodzi, że z biegiem czasu zainteresowanie tymi miejscami/obiektami wzrastała w czasie, z wyjątkiem słabnącego trendu w obszarze śródmiej-



Ryc. 16. Rytm miasta identyfikowany za pomocą statystycznego modelu wahań w czasie:

- 1 – odwiedzający hipermarket w centrum miasta, 2 – zmiany w zaludnieniu dzielnicy śródmiejskiej, 3 – liczba mieszkańców w wielokondygnacyjnym bloku spółdzielczym, 4 – odwiedzający specjalistyczną placówkę w centrum miasta, 5 – odwiedzający muzeum w śródmieściu; a – trend zjawiska, b – wahania sezonowe, c – wahania przypadkowe, D – wielkość natężenia danego zjawiska

Źródło: opracowanie własne.

skim. Zgodnie z odnotowywaną w wielu miastach depopulacją i starzeniem demograficznym, zwłaszcza przestrzeni śródmiejskiej, ten trend jest zrozumiały. Zróżnicowanie amplitudy wahań sezonowych wynika z dziennej lub tygodniowej zmienności mieszkańców/korzystających z danej przestrzeni. Wahania przypadkowe rytmu danego fragmentu miasta – odnotowywane w różnych momentach czasu – mogą stanowić pochodną kolejno akcji promocyjnej, okresu przedświątecznego (hipermarket), pojawienia się w przestrzeni śródmiejskiej atrakcyjnego lokalu gastronomicznego, częściej odwiedzanego zwłaszcza przez turystów, organizacji imprez sportowo-rekreacyjnych w przestrzeni osiedlowej lub wzrostu liczby wizyt lekarskich, czy wizyt w muzeum.

Podobne analizy zmienności rytmu miasta można byłoby wykonać dla węzłów komunikacyjnych (lotnisko, dworzec kolejowy, autobusowy, centralny przystanek tramwajowy w mieście), renomowanych placówek gastronomicznych, hoteli, obiektów kultury, czy sportu. Dysponowanie informacjami o rodzaju, wielkości i kierunku zmian w węzłach, obiektach, obszarach będących składowymi rytmu miasta pozwala wykorzystać tego typu analizy w polityce miejskiej w celu usprawniania prawidłowej organizacji przestrzeni miejskiej.

Wskazane różnice rytmu miasta sugerują, że widoczne są one także w układzie przestrzennym, tj. pomiędzy poszczególnymi dzielnicami, obszarami funkcjonalnymi. Obecność wyraźnie zarysowanych obszarów funkcjonalnych powoduje terytorialne domykanie się homogeniczności rytmu poszczególnych fragmentów miasta. Można to obserwować w ośrodkach z odgórnie rozdzielonymi obszarami funkcjonalnymi, jak i w miejscowościach z kształtującym się w dłuższym czasie endogenicznym procesem wykształcania się obszarów funkcjonalnych (odpowiednio Tychy i Katowice).

Na podstawie prowadzonych do tej pory badań geograficznych, socjologicznych, czy historycznych obecność odmienności rytmu miasta dostrzegalne są w Tychach między pierwszymi osiedlami mieszkaniowymi (A,B,C), osiedlami południowej części miasta a strefą przemysłową. Osiedle A wraz z sąsiadującymi osiedlami B i C wybudowano w latach 50. i początku dekady lat 60. XX w. jako inicjacja Nowego Miasta. Zwarta socrealistyczna zabudowa z niewielkimi, średnimi powierzchniowo mieszkaniami, skromnym zapleczem handlowo-usługowym, z pierwszą falą imigrantów pochodzących głównie z sąsiednich lub nieco dalej położonych miejscowości centralnej części województwa śląskiego w znacznym stopniu homogeniczna w zakresie struktury wieku, była silnie związana w zakresie rynku pracy z pobliskimi Katowicami (dworzec kolejowy PKP usytuowany na skraju osiedla A). Wzrostowy trend zaludnienia, jak i potrzeby gospodarcze spowodowały, że w latach późniejszych front budownictwa mieszkaniowego przeniósł się zarówno w kierunku wschodnim, jak i południowym. Wahania sezonowe rytmu pierwszych osiedli mieszkaniowych związane były przede wszystkim z Katowicami (rynek pracy, dojazd do nauki, potrzeby socjalno-bytowe). Silne starzenie demograficzne, zmiany preferencji mieszkaniowych, czy jakości życia, spowodowały, że w latach 70. XX w. pierwsze osiedla nowotyskie przestały być atrakcyjne jako przestrzeń mieszkaniowa. Z tego powodu pojawiały się migracje w kierunku nowych osiedli centralnej i południowej części miasta lub emigracja poza Tychy (wahania przypadkowe o amplitudzie ujemnej rytmu miasta). Kolejnym widocznym obszarem funkcjonalnym – także mieszkaniowym – są centralno-południkowe dzielnice Tychów, których powstanie wiąże się z lokalizacją na początku lat 70. XX w. Fabryki Samochodów Małolitrażowych FIAT 126p. Trend rozwojowy tej części miasta cechuje się wyraźnie dłuższym horyzontem czasowym, zaś sami mieszkańcy reprezentowali obok śląskiego, także znaczące udziały imigrantów z innych regionów kraju. Sezonowość rytmu tej części miasta związana była i nadal jest pośrednio z przemienieniami w kierunku Katowic, FSM w Tychach, jak i kopalniami węgla kamiennego w sąsiednim Bieruniu i Łędzinach. Z kolei wahania przypadkowe rytmu tej części Tychów stanowią pochodną niwelowania różnic w warunkach i jakości życia, dostępie



do infrastruktury społecznej i placówek handlowych między północną a południową częścią miasta. Priorytet budowy mieszkań w południowej części Tychów powodował nienadążanie sfery obsługi mieszkańców w podstawowe placówki handlowo-usługowe. Szczególnie koniec dekady lat 80. XX w. ujawniał znaczne niedobory tego typu placówek/obiektów w południowej części miasta (wahania przypadkowe o ujemnej amplitudzie). Dopiero transformacja ustrojowo-gospodarcza 1989 r. pozwoliła wyraźnie zredukować potrzeby w tym zakresie.

Ostatnim wymienionym wcześniej obszarem funkcjonalnym w Tychach jest specjalna strefa ekonomiczna, będąca miejscem pracy przede wszystkim dla osób przyjeżdżających z zewnątrz. Przekształcenie i poszerzenie istniejącej przed transformacją gospodarczą fabryki domów w specjalną strefę ekonomiczną (trend), uruchomiło nowe powiązania w zakresie rynku pracy z wieloma miejscowościami nie tylko konurbacji katowickiej (wahania sezonowe). Silna pozycja FSM w strukturze gospodarczej miasta stanowi jednocześnie zagrożenie monofunkcyjnością w tej gałęzi przemysłu, co miało już kilka razy miejsce w minionych latach (wahania przypadkowe).

## Demograficzno-społeczny rytm miasta

Niezależnie od całościowych ujęć rytmu miasta, interesujące są próby rodzajowych charakterystyk rytmu ośrodka miejskiego. Dotyczy to w szczególności procesów i struktur demograficzno-społecznych, bowiem ich zmienność w czasie oraz w przestrzeni jest większa w porównaniu ze zmiennością funkcjonalno-przestrzenną. Rytm zmian funkcjonalnych wymaga bowiem dłuższego horyzontu koncepcyjnego, podjęcia decyzji i uzgodnień różnego rodzaju, wykonawstwa, odbioru, itp. Z kolei zmiany przestrzenne są pochodną procesu zagospodarowywania/użytkowania terenu, wymagając chociażby uwzględnienia uzbrojenia terenu w media techniczne, przestrzegania przepisów, norm prawnych w zakresie stref ochronnych, ochrony środowiska, gospodarki odpadami, itp. Zmiany przestrzenne wymagają także uwzględniania ochrony terenów otaczających.

Demograficzno-społeczny rytm miasta ma wymiar szerszy niż rytm funkcjonalno-przestrzenny. O ile rytm przestrzenny domyka się w obrębie dziennego systemu miejskiego, rytm funkcjonalny w obrębie regionu funkcjonalnego, o tyle rytm demograficzno-społeczny wykracza znacznie poza terytorium miasta. Zasilanie migracyjne, jak i odpływ migracyjny kształtują się najczęściej w postaci zmiennych co do amplitudy wahań wielkości, zasięgu przestrzennego oraz kierunku przemieszczeń będących odzwierciedleniem atrakcyjności danego ośrodka miejskiego albo grupy ośrodków tworzących złożony układ osadniczy. Jednocześnie atrakcyjność ośrodka gospodarczego lub grupy ośrodków wpływa na istniejące struktury demograficzno-społeczne i kulturowe, kształtując określone zróżnicowania narodowo-etniczne i wyznaniowe. Ze względu na rytm zmian można mówić o ośrodkach/układach względnie stabilnych, z niewielkimi zmianami rytmu w czasie, czy też średnimi lub znacznymi

wahaniami demograficzno-społecznego i kulturowego w czasie/przestrzeni. Miejscowości konurbacji katowickiej należą do różnych wymienionych tutaj przypadków zmian, przy czym ok. 40-45% mieszkańców tych miejscowości to autochtoni [NSP 2011], co oznacza różną terytorialną partycypację mieszkańców poszczególnych części miast w rytmie demograficzno-społecznym. Jedne z obszarów/dzielnicy wykazują większe znaczenie w kształtowaniu tego typu rytmu, zaś inne znacznie mniejszą rolę. Stare dzielnice wykazują na ogół większą stabilizację w zakresie przemian ludnościowych w porównaniu z dzielnicami mieszkaniowymi końca realnego socjalizmu i pierwszych lat transformacji ustrojowo-gospodarczej. Z kolei proces suburbanizacji uruchomił dzienny rytm przemieszczeń między miastem a strefą otaczającą.

Historycznie, demograficzno-społeczny rytm miast konurbacji katowickiej stanowił w kolejności pochodną: przejścia z feudalizmu do wczesnego kapitalizmu w połowie XVIII w. w wyniku tzw. wojen śląskich między Prusami a Austrią, intensyfikacji procesu uprzemysłowienia w XIX w., przejścia do fazy centralizacji układu osadniczego w początku XX w., konsolidacji administracyjnej w międzywojniu, modernizacji i rozwoju gospodarki w latach realnego socjalizmu oraz transformacji/restrukturyzacji po 1989 r. W okresie przejścia z feudalizmu do wczesnego kapitalizmu rozpoczyna się nie tylko pruski napływ specjalistów, zarządzających do nowych działalności gospodarczych (górnictwo, hutnictwo). Ze względu na takie, a nie inne usytuowanie zasobów surowcowych, intensyfikacja tego napływu ma miejsce przede wszystkim w miejscowościach obecnego rdzenia konurbacji katowickiej. Koniec XIX i początek 20. stulecia to osiągnięcie maksimum dotychczasowego rozwoju społeczno-gospodarczego, a jednocześnie maksimum demograficzno-społecznego rytmu analizowanego układu miast. Wielokulturowy, o ponadregionalnym znaczeniu region po I wojnie światowej zmierzał w kierunku większej homogeniczności społeczno-kulturowej, co stało się jedną z pochodnych II wojny światowej. Zasięgi terytorialne demograficzno-społecznego rytmu miast domknęły się regionalnie, a jedynie w latach 70. XX w. – ze względu na kilka inwestycji o znaczeniu krajowym – sięgnęły dalej położonych obszarów. Lata po transformacji ustrojowej 1989 r. to dalsze kurczenie się skali, kierunków i zasięgu demograficzno-społecznego rytmu nie tylko miast konurbacji katowickiej. Ujemny trend przemian ludnościowych, dominacja ujemnej amplitudy wahań sezonowych i przypadkowych prowadzi m.in. w kierunku spadku pozycji miejscowości w hierarchii wielkościowej ośrodków (reguła Zipfa).

## Rytm dzielnicy śródmiejskiej

Rytm miasta postrzegany jest na ogół poprzez aktywność mieszkańców/użytkowników przestrzeni dzielnicy śródmiejskiej w kreowaniu różnego typu wydarzeń przyciągających odbiorców tej oferty niemal w skali całej doby, tygodnia, miesiąca, czy roku. Rzucające się w oczy kolorowe billboardy, reklamy, afisze mają za zadanie skupić

uwagę, przyciągnąć klientów kształtujących tym samym określony rytm przestrzeni śródmiejskiej. Jeśli przyjąć klasyczne koncepcje opisujące genezę oraz proces kształtowania się miast, to odzwierciedleniem jego podstawowego ognia organizującego procesy przemian społeczno-gospodarczych jest przestrzeń śródmiejska, gdzie zlokalizowane są władze miasta, jego reprezentacyjnych instytucji, obiektów kultury, miejsc ważnych, itp. Tu także powinny być usytuowane placówki, miejsca atrakcyjne dla przyjezdnych (np. muzea, galerie sztuki, teatry, galerie handlowe). Przestrzeń śródmiejska wielu miast ma genezę średniowieczną, stąd charakterystyczny układ urbanistyczny z dominantą rynku z malowniczymi kamienicami, często z podcieniami, obiektami sakralnymi, stylizowanymi placówkami handlowo-usługowymi świadczącymi działalność do późnych godzin wieczornych. Wystarczy spojrzeć na krakowski Rynek, Długi Targ w Gdańsku, łódzką Manufakturę wraz z ulicą Piotrkowską, warszawskie Stare Miasto, wrocławski Rynek, itp. Pojawia się zatem pytanie, czy w złożonych układach osadniczych przestrzeń śródmiejska odgrywa podobną rolę? Czy w przypadku wzrostu liczności ośrodków w takim układzie wszystkie one muszą/mają szansę/powinny mieć wykształconą przestrzeń śródmiejską podobnego rodzaju, jak w układach monocentrycznych, być może proporcjonalną co do wielkości i znaczenia społeczno-gospodarczego danego ośrodka miejskiego?

Jak łatwo zauważyć, w konurbacji katowickiej po pierwsze – mamy do czynienia z wyraźną fazowością (etapowością) kształtowania się ośrodków miejskich oraz po drugie – istotny wpływ na ich kształtowanie wywierała policentryczność wewnętrzna wraz z policentrycznością zewnętrzną.

Fazowość genezy obszarów śródmiejskich ujawnia się w formie historycznego następstwa w czasie: miast średniowiecznych, kapitalistycznych form XIX-wiecznego osadnictwa, późno kapitalistycznych form tego typu w pierwszej połowie XX w. oraz form okresu realnego socjalizmu. Cechą średniowiecznych obszarów śródmiejskich jest obecność rynku pełniącego funkcję zarówno organizującą życie miasta (podkreślana już wcześniej lokalizacja instytucji życia społeczno-gospodarczego), jak i będącego atrakcyjną wizytówką ośrodka. Taką genezę posiada 14 miast konurbacji katowickiej, w tym 5 w samym rdzeniu (Będzin, Bytom, Czeladź, Gliwice, Mysłowice). Obecne znaczenie tych miejscowości w kształtowaniu rytmu miasta jest mocno zróżnicowane. O ile w przypadku Gliwic i Bytomia można mówić o organizującej roli przestrzeni rynku w kształtowaniu rytmu miasta (zwłaszcza Gliwic), o tyle w pozostałych przypadkach znaczenie tych przestrzeni jest znacznie słabsze albo już nieistniejące (Będzin). Paradoksalnie rytm miasta Czeladzi odzwierciedla się nie w obrębie rynku, lecz w znajdującym się na granicy miasta kompleksie handlowym M1, zaś rytm Mysłowic determinowany jest przez sąsiadujące Katowice.

Wśród ośrodków miejskich kształtowanych w okresie kapitalistycznym (m.in. Chorzów, Katowice, Ruda Śląska, Świętochłowice) przestrzenie śródmiejskie formowały się dynamicznie w znacznie krótszym czasie niż przestrzenie średniowieczne, w postaci nakładających się na siebie procesów industrializacji i urbanizacji. W rezultacie w wielu przypadkach doprowadziło to do uformowania się ulicy lub jej fragmentu jako przestrzeni organizującej rytm miasta (Chorzów, Świętochłowice), ‘rozmycia’ morfolo-

gicznego wcześniejszego układu rynku do formy węzła komunikacyjnego, gdzie instytucje/obiekty/placówki kształtujące rytm miasta usytuowane są na obrzeżach tej „rozmytej” przestrzeni rynku (Katowice). Jeszcze innym przypadkiem jest Ruda Śląska, gdzie nie wykształciła się jednolita przestrzeń miejska. Ta mnogość różnych przypadków kształtowania się sąsiadujących ze sobą przestrzeni śródmiejskich o genezie przemysłowej powoduje wzajemne nakładanie rytmu różnych części miasta z rytmem innych ośrodków układu osadniczego.

Trzecia grupa ośrodków to miasta z uzyskanymi prawami miejskimi w pierwszej połowie XX w. to tzw. spóźnieni przybysze procesu umiastowienia (m.in. Dąbrowa Górnicza, Sosnowiec, Zabrze, Siemianowice Śląskie). To opóźnienie wynikało z represji carskich po powstaniu 1863 r. wstrzymywania nadania praw miejskich (Dąbrowa Górnicza, Sosnowiec), z ekonomicznego wstrzymywania się o prawa miejskie (Zabrze), czy też ze względu na znaczne uprzemysłowienie niedostatecznej przestrzeni pod przestrzeń śródmiejską (Siemianowice Śląskie). Przestrzeń śródmiejskie w tych miejscowościach są wypadkową procesu konsolidacji różnych sąsiadujących ze sobą miejscowości w jeden organizm miejski, gdzie na ogół niewielki fragment obszaru/ulicy odgrywa rolę przestrzeni śródmiejskiej. Rytm miasta jest tu determinowany funkcjami gospodarczymi usytuowanymi na obrzeżach lub paradoksalnie w geometrycznym centrum miasta (Huta Katowice w centrum Dąbrowy Górniczej). Innym przypadkiem przestrzennej deformacji rytmu miasta jest Sosnowiec, gdzie w geometrycznym centrum sytuuje się suburbanalne osiedle domów jednorodzinnych dla włoskich pracowników fabryki Magnetii Marelli (elementy wyposażenia samochodów). Także w Zabrzu niewielki fragment ulicy stanowi centralną część obszaru śródmiejskiego, zaś dominantą śródmieścia Siemianowic Śląskich jest skwer/park z głównym przystankiem autobusowym, a placówki handlowo-usługowe lokalizują się nieco dalej.

Lata realnego socjalizmu to przede wszystkim pojawienie się osiedli/miast socjalistycznych, przede wszystkim Nowych Tychów. Zgodnie z projektem K. i H. Wejhert miasto miało składać się z względnie autonomicznych osiedli, zaś przewidywane w jednej z wersji projektu centrum miasta w sąsiedztwie dzisiejszego Urzędu Miasta ostatecznie nie zostało zrealizowane. W rezultacie w piśmiennictwie poświęconym temu miastu pisze się najczęściej o „wędrującym” centrum miasta. Wraz z powstawaniem kolejnych osiedli mieszkaniowych oraz towarzyszącej im infrastrukturze, przemieszczało się także centrum miasta – od osiedla A, przez plac Baczyńskiego, Hotelowiec, Aleję Niepodległości, po południowe dzielnice miasta. Ze względu na ten specyficzny brak przestrzeni śródmiejskiej, co jakiś czas pojawiają się pomysły wykreowania takiej przestrzeni. Jak dotąd na pomysłach się kończy.

Biorąc zatem pod uwagę kolejne okresy kształtowania się miast i ich przestrzeni śródmiejskich w konurbacji katowickiej można dostrzec w miarę czytelny rytm miasta średniowiecznego (układ centrum – obszary otaczające) oraz rozmywania się tego obrazu w miarę nakładania się na siebie industrializacji i urbanizacji od końca XVIII w. po początek 20. stulecia. Powojenny brak przestrzeni centralnej Tychowa stanowi zatem potwierdzenie wcześniejszych tendencji rozmywania się rytmu miasta w układzie centrum – otoczenie.

Z kolei sąsiedztwo miejscowości o zróżnicowanym wielkościowo i rodzajowo potencjale społeczno-gospodarczym powoduje zarówno policentryczność wewnętrzną (w obrębie danej jednostki administracyjnej), jak i policentryczność zewnętrzną (między jednostkami administracyjnymi). Zniekształca to tym samym przestrzenny oraz strukturalny rytm miasta. poprzez odpowiednio deformację terytorialną powiązań i relacji międzyludzkich, jak i segmentację rodzajową tych powiązań i relacji (zaspokajanie różnych potrzeb w miejscach o różnym znaczeniu społeczno-gospodarczym). Jednocześnie fakt policentryczności wewnętrznej – czyli historycznego scalania w jeden organizm miejski wielu wcześniej istniejących samodzielnych miejscowości powoduje, że wiele z nich zachowało „moc” kreowania rytmu danej lokalnej przestrzeni, co oznacza wielość inicjatorów rytmu miasta. Te wewnątrzmijskie przestrzenie, obiekty/podmioty/strefy gospodarcze „rozmywają” nie tylko lokalny rytm miasta, ale mogą uwidaczniać go także w skali regionalnej.

# ROZDZIAŁ 11

## ELEKTROMOBILNA DROGA DO KREOWANIA NOWOCZESNYCH I ATRAKCYJNYCH METROPOLII

### Wprowadzenie

Mobilność jest jedną z konstytutywnych cech miasta. Różnorakie przepływy do i wewnątrz obszarów zurbanizowanych określa się wręcz jako substancję środowiska miejskiego [Ouředníček 2008]. Jak słusznie zwracają uwagę Kołoś i Trzepacz [2010], trudno oddzielić ideę miasta jako przestrzeni przepływów od transportu, który te przepływy umożliwia. W stopniu szczególnym dotyczy to metropolii, w definicji których zwraca się uwagę na fakt pełnienia przez nie funkcji węzłów w systemie powiązań komunikacyjnych, co musi wiązać się z dużą dostępnością tych ośrodków w różnych skalach przestrzennych [Marowski, Marszał 2006]. Metropolie, będąc obszarami szczególnie wysokiej koncentracji różnych rodzajów działalności – w tym usług wysokiego rzędu – i pełniące funkcję biegunów wzrostu, są naturalnymi centrami ogniskowania się przepływów ludzi, a także dóbr, usług i informacji.

Zatem odpowiednia obsługa transportowa jest warunkiem koniecznym do zapewnienia prawidłowego funkcjonowania obszarów metropolitalnych jako biegunów rozwoju społeczno-gospodarczego, ale jest kluczowa także dla funkcjonowania metropolii jako miejsc atrakcyjnych do życia, pracy i wypoczynku. Tym samym zabezpieczenie potrzeb mobilnościowych mieszkańców i wszystkich korzystających z miasta należy do najważniejszych wyzwań w rozwoju obszarów zurbanizowanych.

Należy jednak pamiętać, że mobilność wiąże się z także z wieloma niekorzystnymi zjawiskami i procesami, których uciążliwość jest szczególnie duża właśnie w obszarach koncentracji ludności i funkcji. Do tych negatywnych aspektów mobilności należy przede wszystkim emisja zanieczyszczeń (w tym gazów cieplarnianych, pyłów i innych szkodliwych dla środowiska i człowieka substancji), hałas, wypadki oraz znaczna terenochłonność infrastruktury transportowej.

Współcześnie dąży się do ograniczeń tego niekorzystnego wpływu mobilności na środowisko i zdrowie człowieka. W tym celu została sformułowana koncepcja zrów-

noważyzonego transportu, która obecnie zmienia się w bardziej holistycznie rozumianą koncepcję zrównoważonej mobilności [Banister 2008; Gallo, Marinelli 2020; Holden *et al.* 2020; Łupicka, Szymczak 2020]. Jako bardzo istotny w jej obrębie jawi się dyskurs o elektromobilności, która jest elementem zielonej transformacji wpisanej we wszystkie programy i strategię rozwoju UE, a z którą kraje członkowskie, ich regiony i miasta muszą się zmierzyć [Guzik *et al.* 2021; Kołós *et al.* 2023].

Podkreślić należy jednak, że istnieją różne formy elektromobilności, różniące się pod względem technologicznym, a także w zakresie możliwości ich zastosowania w różnych warunkach. Nie ma jednej formy elektromobilności idealnej dla każdego miasta. W obszarach metropolitalnych możemy w zasadzie wybierać spośród wszystkich dostępnych środków transportu elektrycznego:

- elektromobilność I generacji, tj. wykorzystująca pojazdy wymagające stałego podłączenia do zewnętrznego źródła zasilania:
  - transport szynowy:
    - kolej miejska
    - kolej podziemna (np.: metro)
    - lekka kolej naziemna (np.: tramwaj klasyczny)
  - transport drogowy: trolejbusy
- elektromobilność II generacji, tj. oparta na pojazdach zasilanych podczas jazdy ze źródła energii znajdującego się na pokładzie:
  - transport drogowy:
    - autobusy hybrydowe
    - autobusy baterijne
    - autobusy wodorowe

Głównym celem rozdziału jest ukazanie poziomu rozwoju elektromobilności w polskich ośrodkach wojewódzkich wraz z próbą odpowiedzi na pytanie, jaki rodzaj elektromobilności jest optymalnym rozwiązaniem w polskich miastach. Badanie przeprowadzono<sup>35</sup> w 2022 r. (stan taboru zero- i nisko-emisyjnego na listopad 2022) i objęto nim wszystkie 18 miast wojewódzkich w Polsce<sup>36</sup>. Z jednej strony pozwala to uniknąć w tym miejscu dyskusji o kryteriach wyboru metropolii, z drugiej mniejsze miasta wojewódzkie cechują się interesującymi tendencjami w zakresie innowacji elektromobilności.

Miasta wojewódzkie w Polsce tworzą spójną administracyjnie<sup>37</sup>, lecz zróżnicowaną funkcjonalnie grupę ośrodków. Zbiór ten w opracowaniu rozumiany jest jako ośrodki

---

<sup>35</sup> Całość badań oraz przygotowanie rozdziału zostały opracowane przez zespół w składzie: Jakub Taczanowski, Adam Parol, Arkadiusz Kołós, Łukasz Fiedziński, Robert Guzik i Jakub Łodziński.

<sup>36</sup> Górnośląsko-Zagłębiowską Metropolię oraz Trójmiasto potraktowano jako szersze organizmy, nie zaś wyłącznie Katowice i Gdańsk, ze względu na silne powiązania funkcjonalne w policentrycznych strukturach ich aglomeracji. W pierwszym przypadku oparto się na formalnie istniejącym od 2017 r. specjalnym wydzieleniu GZM, w drugim zaś uwzględniono 3 operujące na jego terenie systemy komunikacji miejskiej (gdański, gdyński i wejherowski) oraz przewoźnika kolejowego PKP SKM Trójmiasto.

<sup>37</sup> Zastrzeżenia co do tego stwierdzenia mogą budzić dwie kwestie:

1. Pełnienie przez Warszawę funkcji nie tylko ośrodka wojewódzkiego, lecz również stolicy państwa.
2. Podział stołecznych kompetencji wojewódzkich między dwa największe ośrodki dwóch wydziałów

metropolitalne, choć w przypadku najmniejszych z nich jest to sformułowanie zdecydowanie na wyrost. Praktyka pokazuje jednak, że rozwiązanie to bywa stosowane w badaniach naukowych oraz jest obecne w debacie publicznej [Heffner 2011; por. *Załącznik do uchwały nr 239...; Unia Metropolii Polskich*]. W ujęciu funkcjonalno-hierarchicznym na polskie metropolie składają się wobec tego ośrodki bardzo duże (Warszawa), duże (m.in. Kraków czy Wrocław) oraz średniej wielkości miasta regionalne (takie jak Olsztyn czy Zielona Góra).

## Mobilność i transport wobec wyzwań rozwoju obszarów miejskich

Konieczność zapewnienia efektywnego i jak najmniej uciążliwego dla środowiska naturalnego transportu jest szczególnie pilna właśnie w metropoliach, których powierzchnia, liczba ludności i wielofunkcyjność stawiają szczególnie wysokie wymagania w zakresie właściwego planowania i obsługi systemów komunikacyjnych. Wymagania te stale rosną, gdyż, jak zwraca uwagę Bryniarska [2018], użytkownicy miasta coraz bardziej cenią swój czas i oczekują, że podróż będzie jak najkrótsza lub że w czasie jazdy będą mogli spędzić czas na pracy lub rozrywce. Jednocześnie rośnie także świadomość ekologiczna mieszkańców miasta, wskutek czego wymóg jak najmniejszego obciążenia dla środowiska naturalnego ze strony transportu coraz bardziej zyskuje na znaczeniu.

W związku z tym, jak piszą Saghapour *et al.* [2016], jednym z głównych celów polityki transportowej w obszarach metropolitalnych na całym świecie jest zapewnienie dostępności do efektywnego, bezpiecznego i przyjaznego dla środowiska transportu publicznego, który w największym stopniu spełnia te wymienione wyżej wymagania. To właśnie transport publiczny, obok ruchu niezmotoryzowanego (pieszego i rowerowego), ma kluczowe znaczenie z punktu widzenia stawiania czoła wyzwaniom, takim jak zmiany klimatyczne, zanieczyszczenie środowiska i zależność energetyczna, będąc jednym z kluczowych elementów równoważenia systemów transportowych w duchu idei zrównoważonego rozwoju [Green Paper... 2007; Banister 2008; Rojas-Rueda *et al.* 2012; Taczanowski *et al.* 2018]. Szczególnie istotna w tym kontekście jest tutaj rola transportu publicznego w zmniejszeniu zapotrzebowania na korzystanie z samochodu [Beirão *et al.* 2007; Gärling, Schuitema 2007] oraz w zmniejszaniu emisji CO<sub>2</sub> [Wimbardi *et al.* 2021]. Ponadto dobrze funkcjonujący transport publiczny odgrywa także bardzo istotną rolę dla procesu rozwoju obszarów metropolitalnych, przyczyniając się do wyhamowania negatywnych procesów rozlewania się miasta [Ambarwati *et al.*

---

tego szczebla podziału administracyjnego: Bydgoszcz i Toruń w woj. kujawsko-pomorskim oraz między Gorzów Wielkopolski a Zieloną Górę w woj. lubuskim.



2014; Banet, Rogala 2016; Skiba 2021]. Rola transportu publicznego jest szczególnie widoczna w koncepcjach rozwoju miast, takich jak *compact city*, *smart city*, *green city* i miasto 15-minutowe, służących utrzymaniu zrównoważonego stanu obszarów miejskich dla obecnych i przyszłych mieszkańców [Mu *et al.* 2012; Vakula, Raviteja 2018; Kakar, Prasad 2020; Abdelfattah *et al.* 2022; Kuo *et al.* 2023].

Powyżej sformułowane wyzwania można odnieść przede wszystkim do elektrycznego transportu publicznego, który spełnia wymagania transportu atrakcyjnego, przyciągającego pasażerów i przyjaznego dla środowiska naturalnego [Taczanowski *et al.* 2018]. W związku z tym Holden *et al.* [2020] stwierdzają wręcz, że elektromobilność jest kluczowa dla osiągnięcia zrównoważonego rozwoju środowiska. Kwestie środowiskowe, stanowiące wraz z ekonomicznymi i społecznymi elementami konstytutywnymi koncepcji zrównoważonego rozwoju, są niewątpliwie głównym powodem wdrażania pojazdów elektrycznych i niskoemisyjnych [Tanguay *et al.* 2010; Guzik *et al.* 2021; Litman 2021]. Warto jednak podkreślić, że troska o stan środowiska, przed wszystkim powietrza atmosferycznego, nie jest jedyną przyczyną rozwoju transportu elektrycznego. Grenier i Page [2012] zwracają także uwagę na konieczność zmniejszenia uzależnienia od paliw kopalnych, których dostępność jest ograniczona. Ten ostatni aspekt nabrał krytycznego znaczenia z chwilą rosyjskiej agresji na Ukrainę, która uświadomiła decydentom konieczność uniezależnienia się od Rosji jako głównego źródła paliw kopalnych [Energy Policy... 2022]. Według Gilberta i Perla [2010] wyzwania w pozyskaniu energii zmuszą decydentów do poszukiwania nowych rozwiązań, a najbardziej prawdopodobnym substytutem dla ropy naftowej jest energia elektryczna. Napędzane nią silniki są energooszczędne, nie powodują lokalnych emisji i zmniejszają hałas [Figenbaum *et al.* 2015]. Tym samym wyzwania rozwoju zrównoważonego i przyjaznego dla środowiska transportu łączą się, tworząc postulat dekarbonizacji zajmujący szczególnie istotne miejsce w dokumentach strategicznych Unii Europejskiej, która zamierza osiągnąć neutralność klimatyczną do 2050 r. [2050 Long Term Strategy 2020; Połom, Wiśniewski 2021].

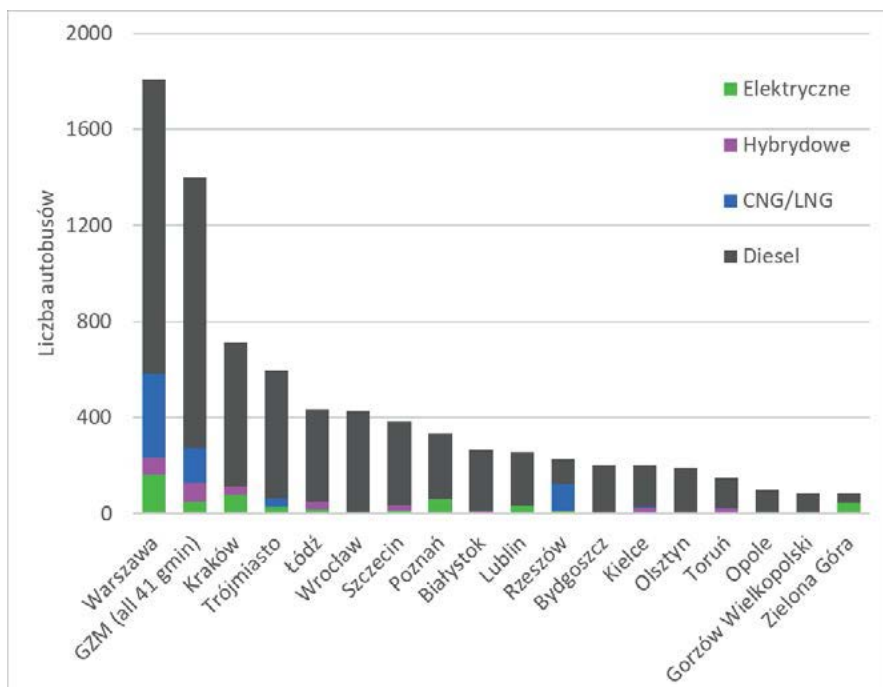
Wzmoczone zainteresowanie elektromobilnością opartą na technologiach bateryjnych stosowane w autobusach elektrycznych rozwijanych w ostatniej dekadzie nie oznacza, że elektryczny transport publiczny jest, zwłaszcza w obszarach miejskich, zjawiskiem nowym. Wręcz przeciwnie, należy pamiętać, że pierwszym zmechanizowanym środkiem miejskiej komunikacji zbiorowej był tramwaj elektryczny, wprowadzany w Europie i Polsce od końca XIX w. [Taczanowski 2016]. Chociaż w wielu krajach Europy Zachodniej, a także w innych regionach świata (np. w USA) został on po II wojnie światowej w znacznej mierze wyparty przez komunikację autobusową (i indywidualną), to jednak przetrwał w wielu miastach, zwłaszcza Europy Środkowej, w tym w Polsce [Kołoś 2006]. Co więcej, od lat 80. XX w., najpierw we Francji, a później także w innych krajach europejskich i pozaeuropejskich (Włochy, Hiszpania, Algieria, USA) obserwujemy jego renesans [Babalik-Sutcliffe 2002; Mackett, Sutcliffe 2003; Hass-Klau *et al.* 2004; Knowles, Ferbrache 2014; Said, Abderrahmane 2019]. Tramwaj, a raczej bardziej ogólnie miejska komunikacja szynowa obejmująca różne formy lekkiego transportu szynowego (tramwaj klasyczny, szybki i formy będące ich hybrydą)

wydają się dobrym rozwiązaniem szczególnie dla miast zarówno dużych i średnich [Kołós, Taczanowski 2016]. Innym posiadającym długie tradycje środkiem miejskiego transportu elektrycznego jest trolejbus, który zyskał popularność zwłaszcza w latach 40. i 50. XX w., szczególnie w Europie Środkowo-Wschodniej (Czechy, Słowacja, państwa b. ZSRR, ale także Włochy i Szwajcaria) [Bartłomiejczyk, Połom 2011; Stepanov 2019]. Jest on szczególnie odpowiedni do obsługi miast średnich [Połom, Palmowski 2009]. Ponadto technologia trolejbusowa może być z powodzeniem wykorzystana do ładowania baterii autobusów elektrycznych lub trolejbusów bateryjnych [Połom 2018; Stavropoulou, Iliopoulou 2022]. Funkcjonujące z powodzeniem od wielu dekad środki elektrycznego transportu miejskiego tworzą zatem potencjał istotny dla dalszego rozwoju elektromobilności w obszarach zurbanizowanych [Kołós *et al.* 2023].

## Elektromobilność w polskich miastach wojewódzkich (stan obecny)

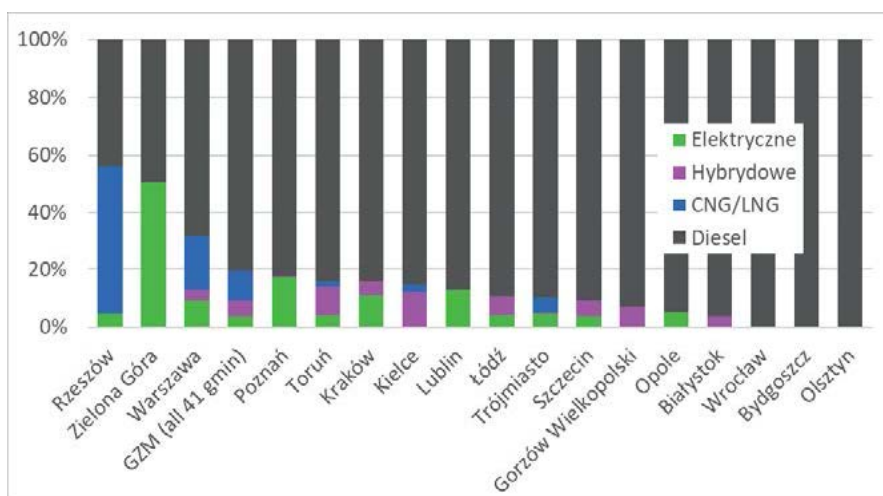
W wartościach bezwzględnych niekwestionowanym liderem implementacji elektromobilności drugiej generacji w polskich ośrodkach wojewódzkich jest Warszawa. Nawet w skali europejskiej jej łączna flota autobusów elektrycznych należy do imponujących [*Transport Publiczny* 2020], w Polsce zaś jako jedyna osiąga wartość trzycyfrową. Względem niej drugą grupę tworzy zróżnicowany zestaw ośrodków – część miast dużych, które zdecydowały się na wyraźne, ale wolniejsze niż w stolicy tempo elektryfikacji floty miejskich autobusów (Kraków, Poznań) oraz wybrane ośrodki regionalne, dla których wprowadzenie do ruchu pojazdów o napędzie elektrycznym (albo innym niekonwencjonalnym) stało się środkiem do osiągnięcia promocji i modernizacji systemu transportu publicznego w mieście – w taborze elektrycznym wyróżnić można przede wszystkim Zieloną Górę, w gazowym zaś Rzeszów (ryc. 17, 18, 19). Rozważania dotyczące alternatywnych źródeł napędu pojazdów transportu publicznego innych niż oparte na silniku elektrycznym znajdują się jednak na marginesie głównych wątków opracowania.

Przyjęcie ostrożniejszej i wyczekującej strategii w pozostałych polskich miastach wojewódzkich nie oznacza, że nie mają one osiągnąć w stosowaniu bezemisyjnego lub niskoemisyjnego taboru o napędzie elektrycznym lub hybrydowym. Choć we Wrocławiu czy Bydgoszczy według stanu na listopad 2022 nie kursował żaden miejski autobus o napędzie innym niż spalinowy, to udział zelektryfikowania tamtejszego taboru ogółem wyraźnie przekracza jedną trzecią całości. Gdy uwzględni się bowiem środki transportu, które sukces odniosły podczas wdrażania pierwszej generacji miejskiej elektromobilności w transporcie publicznym, okaże się, że żadna z metropolii nie opiera swojego taboru wyłącznie na pojazdach z napędem spalinowym. W ośrodkach



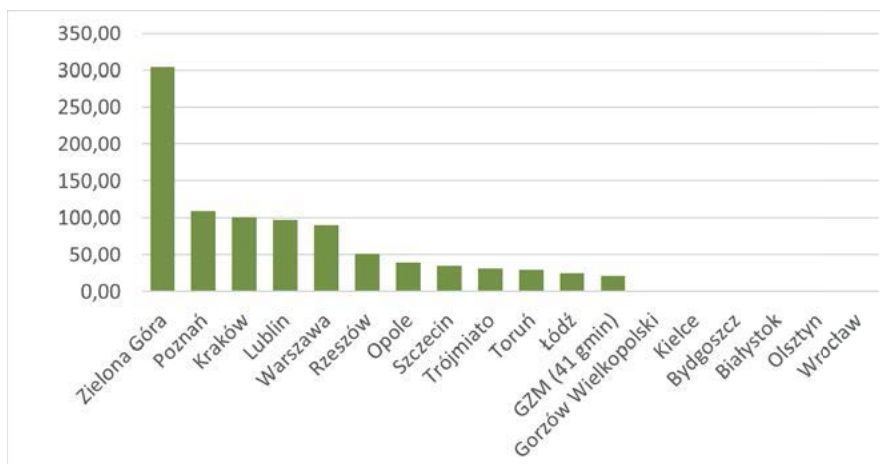
Ryc. 17. Liczba autobusów w systemach komunikacji publicznej polskich miast wojewódzkich według rodzaju napędu w 2022 r.

Źródło: Opracowanie własne.



Ryc. 18. Udział autobusów różnych rodzajów napędu w systemach komunikacji publicznej polskich miast wojewódzkich

Źródło: opracowanie własne.



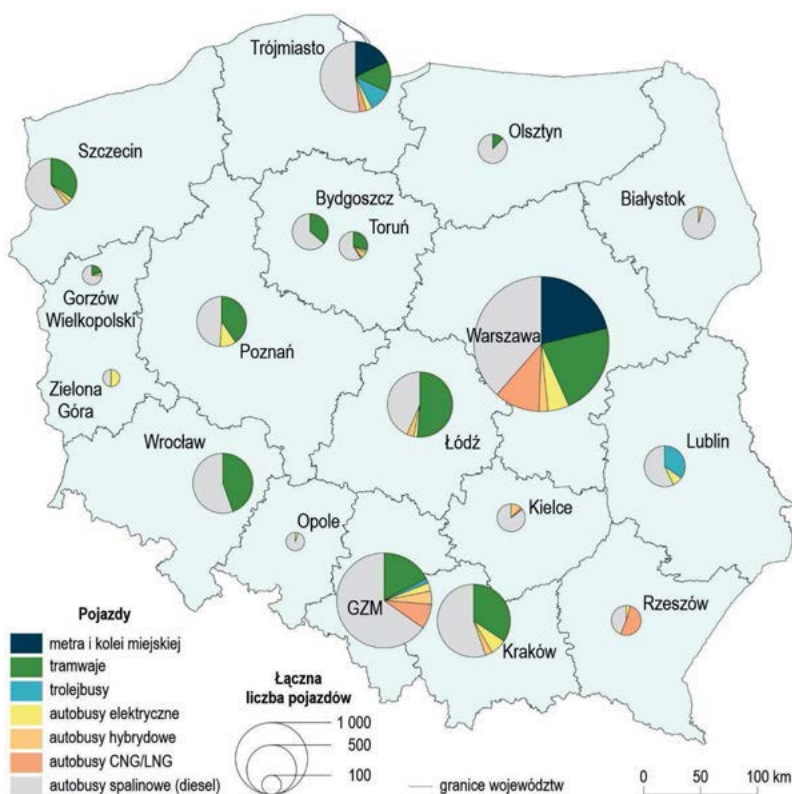
Ryc. 19. Wskaźnik autobusów elektrycznych na 1 mln mieszkańców w systemach komunikacji miejskiej w polskich miastach wojewódzkich w 2022 r.

Źródło: opracowanie własne.

o rozwiniętych systemach tramwajowych udział taboru o zasilaniu elektrycznym jest wyraźny, a sama liczba składów przekracza wielkość taboru autobusów elektrycznych. W kontekście Trójmiasta, Lublina i GZM-u nie można zapomnieć o istotnej roli systemów trolejbusowych jako – do niedawna – naturalnej drogi do elektryfikacji drogowego transportu publicznego, która wydaje się być optymalną formą przejściową między klasycznym trolejbusem a baterijnym autobusem elektrycznym, a jest przez ekspertów i decydentów niedoceniana (budowa/utrzymanie sieci napowietrznej na odcinkach o najwyższej częstotliwości kursowania pojazdów, korzystanie z baterii poza nimi) (ryc. 20).

Choć przyjęło się uważać kolej pasażerską za kręgosłup systemu transportowego (nie tylko publicznego) w aglomeracjach, jedynie dwie polskie metropolie – Warszawa i Trójmiasto – rzeczywiście korzystają z tej możliwości w ramach systemu transportu miejskiego. Choć obecnie kolej przeżywa w Polsce renesans, a oferta połączeń i baza infrastrukturalna tego elementu systemu transportowego jest często rozwijana, naturalną bolączką polskich metropolii jest przeważnie słaba integracja taryfowa i przestrzenno-funkcjonalna transportu kolejowego z miejskim. Stąd też, pomimo rozbudowanych systemów kolei aglomeracyjnej w kilku polskich metropoliach, przedstawione dane są w pewien sposób adekwatnym odzwierciedleniem stanu faktycznego. Jedynie w Warszawie funkcjonują bowiem organizowane przez miasto systemy metra i kolei miejskiej, w Trójmieście zaś Szybka Kolej Miejska służy również w większości do realizacji zadań przewozowych zamykających się w granicach miast (pomimo występujących trudności z integracją taryfową z komunikacją miejską) (ryc. 20).

Do nielicznych zaliczyć można przykłady polskich miast wojewódzkich, które na ścieżkę elektromobilności wkroczyły niezwykle zachowawczo. Rzeszów, Opole, Kielce i Białystok można jednak wyróżnić jako ośrodki, które elektryfikację transportu

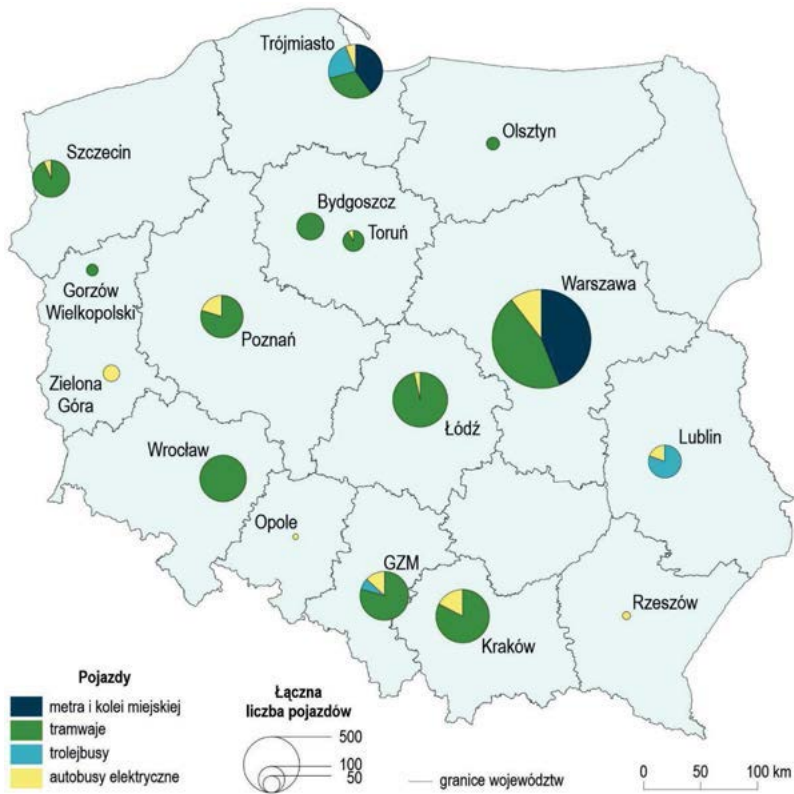


Ryc. 20. Liczba i struktura pojazdów w systemach komunikacji miejskiej w polskich miastach wojewódzkich (stan na 1.11.2022 r.)

Źródło: opracowanie własne.

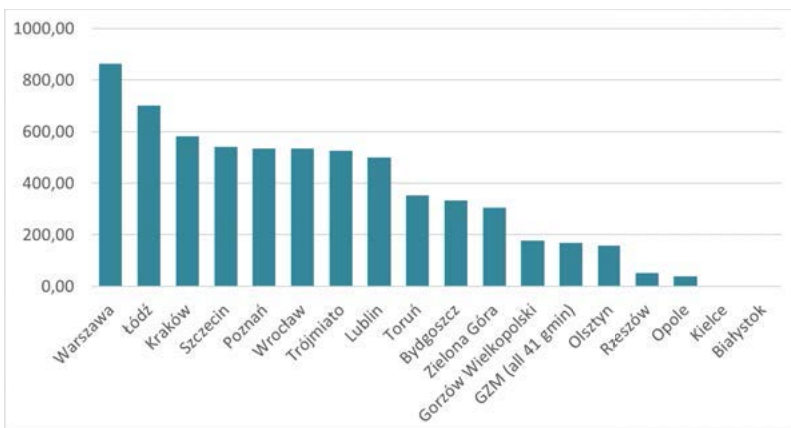
miejskiego wdrożyły w stopniu minimalnym, w efekcie czego mają one wyraźnie najniższe wartości wskaźnika przedstawiającego liczbę pojazdów elektrycznych przypadających na 1 mln mieszkańców. Wszystkie łączy brak stosowania środków transportu z elektromobilności pierwszej generacji, niewielka liczba pojazdów o napędzie elektrycznym oraz niski stopień wykształcenia funkcji metropolitalnych (są to bowiem klasyczne ośrodki rangi regionalnej). Na przeciwnym biegunie znajdują się największe polskie metropolie, które zarówno opierają swoje systemy miejskiego transportu publicznego na elektromobilności pierwszej generacji, jak i stopniowo wprowadzają elektryczny tabor autobusowy (ryc. 21, 22). Nie ulega jednak wątpliwości, że przeważające znaczenie nadal ma pierwszy z wymienionych czynników.

Interesujące są przykłady Gdyni (jako części Trójmiasta) i Lublina jako ośrodków posiadających rozwinięte systemy trolejbusowe, w których jednak zdecydowano się na równoległą implementację autobusowego taboru elektrycznego w sposób odważniejszy niż w wielu innych ośrodkach. Nie oparto strategii rozwoju elektromobilności ani na rozwoju wyłącznie trakcji trolejbusowej, jak również na stojącym do niego w kontrze, lecz sporadycznie stosowanym w Europie rozwiązaniu, zakładającym eliminację trolejbu-



Ryc. 21. Liczba i struktura pojazdów o napędzie elektrycznym w systemach komunikacji miejskiej w polskich miastach wojewódzkich (stan na 1.11.2022 r.)

Źródło: opracowanie własne.



Ryc 22. Wskaźnik pojazdów elektrycznych I i II generacji na 1 mln mieszkańców w systemach komunikacji miejskiej w polskich miastach wojewódzkich w 2022 r.

Źródło: opracowanie własne.

sów z ulic miast na rzecz zastąpienia ich elektrobusami [m.in. Urbanowicz 2020]. Zwrócić uwagę należy również na Olsztyn<sup>38</sup> jako na jedyny ośrodek w Polsce (nie tylko w odniesieniu do grupy miast wojewódzkich), gdzie zdecydowano się na wprowadzenie rozwiązania w duchu elektromobilności pierwszej generacji w okresie rozwoju drugiego jej etapu, gdyż pierwszy odcinek zbudowanego od podstaw systemu tramwajowego w stolicy Warmii otwarto w 2015 r.<sup>39</sup> – jak do tej pory jest to jedyna forma implementacji rozważanych w tekście rozwiązań w transporcie publicznym w tej metropolii (fot. 8).



Fot. 8. Rozwiązanie z okresu elektromobilności pierwszej generacji zastosowane w czasie intensywnego rozwoju drugiej generacji tego zjawiska – przykład systemu tramwajowego w Olsztynie

Źródło: Fot. A. Parol.

## Jaka elektromobilność w transporcie publicznym dla polskich miast?

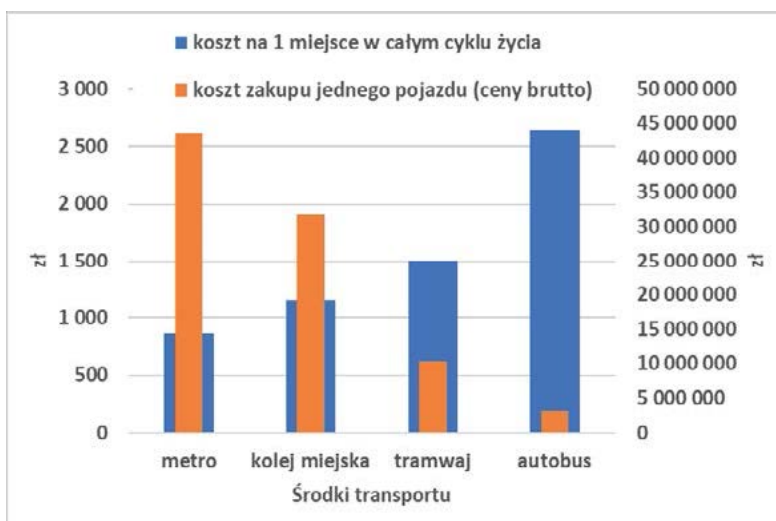
Nie ulega wątpliwości, że najistotniejszym kryterium wyboru formy elektromobilności powinna być kalkulacja ekonomiczna obejmująca całą paletę kosztów i korzyści. Kalkulacja taka powinna uwzględniać koszty inwestycyjne i prognozowane koszty eksploatacji. Te pierwsze wydają się być oczywiste, ale wcale takie nie są (ryc. 23).

---

<sup>38</sup> Olsztyn jest pierwszym i – jak dotąd – jedynym miastem w Europie Środkowo-Wschodniej, które zdecydowało się na budowę od podstaw sieci tramwajowej.

<sup>39</sup> W latach 1907-1965 w Olsztynie funkcjonował system tramwajowy, który jednak nie ma w rzeczywistości nic wspólnego z jego następcą uruchomionym pół wieku później.





Ryc. 23. Porównanie kosztu zakupu jednego pojazdu z uwzględnieniem pojemności i przewidywanego czasu eksploatacji

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych SKM Warszawa, MW Warszawa, TW Warszawa, MZA Warszawa, MPK Kraków, GAIiT Gdańsk.

O ile koszt zakupu pociągu metra jest ponad 10-krotnie wyższy niż autobusu, a wagonu tramwajowego – 3-krotnie, to ten sam koszt przeliczony na 1 miejsce dostępne w pojeździe oraz żywotność pojazdu<sup>40</sup> jest dla autobusu 3-krotnie wyższy niż dla metra i ciągle prawie dwukrotnie wyższy w stosunku do wagonu tramwajowego. Pokazuje to oczywistą i znaną zależność, że kryterium wyboru będzie także wielkość obsługiwanego potoku przewozowego. W miastach o dużej liczbie ludności i wysokiej gęstości zaludnienia<sup>41</sup> pierwszym wyborem będzie zatem transport szynowy (ryc. 24). Wraz ze wzrostem parametrów demograficznych wzrastać będzie efektywność rozwiązań bardziej odizolowanych od innych środków transportu (przede wszystkim indywidualnych) oraz zapewniających większą zdolność przewozową<sup>42</sup>.

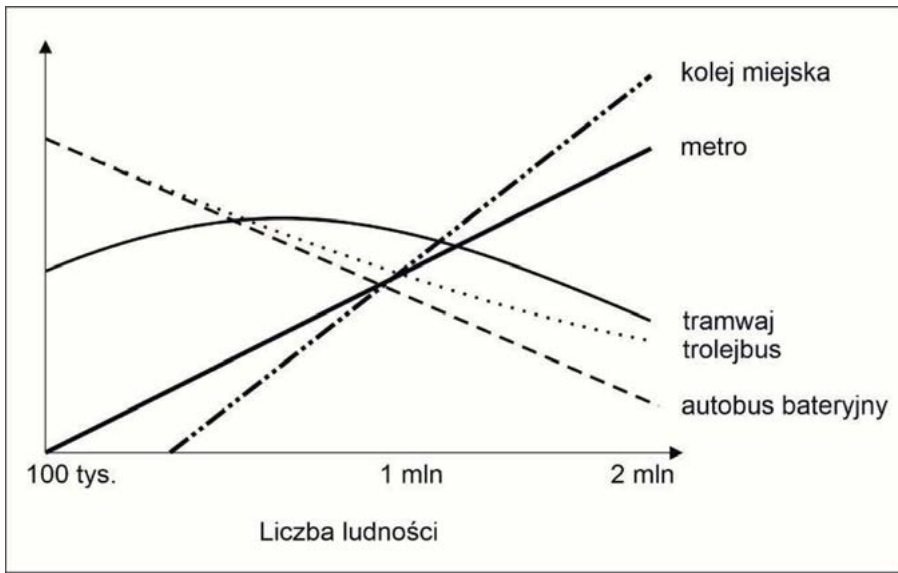
Wydaje się, że istnieją elementy nieco pomijane w analizie ekonomicznej, które podniosłyby efektywność rozwiązań szynowych. Po pierwsze, często zapominamy, że

<sup>40</sup> Przyjęto 10-letnią żywotność dla autobusu, 30-letnią dla tramwaju i 35-letnią dla pociągów metra i kolei miejskiej.

<sup>41</sup> Miasta wojewódzkie w Polsce mają gęstość zaludnienia od ponad 500 osób/km<sup>2</sup> (Opole) do prawie 3500 osób/km<sup>2</sup> (Warszawa). Jeżeli jednak pominąć duże obszary leśne czy wodne, to gęstość zaludnienia oscyluje wokół 2 tys. osób/km<sup>2</sup> i jest relatywnie wysoka.

<sup>42</sup> Prawdziwa będzie zatem konstatacja, że w miastach średnich mógłby to być tramwaj, a w dużych metro. Należy jednak zgłosić dwa zastrzeżenia. Po pierwsze, w Polsce tramwaj różni się od metra przede wszystkim sytuacją prawną (metro podlega przepisom kolejowym) – podczas gdy różnice na świecie są mniejsze i daleko bardziej zaskakujące, przykładowo można wskazać metro mające charakter tramwaju (Lizbona) oraz tramwaj o charakterze metra (Hanower). Po drugie nie chodzi w tym miejscu o wykluczenie któregoś ze środków transportu, a o wskazanie podstawowego – por. tab. 8.





Ryc. 24. Środki transportu elektrycznego a wielkość miasta

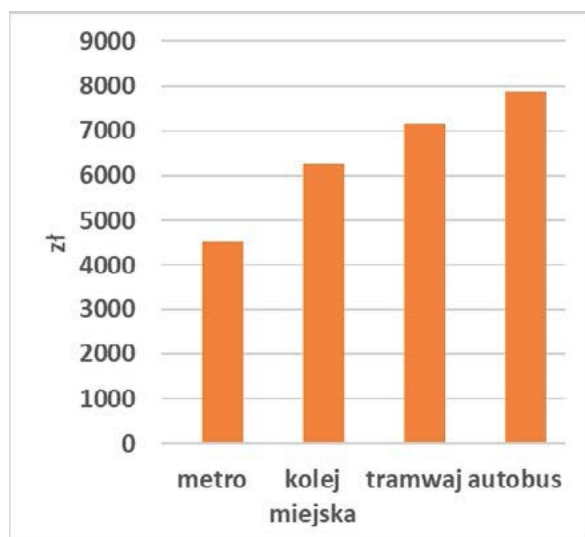
Źródło: opracowanie własne.

właściwie zrealizowana sieć transportu szynowego powoduje także rozwój miasta [por. Pagliara, Papa 2011; Kim, Lahr 2014; Radzimski, Gadziński 2016], rozwój miejskich przestrzeni publicznych [Stipcic 2016], a co za tym idzie wzrost potoków przewożonych ponad prognozowane wartości. Po drugie, zbyt często dyskutujemy o pojedynczych liniach czy wręcz przystankach, zapominając, że transport publiczny jest systemem. Zatem ocena ekonomiczna także powinna być przeprowadzana w skali całego systemu.

Znaczną częścią inwestycji w transport publiczny są koszty infrastruktury – zwłaszcza dotyczy to transportu szynowego, jednak tylko w sytuacji braku konieczności budowy dróg przeznaczonych dla publicznego transportu drogowego. Tymczasem, im większy i gęściej zaludniony ośrodek, tym większa potrzeba stworzenia niezależnych od transportu indywidualnego korytarzy transportowych jako formy przewyższania kongestii. Należy podkreślić, że koszty takich inwestycji (drogowych) są w zasadzie porównywalne do inwestycji w infrastrukturę transportu szynowego [por. Hass-Klau *et al.* 2003; Kołoś, Taczanowski 2016].

Koszty eksploatacji systemów również się różnią (ryc. 25), choć znacznie mniej niż koszty zakupu taboru. Przy czym należy zaznaczyć, że transport szynowy jest tańszy tylko w przypadku podobnego zapelnienia środków transportu. Jeżeli autobus przewozi tylu samo pasażerów co metro, to oczywiście jest wtedy tańszy.

Kolejnym dylematem jest wybór głównego środka transportu w miastach mniejszych (oraz uzupełniającego w większych). Autobus bateryjny ma wiele zalet (w tym przede wszystkim brak specjalnej infrastruktury, a przede wszystkim sieci trakcyjnej), ale również wiele wad. Ponownie, należy wskazać, że w analizach ekonomicznych



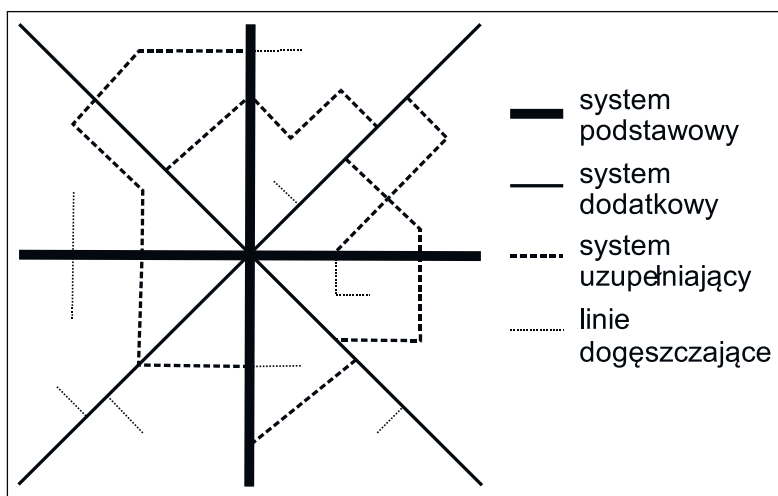
Ryc. 25. Koszt rocznej eksploatacji elektrycznych środków transportu publicznego w przeliczeniu na jedno miejsce w pojeździe

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych SKM Warszawa, MW Warszawa, MZA Warszawa, MPK Kraków, GAI T Gdańsk.

często pomija się niektóre wyzwania. Przykładowo Mroskowiak *et al.* [2021], obliczają efektywność ekonomiczną inwestycji w autobusy elektryczne bateryjne, nie uwzględniając m.in. konieczności zakupu większej liczby pojazdów. Wynika ona z jednej strony z konieczności wydłużenia postojów koniecznych w celu ładowania baterii – ten dodatkowy czas wymusza kongestia, zarówno wprost, jak i poprzez większe zużycie prądu w czasie jazdy w korku – a z drugiej z mniejszej pojemności autobusów elektrycznych (ze względu na ograniczenie ciężaru pojazdu, zamiast pasażerów wożymy baterie). Szacuje się, że flota autobusów bateryjnych w stosunku do tradycyjnych diesli może być w dużych miastach większa nawet o ok. 20%.

Wydaje się więc, że zwłaszcza w dużych miastach, interesującą próbą są „hybrydowe” rozwiązania oparte na technologiach trolejbusowych. Niedawno linię tego typu uruchomiono w Pradze [por. Urbanowicz 2022], gdzie sieć trakcyjna obejmuje jedynie połowę trasy. W Polsce, zarówno w Lublinie, jak i w Gdyni również mają miejsce ciekawe zastosowania trolejbusów jako – częściowo – autobusów [por. Bartłomiejczyk *et al.* 2016]. Warto również zwrócić uwagę na dokonywane przez niektóre miasta (np. Kraków) zakupy wagonów tramwajowych wyposażonych w baterie, które w przyszłości mogą zostać wykorzystane do obsługi tras bez sieci trakcyjnej.

Ideę obsługi miast środkami elektrycznego transportu publicznego prezentują ryc. 26 i tab. 8.



Ryc. 26. System transportu publicznego w mieście – idea przestrzenna

Źródło: opracowanie własne.

Tabela 8. Schemat obsługi miast środkami transportu elektrycznego

	Wielkość miasta (liczba mieszkańców)			
	Małe (ok. 100 tys.)	Średnie (ok. 250 tys.)	Duże (ok. 500 tys.)	Bardzo duże (> 1 mln.)
<b>System Podstawowy</b>	Autobus elektryczny	Trolejbus	Tramwaj	Metro i kolej miejska
<b>System dodatkowy</b>			Trolejbus	Tramwaj
<b>System uzupełniający</b>	Autobus elektryczny			Trolejbus
<b>Linie dogęszczające</b>	Minibusy elektryczne, UTO itp		Autobus lub minibus elektryczny, UTO, itp	

Źródło: opracowanie własne.

## Zakończenie

Rozwój elektromobilności w polskich miastach w zakresie promowanych obecnie rozwiązań opartych na autobusach elektrycznych i hybrydowych wskazuje wyraźnie na złożoność tego procesu i konieczność uwzględnienia wielorakich uwarunkowań historycznych, ekonomicznych i przestrzennych. Posługiwanie się uproszczonymi miarami

odsetka „zelektryfikowanego” taboru, co dominuje nie tylko w dyskursie medialnym, ale także jest elementem monitorowania polityki transportowej na różnych jej szczeblach, nie oddaje w pełni prawdziwego obrazu i nie pozwala na rzetelną ocenę poziomu zrównoważonej mobilności w analizowanych miastach. Główną wadą i problemem współczesnego dyskursu jest niedocenywanie i pomijanie roli innych typów pojazdów klasyfikowanych w tym opracowaniu jako przedstawicieli I generacji elektromobilności – zwłaszcza systemów kolei miejskiej, tramwajów czy trolejbusów. Drugim problemem, a zarazem wyzwaniem badawczym jest niedostatek danych dotyczącej podziału pracy przewozowej w podziale na różne typy pojazdów wraz z wyliczeniem ich śladu węglowego, ale takiego, który obejmuje nie tylko emisję wynikającą z napędzania pojazdów, ale także ich wytwarzania i późniejszej utylizacji. Nasze badania wskazują, że w Polsce istnieje wiele strategii osiągnięcia celów zrównoważonej mobilności miejskiej i są one zależne po pierwsze, od istniejących w tych miastach systemów transportowych i ich adaptacyjności do zmian w kierunku rozwiązań elektromobilności II generacji. Po drugie, zależą one od uwarunkowań instytucjonalnych i regulacyjnych – a w szczególności od tego czy dane miasto podlega wymogowi posiadania określonego odsetka taboru elektromobilnego czy nie i, na jakim poziomie, w jakim czasie oraz od dostępności środków zewnętrznych na inwestycje w tabor elektryczny. Podkreślić należy, że nie ma jednej uniwersalnej strategii wdrażania elektromobilności ani nadającej się dla każdego miasta jej formy. Słusznym wydaje się zróżnicowanie sposobu wdrażania transportu elektrycznego od wielkości ośrodka i posiadanego już przez niego systemu transportu elektrycznego I generacji. Dlatego ocena poziomu zrównoważenia transportu czy szerzej mobilności w danym mieście musi brać pod uwagę lokalny kontekst i patrzeć na jego cały system transportowy, pamiętając, że elektromobilność to tylko jego wycinek.

*Badania i rozdział wykonano przy wsparciu finansowym Wydziału Geografii i Geologii w ramach Programu Strategicznego Inicjatywa Doskonałości w Uniwersytecie Jagiellońskim.*



# ROZDZIAŁ 12

## GZM JAKO KREOWANIE SIECIOWEJ WSPÓŁPRACY MIAST A KOMUNIKACJA INSTYTUCJONALNA I SPOŁECZNA METROPOLII

### Wprowadzenie

W debatach panelowych *colloquiów* Komisji Studiów nad Przyszłością Górnego Śląska PAN trwale obecna jest problematyka kreowania tożsamości metropolitalnej i współpracy gmin tworzących Górnośląsko-Zagłębiowską Metropolię. GZM jest prawnie ukonstytuowaną instytucją, wplecioną w złożony układ struktur samorządowych i rządowych, powołaną w celu realizacji wybranych funkcji zarządzania na poziomie regionalnym. Potrzeby jej utworzenia zdefiniowano w okresie założycielskim, w postaci Górnośląskiego Związku Metropolitalnego funkcjonującego od 2007 r. do 2017 r. Badawczo interesuje nas powiązanie rytmu miast z kształtowaniem tożsamości metropolii, oraz rola policentrycznych sieci miejskich w kreowaniu wartości metropolitalnych, jako funkcjonalnej marki. Czy i w jakim stopniu komunikacja instytucjonalna przekłada się na społeczny wizerunek GZM i jak aktywizuje on obywatelskie praktyki mieszkańców naszego regionu? Powyższe pytania wynikają z potrzeby uporządkowania oczekiwań wobec kierunków integracji polityk publicznych z potrzebami interesariuszy, którym służy instytucja związku metropolitalnego. Temat niniejszego tomu Studiów uzasadnia cel naszej analizy, czyli sprawne wykreowanie Związku Metropolitalnego, jako podmiotu zarządzania publicznego, który uzupełnia złożoną – a być może nawet przeciążoną<sup>43</sup> – strukturę administracji samorządowej. Pierwsze pięć-sześć

---

<sup>43</sup> W. Kieżun krytykując rozwiązania wielkiej reformy administracyjnej z 1999 r. dowodził, że powołanie powiatów oraz podwójnej administracji wojewody i marszałka sejmiku wywołuje przeciążenia, centralizujące i upolityczniające zarządzanie samorządowe. Wskazywał m.in. na: konfliktogenność zarządzeń słabych politycznie i finansowo powiatów względem wpływu silnych miast na jednostki oświaty, zdrowia czy komunikacji; wysoką kosztochłonność etatyzacji wieloszczeblowej administracji; jej podatność na upartyjnienie obsady stanowisk oraz spadek sprawności decyzyjnej w spornych obszarach zarządzania – [Kieżun 2013: 311-327].

lat funkcjonowania dużego związku metropolitalnego czterdziestu jeden powiatów w województwie śląskim wskazuje na skuteczność administracyjnej instytucjonalizacji jego ustawowych kompetencji<sup>44</sup>. Jednocześnie GZM jest swoistym komponentem obywatelskich aspiracji, a także narzędziem komunikacji lokalnych oraz regionalnych elit politycznych z mieszkańcami naszego regionu. Powyższe atuty sieciowego zogniskowania praktyk metropolitalnych, jak też oczekiwania interesariuszy i środowisk społecznych chcemy poddać interpretacji za pomocą kryteriów teoretycznych z zakresu nauk o zarządzaniu i komunikacji społecznej.

Socjologiczna perspektywa badań powyższych kwestii dysponuje teoriami kapitału społecznego, modelami integracji i sieciowej logiki wytwarzania dóbr publicznych, koncepcjami konstruowania marki organizacyjnej, a także tezami neoinstytucjonalizmu i neoweberyzmu w zarządzaniu publicznym. Tymi konstruktami posłużymy się w tym szkicu, opisującym uwarunkowania sprawności w realizacji misji przez jedyny, ustawowo zdefiniowany w Polsce, obszar metropolitalny. Obszarem o podobnych funkcjach, a nawet szerszych aspiracjach jest Obszar Metropolitalny Gdańsk – Gdynia – Sopot, funkcjonujący jako stowarzyszenie gmin powołane deklaracją współpracy z 2011 r. Będzie on dla nas kontrapunktem w ocenie złożoności i efektywności procesów kreowania funkcji i aktywności obszaru metropolitalnego.

## Od założeń do instytucjonalizacji Metropolii

Kreowanie społecznego wizerunku GZM jest przedmiotem licznych studiów. Ostatnio proces ten analizowała Z. Neuve-Église w rozprawie doktorskiej pt. *Konstruowanie metropolii. Pomiędzy instytucją a przestrzenią społeczną narracji – przypadek Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii* [Neuve-Église 2020]. Studium ukierunkowane zostało na opisanie samego „dyskursu metropolitalnego” przebiegającego w mediach, a stymulowanego przez centra wpływu decyzyjnego i kreowania opinii publicznej. Kreatorami tego dyskursu są ośrodki władzy politycznej, wydawcy mediów prasowych i radiowo-telewizyjnych, jednostki akademickie, a także aktywności autopromocyjne oraz urzędowe agend tej instytucji. Z. Neuve-Église przyjmuje socjologiczną perspektywę porównującą dwa podejścia: odgórne – czyli instytucjonalne i oddolne – czyli

---

<sup>44</sup> W Ustawie z 9 marca 2017 r. Dz.U. 2017.730 art. 12 określa je – cyt: *Związek metropolitalny wykonuje zadania publiczne w zakresie: 1) kształtowania ładu przestrzennego; 2) rozwoju społecznego i gospodarczego obszaru związku metropolitalnego; 3) planowania, koordynacji, integracji oraz rozwoju publicznego transportu zbiorowego, w tym transportu drogowego, kolejowego oraz innego transportu szynowego, a także zrównoważonej mobilności miejskiej; 4) metropolitalnych przewozów pasażerskich; 5) współdziałania w ustalaniu przebiegu dróg krajowych i wojewódzkich na obszarze związku metropolitalnego; 6) promocji związku metropolitalnego i jego obszaru. Może on także realizować zadania samorządów gmin, powiatów lub zadania należące do organów administracji rządowej za porozumieniem właściwych stron.*

obywatelskie. Wskazała ona, że dominujące jest podejście promocyjne założycielskich instytucji miejskich, gmin kreujących wizerunek Górnośląskiego Związku Metropolitalnego. Prezentują jego powołanie, jako strategicznie istotną instytucję zarządzania regionalnego, będącą wyrazem podmiotowości samorządów gmin i tożsamości ich mieszkańców w relacjach z władzą centralną. W analizach tej autorki Górnośląski Związek Metropolitalny to szczególnie przypadki skutecznego instytucjonalnie wytworzenia przestrzeni społecznej, w ramach Górnośląskiego Obszaru Metropolitalnego. Podejście to bardzo oszczędnie opisuje znaczenie oddolnego poparcia społecznego dla działalności instytucji metropolitalnych i rolę obywatelskich aspiracji mieszkańców regionu w zakresie uspołecznienia debat o kwestiach istotnych dla polityki metropolitalnej. Na ten niedostatek powiązań GZM z komunikacją obywatelską zwraca uwagę w swojej recenzji cytowanej pracy M. Dymnicka [2022].

Z analiz Z. Neuve-Église wynika, że etap założycielski – powołanie 31.01.2007 r. Górnośląskiego Związku Metropolitalnego, jako związku komunalnego 14 miast-powiatów – uruchomił górnośląskie dyskursy metropolitalne. Toczone je w mediach regionalnych oraz w publicznych wystąpieniach jego rzeczników, głównie w zakresie delimitacji przestrzeni symbolicznych oraz kreowania elementów regionalnej kultury zarządzania publicznego. Na tym etapie silne spory uruchamiał wybór nazwy tej instytucji – stosowano określenia Związek Konurbacji Górnośląskiej lub Metropolia „Silesia”, a zastąpiono je formalnym zapisem Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia „Silesia” [Gawron, Rojek-Adamek 2011: 21]. Ostatni z przewodniczących tej jednostki, prezydent Świętochłowic D. Kostempski, podsumowując osiągnięcia związku metropolitalnego wskazał na kluczowe przesłanki powstawania takich nadrzędnych i dobrowolnych powiązań struktur samorządowych. Stanowią: odpowiedź na procesy metropolizacji i regionalizacji polityk rozwojowych w Europie; są formą konsolidacji dużych miast i redukcji ich słabości w samodzielnej rywalizacji o krajowe i zagraniczne środki rozwojowe; służą integracji polityk miejskich; wzmacniają atuty kapitału ludzkiego i społecznego, udostępniane globalnym sieciom inwestycyjnym i zagranicznym partnerom samorządowym; podnoszą atrakcyjność i poprawiają funkcjonalność udostępniania regionalnej infrastruktury komunikacyjnej, technicznej i społeczno-kulturowej [Kostempski 2017: 23-25]. Znaczenie dużych miast dla kreowania idei strategicznych i koncepcji funkcjonalnych w tworzeniu metropolii, jako nowej regionalnej instytucji potwierdza fakt, że pierwotną koncepcję Związku Konurbacji Górnośląskiej wypracowało porozumienie prezydentów Gliwic (Z. Frankiewicza) i Katowic (P. Uszoka) sygnowane w Świętochłowicach w 2005 r. [*ibidem*: 22]. Autor i kontynuator ich dążeń (D. Kostempski był przewodniczącym Metropolii „Silesia”) dokumentuje też niektóre spory środowisk akademickich, reprezentantów organizacji lokalnych i elit samorządowych, jako nosicieli idei społecznych i kulturowych tradycji wokół nazwy, zakresu zadań przekazywanych związkowi metropolitalnemu czy kreowania podmiotowego wpływu gmin na dysponowanie środkami i określanie celów strategicznych [*ibidem*: 22-23].

Szanse tworzenia takich związków w Polsce analizowali, w raporcie porównawczym czynników sprzyjających rozwojowi współczesnych metropolii z 2008 r.,



M. Smętkowski, S. Jałowiecki i G. Gorzelak. Wskazywali w nim na włączenie się regionów w sieć globalnych powiązań, które prowadzą do pogłębiania deindustrializacji przez rozwój zatrudnienia w sektorach usług finansowych, ubezpieczeniowych, mediów cyfrowej komunikacji oraz centrów handlu i rozrywki, regionalnego transportu i turystyki miejskiej, a także inwazji deweloperskiej na rynkach budownictwa mieszkaniowego i powierzchni biurowej. Metropolie służą również wytwarzaniu nowych przestrzeni biznesowych, przez operatorów wielkiego krajowego i międzynarodowego kapitału, kreują często okazałe siedziby instytucji kultury oraz areny wydarzeń sportowych lub szkoleniowych, wspierają rewitalizację terenów poprzemysłowych, ale także dokonują segmentacji przestrzeni miejskich, aktywizują jej gentryfikację i kreują heterogeniczne siły kształtujące nowe style życia oraz wzory prywatyzacji oraz wykluczeń społecznych [Smętkowski *et al.* 2008: 8-11]. Przywołują m.in. tezę C. Berniè-Boissard [2008], że metropolie są *węzłami przepływów w sieciach transportowych i komunikacyjnych oraz węzłami wiązek kontaktów pomiędzy przedsiębiorstwami produkcyjnymi, handlowymi oraz bankami i instytucjami finansowymi* [Smętkowski *et al.* 2008: 4]. Zatem to powiązania sieciowe strukturyzują zasoby metropolii, ale sam proces ich powstawania wymaga aktywności agentów zmian, generujących nowe węzły w przestrzennych układach politycznej komunikacji i decyzji. Cytowany raport wymienia głównych aktorów metropolitalnych, czyli: sieci banków, funduszy inwestycyjnych, biur doradztwa finansowego, agencji ubezpieczeniowych i korporacji, agencji reklamowych i *public relations* oraz serwisów informacyjnych, państwowe urzędy statystyczne, jednostki naukowo-badawcze, agencje prasowe radiowo-telewizyjne i internetowe portale informacyjne, a także centra handlowo-rozrywkowe, domy mody, parki tematyczne, międzynarodowe sieci hotelowe i obiekty kongresowe, spektakle, międzynarodowe wydarzenia, muzea i zabytki o światowej kategorii [Smętkowski *et al.* 2008: 11]. Poprzez takie sieci budowane są instytucjonalne i spersonalizowane powiązania interesariuszy zewnętrznych z regionalnymi podmiotami samorządowymi.

Tak konstytuowane są sieci powiązań kształtujące swoistą klasę metropolitalną, czyli elity władzy i zamożności, czerpiące zyski z inwestowania kapitału na terenie regionalnych przestrzeni komercyjnych i usługowych. Do klasy metropolitalnej badacze zaliczają nie tylko agentów wpływu i władzy, lecz także konsumentów usług agend biznesu i instytucji finansowych, czyli reprezentanci zamożnych finansowych elit, którzy lokują się w budowanych dla nich przestrzeniach apartamentowców i luksusowych hoteli i utrzymują zatrudnienie w luksusowych sklepach, restauracjach, klubach czy pubach [Jałowiecki *et al.* 2003: 73]. Agenci zewnętrznego wpływu biznesowego oddziałują na sieci metropolitalne, poprzez rosnącą skalę przepływów kapitału i informacji oraz kreowania usług na danym terytorium. Na agendy publiczne wpływ wywierają nie tylko jawni lobbyści biznesowi, ale także tzw. polityczni nomadzi, czy też rzecznicy klikowych pozaformalnych sieci powiązań, których w literaturze z zakresu zarządzania publicznego określa się mianem „fleksjanie”. Są oni rzecznikami różnych typów korporacyjnych i politycznych grup interesów, zakulisowo lobbujących na ich rzecz wśród samorządowych i rządowych partnerów dysponujących mandatami władzy

nad określonymi obszarami polityk terytorialnych. Termin „fleksjanie” wprowadziła J. R. Wedel [2009: 4] opisując praktyki pozaformalnych uzgodnień wpływowych osobistości, tworzących sieci nacisku na decydentów samorządowych i politycznych – z wykorzystaniem aktywizowanych przez grupy kapitałowe akademickich ekspertów, firmy konsultingowe, zespoły *think-thanków*, organizacje *non-profit*, środowiska medialne czy celebrytów – budujących uprzywilejowane, choć „ukrywane” układy inwestorskie i skorumpowane giętke sieci powiązań, dla zakulisowego wyboru określonych projektów, wykonawców usług lub świadczeń publicznych. To ukrywanie kulis procesów kontraktowania zadań u zewnętrznych wykonawców –utrudnia według Wedel rozliczalność efektów, można bowiem uciekać od decyzyjnej odpowiedzialności, a zarazem ułatwia *outsourcing* usług publicznych oraz migrowanie decydentów z urzędów publicznych do sieci biznesowych po upływie kadencji lub rezygnacji z funkcji [Dudzińska 2016: 165-181]. Tworzą się w ten sposób realia heterogenicznych gier o kontrolę nad decyzjami i zasobami publicznymi, wywierających silne presje na małe lub średnie podmioty samorządowe.

W instytucjach samorządowych powstają swoiste kulisy pozycjonowania tych procesów wpływu i lokowania decyzji inwestycyjnych, rozwiązań urbanistycznych lub idei projektowych. Ich nosicielami są zróżnicowane znaczeniem i potencjałami grupy interesów oraz mieszkańców, zarówno o „ekskluzywnych”, jak też „inkluzywnych” orientacjach, czyli dążące do czystej komercjalizacji albo do uspołecznienia określonych przestrzeni lub usług. Z tego punktu widzenia powstawanie związków metropolitalnych stanowi efekt wzrostu rangi terytorialnych jednostek samorządowych, które, łącząc swoje siły i zasoby w konkurowanie o korzystniejsze rozwiązania inwestycyjne, zajmują skuteczniejsze pozycje przetargowe w negocjowaniu kosztów realizowanych usług publicznych.

Instytucjonalizacja określonego podmiotu oznacza, że wyłania się on w praktykach usieciowienia wpływów i oczekiwania interesariuszy należących do różnych kręgów zakulisowych wpływów oraz publicznie aktywnych aktorów społecznych. Lobbying, jako proces aktywizacji wewnętrznych i zewnętrznych powiązań reprezentantów interesów różnego typu z decydentami politycznymi czy samorządowymi, jest we współczesnej literaturze uznawany za efekt naturalnego przejścia od systemu korporacjonistycznego do systemu usieciowionego. Sieciowość oznacza realistyczne orientowanie się decydentów na agentów pośredniego wpływu i mediowanie z nimi wobec presji negocjowania, konsultowania bezpośredniej partycypacji mieszkańców w nowym zarządzaniu publicznym. Na pozytywne aspekty lobbyngu zwraca się uwagę w literaturze niemieckiej. A. Stankiewicz, za F. Eckartem wymienia: – *elastyczne reagowanie na zmieniające się warunki polityczne, pojawiające się potrzeby*; – *umożliwienie szybkiego podejmowania decyzji*; – *zmniejszenie kosztów transakcyjnych*; – *dopasowanie do sytuacji indywidualizacji i pluralizacji interesów*; – *dostarczanie wiedzy eksperckiej decydentom* [Stankiewicz 2012: 229]. Instytucjonalne formy lobbyngu, oddziałujące na podmioty samorządowe to m.in.: regionalne związki i zrzeszenia gospodarze; „organizacje parasolowe” różnych typów izb przemysłowych i handlowych, izb zawodowych, stowarzyszeń pracodawców; firmy lobbyngowe, działające w imieniu bizne-

sowych klientów czy korporacji, jako agendy ich *public relations*; organizacje trzeciego sektora, jako rzecznicy idei konsumenckich, ekologicznych, aktywności społeczno-kulturowych, wsparcia środowisk obywatelskich oraz socjalnych i mniejszościowych [*ibidem*: 300-301].

Aktywizacja presji ze strony dużych biznesowych sieci i społecznych interesariuszy oraz kreowanie programów wsparcia dla kluczowych celów polityk publicznych na poziomie regionalnym, uruchamiają wyzwania dla konkurencyjności miejskich podmiotów. To właśnie te wyzwania stanowią zdaniem badaczy impuls do kreowania subregionalnych związków gmin zarówno w regionach pogranicza, jak i krajowych układów metropolitalnych. Jak piszą G. Gawron i P. Rojek-Adamek *...brak instytucji zarządzającej obszarami metropolitalnymi powoduje konieczność prowadzenia ciągłych negocjacji między licznymi podmiotami, podejmującymi wysiłki w celu przeciwdziałania fragmentaryzacji przestrzennej. Upodmiotowienie obszarów metropolitalnych umożliwiłoby swobodniejsze zarządzanie i lepszą koordynację ich rozwoju* [Gawron, Rojek-Adamek 2011: 90].

Zauważamy także funkcję symboliczną kultury dla kreowania pozytywnego odbioru Metropolii. Autorzy z panelu Komisji PAN poświęconego przemianom stylu zarządzania miejskiego stwierdzają, że *kultura jest ważnym czynnikiem procesów metropolitalnych ze względu na swoje ponadregionalne oddziaływanie i rozwój nowych przestrzeni kulturalnych w miastach* [Hefner *et al.* 2022: 99]. GZM wzmacnia swoje atuty poprzez nadawanie spójności i wzmacnianie nowych funkcji obiektom postindustrialnym oraz wspieranie projektów dofinansowujących regionalny Szlak Zabytków Techniki czy strefę kultury w Katowicach, co sprzyja wzmocnieniu nowego wizerunku przestrzennego metropolii [Hefner *et al.* 2022: 97-99]. Oznacza to czerpanie przez GZM legitymizacji dla swojego funkcjonowania z sukcesów w rewitalizacji przestrzeni poprzemysłowych oraz kreowania nowych zasobów budowanych z inicjatywy innych instytucji regionalnych i miejskich.

## Modele instytucjonalizacji w praktyce GZM

W fazie pierwszej – założycielskiej (z lat 2007-2017) dokumenty strategiczne Górnośląskiego Związku Metropolitalnego „Silesia” zakładały tworzenie warunków do zrównoważonego rozwoju gospodarczego, społecznego, przyrodniczego i przestrzennego, a także kreowanie nowego wizerunku regionu – „krajiny węgla i stali” przechodzącej transformację miast o czystym środowisku i estetycznej przestrzeni, opartych na proekologicznych technologiach, aktywizujących zasoby mieszkańców i sektor naukowo-badawczy w atrakcyjny potencjał dla inwestorów. Programowano także promocję idei „metropolitalności”, jako sposób na wzmocnienie integracji społecznej mieszkańców miast tworzących GZM z poszanowaniem ich lokalnych tradycji [Gawron, Rojek-Adamek 2011: 92]. Kulturowe dziedzictwo Górnego Śląska i Zagłębia

różnicuje jednak na tyle istotnie lokalne i miejskie tożsamości, że utrudnia wykreowanie silnego wizerunku związku metropolitalnego. Jest to tym bardziej widoczne, że tworzące go miasta i gminy *nie prowadziły w tym czasie żadnej wspólnej i spójnej polityki budowania wizerunku. Ich cele i stosowane instrumenty w tym zakresie były różne* [Gasidło *et al.* 2020: 120]. Kwestie te rzutowały na rezygnację z logo „Silesia” i określenie związku, jako Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia – nazwy trudnej zarówno w wymowie, jak i znaczeniowo do przełożenia na międzynarodowe, anglojęzyczne dokumenty [Borowiec 2017]. Świadomość takich trudności, wynikłych z oporu prezydentów miast Zagłębia Dąbrowskiego użycia dla nowego związku nazwy Silesia lub Metropolia Katowice, sprawiła, że zarząd związku dyskutował nad otwartym konkursem na jego nazwę, co dokumentuje publikacja na stronach GZM<sup>45</sup>.

Wskazane wyżej trudności z wpisaniem marki w złożone tradycje i stereotypy czy kalki kulturowe ujawniają ważny problem w kreowaniu wizerunku obszaru metropolitalnego rozszerzonego z 14 do 41 miejskich i ziemskich powiatów Województwa Śląskiego. Zarząd GZM, jako powołanej ustawowo instytucji, realizuje określone zadania, ale także kreuje swoją markę. Z punktu widzenia zewnętrznych i wewnętrznych interesariuszy jest to istotny element kampanii *public relations*. W kontekście procesów zarządzania, każda instytucja, jak wskazywał klasyk teorii biurokratyzacji R. K. Merton, spełnia funkcje jawne i funkcje ukryte. Te ostatnie łączył on m.in. z mechanizmami autonomizacji procesów organizacyjnych. Funkcje ukryte wymagają uwzględniania konsekwencji o niezamierzonym charakterze, które mogą zakłócać sprawne realizowanie podstawowych celów jednostki, a wynikają m.in. z barier psychologicznych lub kulturowych konsekwencji, ważnych dla świadomości społecznej, dla symbolicznej czy rytualnej praktyki uczestników oraz odbiorców działań organizacyjnych [Merton 1982: 131-135].

W opracowaniu dotyczącym doświadczeń w budowaniu marki i wizerunku śląskich miast autorski zespół wskazywał na cztery typy praktyk cechujących dominujące strategie działania liderów lokalnych. Cechuje je: orientacja preferująca podmioty biznesowe i powiązane z nimi koncepcje strategiczne agend władzy samorządowej; albo ukierunkowanie na grupy mieszkańców i stowarzyszeń obywatelskich, jako partnerów społecznych, których potrzeby są fundamentem negocyjnego budowania polityk miejskich i wyłaniania biznesowych realizatorów tak wypracowanych strategii. Na tej podstawie wyróżniamy cztery możliwe praktyki w zarządzaniu publicznym: *orientację technokratyczną, orientację probiznesową, orientację proobywatelską i orientację protransakcyjną* [Gasidło *et al.* 2020: 40]. Ponieważ w wielu samorządach orientacja proobywatelska jest deklaratywnie pierwotna na poziomie symbolicznym, a realizowana jest zazwyczaj w ograniczonych formach konsultacji społecznej, często na poziomie rytualnym. Na poziomie ukrytych, zakulisowych praktyk łatwiej jest władzom miejskim kreować autonomiczne strategie technokratyczne lub probiznesowe, których atutami staje się zwykle autorytatywne określanie strategicznych celów służące wiązaniu

---

<sup>45</sup> Próby oswojenia nazwy GZM pokazuje materiał promocyjny, [<http://gzmetropolia.pl/metropolia/20171128-jaka-nazwe-powinna-nosic-metropolia/>].

własnych wizji z dostępnym zewnętrznym kapitałem lub z ofertami funduszy inwestorskich. W tych dwóch przypadkach marka jednostki samorządowej adresowana jest do zewnętrznych agend biznesowych, wybieranych poprzez kryteria ważne dla wizji prezydentów miast i burmistrzów gmin, jako twórców technokratycznych wizji samorządowego menedżeryzmu. Oczekiwanie, aby funkcjonowanie Związku Metropolitalnego spełniało proobywatelskie standardy negocjowania celów i określania strategii ich realizacji, wydaje się być w praktyce usieciowienia regionalnych polityk podejściem nierealistycznym. Argumentację, która prowadzi do takiej konkluzji opieramy na przesłankach wskazujących (a) koncesjonowany charakter kompetencji GZM zapisanych w *Ustawie o Związku Metropolitalnym*; oraz (b) na porównaniu zasięgu postulowanych programowo obszarów działalności i sieci powiązań miast kreujących Obszar Metropolitalny Gdańsk – Gdynia – Sopot. Wskazuje na to także D. Kostempski: *związek metropolitalny nie jest strukturą mieszczącą się w podstawowym podziale terytorialnym państwa ani też jednostką samorządu terytorialnego. ... Związek jest uprawniony do wykonywania zadań publicznych we własnym imieniu i na własną odpowiedzialność* [Kostempski 2017: 25]. Oznacza to realnie, że GZM nie podlega wymogom, takim jak samorządowe struktury, czyli wyborczej weryfikacji przez obywateli. Jest jednostką autonomiczną a nie szczeblem pośrednim między gminami, powiatami a Sejmikiem województwa, działa na gruncie delegacji zadań wskazanych w *Ustawie z 06.04.2017*, a potwierdzanych porozumieniami gmin należących do Związku.

Koncesjonowane kompetencje, wyróżniające Górnośląsko-Zagłębiowską Metropolię ustanawiają relatywnie wąski zakres funkcjonowania tej instytucji, pozostawiając samorządowym partnerom swobodę w określaniu uzupełniających porozumień, co do innych obszarów współpracy. Podstawowym zakresem jej zarządczych działań, jaki zapisano w *Ustawie* – jest planowanie, koordynacja i integracja oraz rozwój publicznego transportu zbiorowego, a szczególnie kolei metropolitalnej, sieci tramwajów i autobusów, a także troska o zrównoważoną mobilność miejską. Konsultacyjne, czyli pomocnicze zadania, dotyczą kreowania sieci dróg miejskich i krajowych. Samodzielnym zadaniem jest promocja związku metropolitalnego i zasobów jego obszaru<sup>46</sup>. Jest to zasadniczo wiązka służebnych zadań skupiona na obszarze transportu publicznego, natomiast Zarząd GZM wypracował złożoną formułę organizacyjną obejmującą 10 Departamentów i 3 jednostki pomocnicze podlegające pod 5 pionów wewnętrznej administracji<sup>47</sup>. Oprócz Departamentu Transportu na zewnętrznych interesariuszy skierowane są: Departament Rozwoju Gospodarczego i Współpracy, Departament Infrastruktury i Środowiska, Departament Strategii i Polityki Przestrzennej, Departament Funduszy Zewnętrznych oraz Biuro Zamówień Publicznych. Oznacza to wykreowanie spójnej i merytorycznie rozbudowanej struktury działania Urzędu Metropolitalnego. Uchwalona Strategia GZM na lata 2022-2027 z perspektywą do 2035 r. wskazuje pięć preferowanych obszarów: – Priorytet środowiskowy A. Adaptacja do zmian klimatu i odporność; – Priorytet transportowy B. Mobilność i dostępność; – Priorytet troski o przestrzeń i warunki życia

---

<sup>46</sup> <https://metropoliagzm.pl/droga-do-metropolii>.

<sup>47</sup> <https://bip.metropoliagzm.pl/arttykul/31150/131663/schemat-organizacyjny>.

C. Przestrzeń i spójność społeczna; – Priorytet wzmocnienia konkurencyjności kapitału ludzkiego D. Metropolitalność i innowacyjność. – Priorytet autopromocji i wzmocnienia administracyjnej skuteczności E. Współpraca i otwartość<sup>48</sup>.

W porównaniu do samorządowej perspektywy i transakcyjnego kreowania zadań programowych przez Obszar Metropolitalny Gdańsk – Gdynia – Sopot, w GZM mamy większą spójność, ale także czytelniej zarysowany model samorządowego technokratyzmu, z umiarkowaną troską o proobiznesowe i protransakcyjne relacje w podejściu Zarządu do zewnętrznych partnerów. OMGGS tworzy konglomerat 3 miast rdzenia, gminy silnej urbanizacji, gminy strefy krawędziowej oraz partnerzy strefy zewnętrznej – łącznie 28 gmin stowarzyszonych porozumieniem z marca 2013 r., a obecnie już 59 jednostek z różnych poziomów samorządności. W wypracowanej strategii proponują one 7 celów strategicznych (w tym: poprawę jakości edukacji wobec rynku pracy; politykę wsparcia dla uczestnictwa w kulturze oraz jakości życia mieszkańców i migrantów; promocję inwestycji, innowacyjności i przedsiębiorczości; rozwój energetyki odnawialnej i poprawę efektywności energetycznej), a także budowanie własnej marki i przyciąganie za jej pomocą interesariuszy<sup>49</sup>. W znacznie większym stopniu to stowarzyszenie metropolitalne akcentuje protransakcyjne i proobywalelskie ukierunkowanie OMGGS w zarządzaniu relacjami instytucji z otoczeniem. Wyakcentowano wyraźnie dążenie do budowania inkluzywnych praktyk dialogu społecznego oraz poszerzanie kręgu zewnętrznych instytucji i form, jako członków formalnie wspierających instytucję Metropolii. Efektywne realizowanie zadań z zakresu transportu metropolitalnego jest główną cechą wspólną OMGGS i GZM. Wyraźne różnice to silne skupienie OMGGS na zadaniach z zakresu wspierania ekonomii społecznej i opieki zdrowotnej oraz aktywności kulturalnej i form dialogu społecznego. Jednak brak ustawowego uregulowania tego związku metropolitalnego powoduje rozproszenie wielu aktywności i rodzi trudności komunikacyjne wśród tworzących go samorządowych partnerów. Spotkania ogółu przewodniczących rad miast, gmin i powiatów należących do OMGGS są okazjonalne i niekonkluzywne<sup>50</sup>. Zwiększa to rolę zakulisowych praktyk decyzyjnych i umacnia znaczenie liderów władz miast rdzeniowych tego związku metropolitalnego. Na stronach internetowych nie ma pełnego opisu struktury organizacyjnej oraz dokumentacji bieżącej działalności administracyjnej OMGGS [<https://www.metropoliagdansk.pl/kim-jestesmy/>]. Słabość komunikacyjna takiej hybrydowej konstelacji miast, gmin wiejskich i powiatów oraz partnerów wspierających staje się wyraźna w porównaniu do zwartej instytucjonalnie, bo ustawowo, a tym samym organizacyjnie i finansowo silnie zdefiniowanej metropolii GZM.

---


<sup>48</sup> Dostęp na stronie www GZM [<https://bip.metropoliagzm.pl/arttykul/34552/129693/strategia-rozwoju-gornoslasko-zaglebiowskiej-metropolii-na-lata-2022-2027-z-perspektywa-do-2035-r>].

<sup>49</sup> Dostęp do strategii na stronie www [<https://metropoliagzm.pl/stategia/>].

<sup>50</sup> Patrz: [<https://www.metropoliagdansk.pl/upload/files/76%20Sprawozdanie%20z%20dzialalnosci%20OMGGS%202021.pdf>]: 31-34 i 50-51.

# Kanały komunikacji GZM

## – społeczna promocja a partnerstwo miast

Przeanalizowane materiały organizacyjne i programowe wskazują na sprawną instytucjonalizację struktur administracyjnego zarządzania Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii. Jej założycielom takie czytelne wykreowanie autonomicznego organu zarządzania ułatwiło jego ustawowe umocowanie, czego ciągle nie mogą uzyskać od władz centralnych promotorzy Metropolii Gdańsk – Gdynia – Sopot. Tożsamość każdej instytucji zarządzającej powierzonymi jej obszarami wymaga nie tylko jej usieciowienia, ale także jasnego zdefiniowania kompetencji oraz źródeł finansowania. GZM okazał się związkiem skutecznym w kreowaniu swojej tożsamości, budowanej na silnie definiowanej bazie zasobów społeczno-kulturowych naszego regionu oraz rangi dziedzictwa przemysłowego śląskich i zagłębiowskich miast [Gasidło *et al.* 2020: 120]. Jak stwierdzili autorzy tego opracowania (w tomie Studiów poświęconych marce i wizerunkowi miast) ich przekazy reklamowe zwykle prezentują swoje miasta jako otwarte, aktywne, atrakcyjne i nowatorskie, co daje powtarzalną, a zarazem postulatywną, mało oryginalną kalkę sloganów. Oznacza to skupienie uwagi bardziej na kreowaniu obrazu pożądanej marki, niż budowaniu skutecznego wizerunku [*ibidem*: 116]. Ta praktyka skłania nas do ustalenia, w jakim stopniu GZM wywiązuje się z ważnego strategicznie zadania promocji i komunikacji społecznej, na etapie dojrzałości – potwierdzonej skuteczną instytucjonalizacją tej marki. Wykreowane logo spełnia nowoczesne kryteria typograficzne, ale jest pozbawione całkowicie związku z regionalnymi tradycjami [*ibidem*: 112] – zatem władze Metropolii postawiły na neutralność swego logotypu. Umieszczony jest on na stronie internetowej, gdzie osobno na podstronie [<https://metropoliagzm.pl/logo-metropolii-2/>] opisano, jak wykreowano jego projekt oficjalnie użytkowany w trzech kolorach „fukcja, żółty oraz niebieski” i formach graficznych . Obligatoryjnie według zapisów umowy o przynależności do Metropolii jej logo jest umieszczane na miejskich dokumentach, informujących o realizacji przez gminy metropolii zadań publicznych, wspieranych ze środków budżetowych GZM. Zatem poddaliśmy weryfikacji użytkowanie tych logotypów, a także obecność odnośników do GZM na stronach internetowych stowarzyszonych w niej gmin. Jak sprawdziliśmy za pośrednictwem odsyłaczy do ich stron www łatwo dostępne linki do wirtualnych stron GZM z przywołaniem logo ma zaledwie osiem gmin (Gierałtowiec, Łaziska Górne, Mikołów, Radzionków, Rudziniec, Sosnowiec, Tarnowskie Góry, Wojkowice). W dwóch gminach (Bojszowy, Zbroślawice) są załączone i wyraźnie dostępne dokumenty, odsyłające do stron mówiących o współpracy z Metropolią; w kolejnych pięciu gminach (Gliwice, Piekary Śląskie, Sławków, Tychy, Wry) informacje takie są zaszyte w podstronach, udostępniając głównie uchwały samorządu o współpracy z GZM, a jedynie dwukrotnie statut Metropolii. Natomiast wpisując zapytanie o GZM na stronie miejskiej otrzymujemy listing do, w większości nieaktualnych, linków lub starych stron i pośrednio powiązanych z GZM dokumentów – co dotyczy

9 miast, w tym kilku kluczowych pod względem wpływu i zasobów (Chełm Śląski, Katowice, Knurów, Mysłowice, Ruda Śląska, Siemianowice Śląskie, Sośnicowice, Świerklaniec, Zabrze). W przypadku kolejnych 12 gmin stowarzyszonych (Czeladź, Dąbrowa Górnicza, Imielin, Kobiór, Łęziny, Mierzęcice, Ożarowice, Pilichowice, Psary, Pyskowice, Siewierz, Świętochłowice) w wewnętrznej wyszukiwarce brak jest dostępnych odsyłaczy do dokumentów zamieszczanych na stronach www miast mówiących o ich związku z GZM. Taki wynik weryfikacji użytkownika logo GZM przez stowarzyszone w nim samorzady, czyli zdecydowana przewaga przypadkowości lub nieobecności odsyłaczy do dokumentów o współpracy na poziomie metropolitalnym, dowodzi niskiej skuteczności promocji swojej misji poprzez partnerów gminnych. Niektóre dokumenty własne GZM, jak np. *Uchwała nr XXXIII/262/2021 Zgromadzenia Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii z 17 marca 2021 r. w sprawie uchwalenia „Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla obszaru Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii”* – nie są oznaczane jej własnym logotypem. Zaniedbania te obciążają odpowiednie komórki *public relations* GZM, które w procesie autonomizacji skupiają się na własnych akcjach promocyjnych adresowanych do otoczenia społecznego.

Z powyższych danych wnioskujemy, że dla zarządów większości gmin bycie członkiem związku metropolitalnego nie wydaje się być marketingowo atrakcyjnym komunikatem. Problem jakości i systematyczności komunikacji instytucji gminnych zobligowanych do współpracy ustawowo, a także pragmatycznie przez przynależność do GZM, występuje też wewnątrz jednostek miejskich, oraz pomiędzy pionami samorządów gmin. Pokazują to m.in. badania opinii pracowników MOPS Katowice na temat współpracy z innymi instytucjami miasta. Ustalono w nich, że: ujawnia się silna tendencja do kontroli własnych pól działania; wyraźnie odczuwane braki w wymianie wzajemnych informacji, których kontrolowanie daje decyzyjną przewagę lub autonomię; niska gotowość pracowników do korzystania z zawartości stron internetowych własnej jednostki i jednostek współpracujących [Bartoszek 2012: 183 i 197]. Nie należy zatem się dziwić, że zawartość stron www miast i gmin, podobnie jak Metropolii nie jest systematycznie aktualizowana ani weryfikowana pod kątem wartości wizerunkowych. Publikuje się na nich głównie informacje bieżące i dokumenty oczekiwane przez regulacje ustawowe. W pragmatyce pracy organizacyjnej personelu urzędów administracji samorządowej zaznacza się wyraźna przewaga *orientacji zadaniowych i postaw zaangażowanych w dobre wypełnianie swoich ról zawodowych* [Bartoszek 2012: 198], czyli skupianie uwagi na wąskich zakresach własnej odpowiedzialności. Nie sprzyja to poszukiwaniu skutecznych kanałów komunikacji z otoczeniem, ani zwiększaniu aktywności ponad obligatoryjne oddziaływanie na zewnętrznych partnerów, poza oficjalnymi i nieformalnymi kanałami kontaktu, inicjowanymi przez kierowników danych zespołów. W literaturze z zarządzania zauważa się, w praktykach instytucji samorządowej, przewagę podejścia scentralizowanego, określanego jako model neoweberowski. Oznacza on ramowe organizowanie procesów komunikacji skupionej na potrzebach centralnych decydentów (prezydentów miast, wójtów, burmistrzów czy starostów i prezesów czy kierowników instytucji) weryfikujących osiągnięcie wyznaczonych celów organizacyjnych. Ewaluacja polityk publicznych w tym modelu



służy głównie uzyskaniu wiedzy na temat efektów realizowanych działań na poziomie procedur i biurokratycznie wymaganych opinii interesariuszy [Oramus 2016: 152-153].

Uzupełniające kanały promocji GZM stanowią pole instytucjonalnej aktywności Departamentu Marki i Komunikacji Marketingowej Urzędu Metropolitalnego. Aktywizuje on różne środowiska miejskie, szkolne, akademickie oraz instytucje kultury na rzecz udziału w wydarzeniach lub konkursach promujących idee metropolitalne oraz środowiskowe. Wydaje także Magazyn Informacyjny Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii – *W Metropolii*. Treści tego nieregularnie ukazującego się, sygnowanego jako dwumiesięcznik magazynu dystrybuowanego w wersji drukowanej, jako bezpłatna wkładka do *Dziennika Zachodniego* czy katowickiej *Gazety Wyborczej*, oraz w instytucjach gminnych, a w pdf prezentowane są na podstronach GZM. Jako aktualny *on-line* widnieje numer 14 z listopada-grudnia 2022 r. – [<https://metropoliagzm.pl/magazyn-w-metropolii/>] – dostęp 25 marca 2023 r. Numer 11, wydany w lipcu 2022 z okazji 5-lecia Metropolii GZM, sumuje 94 wydarzenia współorganizowane przez związek metropolitalny, 490 odwiedzonych obiektów i 14 227 ich uczestników<sup>51</sup>. Departament Marki i Komunikacji Marketingowej UM przygotowuje scenariusze obchodzenia święta Metropolii w każdy pierwszy weekend lipca. Odzew uzyskany ze strony publiczności organizowanych wydarzeń świadczy o dobrej odpowiedzi na oczekiwane inicjatywy ułatwiające mieszkańcom obszaru metropolitalnego aktywne spędzanie czasu w formach rekreacji i kultury. Komunikacja ze strony marki GZM poprzez ten kanał społecznej aktywizacji zdaje się poprawiać wizerunek organizatora, ale stanowi okazjonalną, czyli *cementową* formę *public relations*.

To, że w działalności GZM istnieją problemy komunikacyjne i nakładanie się procesów zarządzania m.in. z Zarządem Transportu Metropolitalnego – zauważa Najwyższa Izba Kontroli w swoim pokontrolnym raporcie. Podniesiono w nim też problem zapisów dotyczących zapewnienia jakości w toku wykonywania usług transportowych, które *nie znalazły odzwierciedlenia w porozumieniach zawartych pomiędzy Metropolią a gminami* [Informacja NIK 2022: 10]. Tak więc istnieją szersze pola napięć w realizowaniu zadań wiążących różnych partnerów administracji Metropolii z jednostkami samorządowymi, których rozwiązywanie i koordynowanie projektów przesłania trudności wizerunkowej komunikacji i promocyjnych deficytów. Jednak generalne oceny kontrolerów NIK procesu utworzenia Metropolii i jej organizacyjnych osiągnięć są pozytywne. W Raporcie zapisano je tak: *Powołane przez GZM jednostki organizacyjne prawidłowo realizowały kluczowe zadania i wykorzystywały środki publiczne. Inne niż dotyczące transportu publicznego zadania przypisane Metropolii, takie jak kształtowanie ład przestrzennego, rozwoju społecznego i gospodarczego obszaru związku metropolitalnego znajdowały się w fazie opracowania dokumentów strategicznych* [Informacja NIK 2022: 6]. W opinii otoczenia skupionego na promocji transportu zeroemisyjnego ocena działań GZM wypada pozytywnie, lecz z pewnymi zastrzeżeniami [Wierzbowska-Kujda 2023].

---

<sup>51</sup> [[https://metropoliagzm.pl/wp-content/uploads/2022/11/W\\_METROPOLII\\_gazeta\\_S-KLAD\\_2022\\_NR\\_11\\_WEB.pdf](https://metropoliagzm.pl/wp-content/uploads/2022/11/W_METROPOLII_gazeta_S-KLAD_2022_NR_11_WEB.pdf)].

Działania projektowe GZM obejmują prace studialne i konsultacyjne z partnerami i interesariuszami oraz przedstawicielami środowisk społecznych w regionie, w efekcie których przyjęto strategię rozwoju w l. 2022-2027 z perspektywą na 2035 r.<sup>52</sup> Jednym z najważniejszych projektów własnych, przyjętych do realizacji po przygotowaniu wniosków z badań opinii 1318 mieszkańców (ankieta zrealizowana w sierpniu-wrześniu 2021 r.) oraz uzgodnień z 11 gminami podpisano w Katowicach 20 maja 2022 r. – porozumienie o realizacji 120 km budowy szybkich dróg rowerowych tworzących 8 odcinków o standardzie velostrad. Koncepcja Velostrady<sup>53</sup> została generalnie pozytywnie przyjęta przez środowiska stowarzyszeń rowerowych w regionie, które jednak nie były partnerami zaangażowanymi przez Metropolię w tworzenie jej projektu. Śląska Koalicja Rowerowa na profilu Facebooka przeprowadziła krótką dyskusję, wskazując różne zastrzeżenia do ograniczeń w założeniach projektowych, na które roboczo reagował przewodniczący GZM K. Karolczak<sup>54</sup>. Ogłoszono przetarg na opracowanie projektu wykonawczego czterech velostrad i pozyskano częściowe fundusze na ich realizację<sup>55</sup>. Wiąże się z tym także przygotowywana od kilku lat koncepcja Roweru Metropolitalnego, która weszła w fazę wyłaniania dostawcy wyposażenia sieci zaplanowanej, jako spójny system roweru miejskiego dla 41 gmin GZM. W założeniach zarekomendowano, aby w stacjach wypożyczania były dostępne standardowe rowery IV generacji (tzw. *smart bike*, z lokalizatorami, z prostymi stojakami, bez rowerów elektrycznych i specjalnych z wózkami). Oferenci oprotestowali założone warunki 3-etapowej realizacji projektu i mimo korekt wymaganych założeń, po raz szósty odwołano się do KIO w sprawie warunków dialogu konkurencyjnego<sup>56</sup>. W naszym województwie, podobnie jak w całej Polsce bardzo silnie aktywizują się stowarzyszenia ruchów rowerowych, działające na rzecz zintegrowania polityki budowania dróg rowerowych i standardów korzystania z tego transportu w przestrzeniach miast. Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego i Zarząd Metropolii Silesia w 2016 r. uzgodniły deklarację w sprawie realizacji wspólnej polityki zapisanej w dokumencie *Standardy i wytyczne kształtowania infrastruktury rowerowej*<sup>57</sup>. Po instytucjonalnej reorganizacji GZM Urząd Metropolitalny dokonał w 2019 r. aktualizacji tego dokumentu, którą następnie bez zmian przyjęto uchwałą Zarządu Urzędu Marszałkowskiego, jako efekt porozumienia z GZM<sup>58</sup>. We wrześniu 2022 r. Metropolia zaktualizowała po raz kolejny swoje założenia, jednak bez ich przyjęcia przez Urząd Marszałka Wo-

---

<sup>52</sup> [[https://strategia.metropoliagzm.pl/?page\\_id=255](https://strategia.metropoliagzm.pl/?page_id=255)].

<sup>53</sup> [<https://bip.metropoliagzm.pl/artykul/34552/127139/analiza-wieloktryterialna-przebiegu-velostrady>].

<sup>54</sup> [<https://m.facebook.com/Slaska.Koalicja.Rowerowa/posts/1500200523679924/>].

<sup>55</sup> [<https://www.wkatowicach.eu/informacje/w-drodze/Przetarg-na-velostrady-w-Metropolii.-Kolejny-krok-GZM-do-Metropolitalnej-Sieci-Tras-Rowerowych/idn:2662>].

<sup>56</sup> [<https://www.portalsamorzadowy.pl/gospodarka-komunalna/problemy-ze-slaskim-rowerem-metropolitalnym-kolejne-odwolanie,440592.html>].

<sup>57</sup> [[https://slaskie.pl/content/8864\\_2017-04-18](https://slaskie.pl/content/8864_2017-04-18)].

<sup>58</sup> [<https://rowery.slaskie.pl/content/standardy-i-wytyczne-ksztaltowania-infrastruktury-rowerowej>].

jewództwa. Zarząd Marszałkowski powołał własny Zespół ds. realizacji polityki rowerowej Województwa Śląskiego, którego koordynatorem został były śląski oficer rowerowy. Obecnie od marca 2021 r. funkcję tę, jako pełnomocnik wojewody, pełni P. Kalisz. Jednak na stronach www Marszałka Województwa Śląskiego nie wspomina się bezpośrednio o współpracy nad polityką rowerową z Metropolią<sup>59</sup>. Dokumenty projektowe i podstawowe informacje o konsultacjach społecznych znajdują się na portalu: [<https://rowery.Slaskie.pl> Śląskie.Rowery].

Komunikacja społeczna pomiędzy Metropolią GZM a Urzędem Marszałkowskim w zakresie integracji polityki rowerowej i budowania regionalnej sieci dróg rowerowych, podobnie jak w przypadku transportu szynowego nie występuje wyraźnie na stronach obu instytucji. Wpisane zapytanie w wyszukiwarce stron UM o GZM daje jeden odnośnik do przypadkowego linku wideo ze spotkania dotyczącego dyskusji nad rozwojem kolei na Śląsku i w Metropolii. Podobne zapytanie o Urząd Marszałkowski na stronach www Metropolii przynosi kilkanaście różnych odnośników, w tym opis ze spotkania poświęconego podpisaniu porozumienia intencyjnego w sprawie zacieśnienia współpracy obu instytucji 7 marca 2023 r. Informacje o wzajemnej współpracy są więc przypadkowo pozycjonowane, a Metropolia lokuje je głównie, jako marka promująca się, nie zaś jako skuteczny partner wojewódzkiego samorządu.

## Podsumowanie

Analizowane praktyki zarządzania komunikacją społeczną Urzędu Metropolitalnego i promocją GZM wskazują kilka kierunkowych mechanizmów. Kreowanie ładu organizacyjnego tej instytucji i komunikacja programowych celów wpisanych w strategię jej działania dobrze spełnia kryteria formalne. Przejrzyste zaprojektowane są strony portalu internetowego Metropolii, jakkolwiek ich orientacja skierowana jest do partnerów regionalnych. Podstrony, anglojęzyczna i niemieckojęzyczna mają ograniczoną zawartość informacyjną. Brakuje jednak wskazania na partnerów społecznych Metropolii oraz szerszego opisu działań promocyjnych. Komunikacja społeczna poprzez strony www spełnia prawidłowo funkcje jawne o charakterze administracyjno-formalnym. Nie zawiera jednak narzędzi ułatwiających komunikację problemową ze strony otoczenia społecznego czy środowisk stowarzyszeń i aktywistów miejskich. Zaznacza się to szczególnie wyraźnie w przypadku problemów związanych z Velostradą i rowerami metropolitalnymi.

W zakresie współpracy z miastami marka GZM jest słabo wpisana w komunikację www gmin tworzących ten związek. Gminy członkowskie w bardzo przeciętnym, a nawet słabym stopniu przyczyniają się do wzmacniania wizerunku GZM. Podobnie

---

<sup>59</sup> [<https://forumprzestrzeni.slaskie.pl/content/zespol-ds-realizacji-polityki-rowerowej-wojewodztwa-slaskiego>].

jak Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego instytucje samorządowe pozostają aktywne głównie w zakulisowych relacjach i porozumieniach z Zarządem Metropolii. W efekcie wizerunek Związku Metropolitalnego, jako ich partnera, nie uzyskuje zwrotnego wzmacniania. Marka została skutecznie wykreowana, lecz formy komunikacji społecznej i instytucjonalnej nie sprzyjają jej promowaniu. Powstaje odczucie, że sam Urząd Metropolitalny GZM niewystarczająco dba o egzekwowanie od samorządowych partnerów poszanowania dla statutowych zapisów w zakresie swej promocji i marketingowej obecności logotypów na forach miejskich i powiatowych. Wydawany magazyn *W Metropolii* również ma charakter informacyjno-promocyjny, ale nie aktywizuje żadnych społecznych dyskusji nad realizacją zadań programowych przez Zarząd GZM. Potwierdza się naszym zdaniem generalny wniosek z obserwacji praktyk zarządzania samorządowego w szerszym otoczeniu gmin i powiatów. Podobnie jak w miastach naszego regionu, kultura komunikacji społecznej skupia się na preferowaniu marki własnej i akcentowaniu sprawstwa rządów w zakresie własnych statusowych działań. Natomiast nie kreuje ona wizerunkowo skutecznych form włączania społecznych środowisk i partnerskich instytucji Metropolii do realizowania wspólnych regionalnych czy ponadlokalnych inicjatyw. Taki punkt ciężkości w zakresie komunikacji społecznej i marketingu terytorialnego powoduje preferowanie samorządowego i instytucjonalnego technokratyzmu w zarządzaniu publicznym. Zarząd GZM ma większą łatwość, niż tworzące jego związek samorzady powiatów i miast, ciążenia ku takiej formule neo-weberyzmu – ukierunkowanego na zakulisowo usieciowione transakcje zawierane z otoczeniem biznesowym i instytucjami, w obszarach administrowanych regionalnych polityk.



# ROZDZIAŁ 13 POSTAWY I PREFERENCJE WYBORCZE MIESZKAŃCÓW GZM JAKO PRZEJAW WARTOŚCI METROPOLITALNYCH

## Wprowadzenie

GZM obejmuje 41 gmin, które zamieszkuje prawie 2,2 mln ludzi. Nie jest to jednak obszar jednorodny pod względem osadniczym, gdyż oprócz miast obejmuje 2 gminy miejsko-wiejskie i 13 gmin wiejskich. Pomimo to współczynnik urbanizacji jest bardzo wysoki i wynosi 93,2%. Obszary wiejskie wchodzące w skład metropolii są wsiami zurbanizowanymi, gdzie źródła utrzymania i styl życia mieszkańców zbliżony jest do miejskiego.

Metropolie powstały w wyniku przekształceń miast postindustrialnych, gdzie przemysł został zastąpiony sektorem usługowym, w tym segmentem badań i rozwoju. Na ich terenie występują podmioty o wysokim poziomie centralności, z koncentracją funkcji kontrolnych i zarządczych.

Mieszkańcy metropolii tworzą jej warstwę społeczną, o zróżnicowanej świadomości i tożsamości regionalnej. Oczekiwania i preferencje społeczności metropolitalnej modyfikowane są m.in. poprzez struktury społeczno-zawodowe, wykształcenie, a także wiek mieszkańców.

W wymiarze społecznym cechą metropolii jest różnorodność kulturowa i klasa kreatywna. Metropolie są zróżnicowane społecznie, etnicznie i rasowo [Jałowicki 2000; Zusańska-Żyśko 2016]. Duży udział obcokrajowców powoduje, że są to miasta kosmopolityczne. Ważną rolę odgrywają ludzie wolnych zawodów, a także artyści i kreatorzy nowych trendów. Wskazane cechy w niewielkim stopniu odnoszą się do obszaru GZM, mimo to można próbować wskazać postawy, które nawiązują do cech obszarów metropolitalnych.

R. Waśko [2013: 91] zwraca uwagę, że częste przemieszczenie się jednostek między różnymi obszarami metropolitalnymi powoduje, że ludzie nie przywiązują się do miejsca swojego pobytu, co może powodować brak rozwoju więzi. Dotyczy to klasy menedżerskiej, której praca wymaga częstego zmieniania miejsca zamieszkania. Jednostki pozbawione tożsamości terytorialnej, a zarazem osoby twórcze, zainteresowane

udziałem w kulturze i związane z innowacjami określa mianem klasy metropolitalnej. R. Waśko [2013: 91] wskazuje, że *w metropoliach można dostrzec rozwój więzi nioterytorialnych lub ponadlokalnych nad więziami lokalnymi, które są charakterystyczne dla wsi i małych miasteczek.*

Identyfikację postaw można dokonać na podstawie analizy wyników wyborów, doszukując się w niej przejawów wartości metropolitalnych. Zagadnienie to jest jednym z nurtów geografii wyborczej, która poprzez geografię głosowań bada zróżnicowanie terytorialne preferencji wyborczych oraz ich uwarunkowania [Zarycki: 1996; Matykowski 2002; Rykiel: 2004]. Szczególnie istotnym wyzwaniem poznawczym jest określenie przyczyn zróżnicowania frekwencji wyborczej w ujęciu regionalnym, jak i wewnątrzmiastowym [Matykowski 2018: 166]. M. Skorupska [2019: 2017] wskazuje na prawidłowości w zakresie poziomu frekwencji w wymiarze centra – peryferie. Podkreśla jednak, że podział na miasto – wieś należy uzupełnić analizą związku z pełnionymi przez gminę funkcjami oraz cechami zamieszkującej tam ludności, w tym wykształceniem i średnią wieku. Duże znaczenie odgrywają też migracje, szczególnie czasowe i zagraniczne. Odmienność postaw wyborczych na linii miasto – wieś w Polsce dostrzega również T. Zarycki [2003], który postuluje rozpatrywanie tego procesu odrębnie w miastach i na wsi.

Szczególnie przydatną kategorią z punktu widzenia problemu wartości metropolitalnych jest kwestia tzw. poziomu miejskości. Ponieważ metropolie są najwyższą formą organizacyjną miast, postawy wyborcze powinny przewyższać typowe zachowania wyborcze ludności miejskiej.

R. Matykowski, B. Konecka-Szydłowska i A. Tobolska [2011: 119-126] zaproponowali szczególny pomiar poziomu „miejskości”, jako funkcję poparcia ugrupowań miejskich i chłopskich. Zjawisko współzależności pomiędzy poziomem urbanizacji a poziomem poparcia dla poszczególnych ugrupowań politycznych w wyborach parlamentarnych analizowali w latach 2001, 2005 i 2007 w Poznaniu i aglomeracji poznańskiej. Stwierdzono, że wyższy poziom miejskości powiązany jest z poparciem dla PO, z kolei najbardziej prowiejską partią jest PSL. Również poparcie dla PIS ma charakter bardziej wiejski. Do partii o syndromie promiejskim, chociaż w stopniu znacznie mniejszym niż PO należy także SLD.

Według M. Sobczyńskiego [2018: 279] w małych miastach poniżej 20 tys. mieszkańców poparcie nie odbiega od otaczających je regionów wiejskich, co przekłada się na lepsze wyniki partii ludowych (PSL). Podobnie wygląda sytuacja w miastach 20-50-tysięcznych, przy czym w tych ośrodkach dobre rezultaty uzyskują też partie zakładane incydentalnie przez branżowe grupy społeczne drobnych wytwórców (rzemiosło) i drobny handel, jak również mniejszości etniczne, narodowe i religijne zamieszkujące takie ośrodki. Z kolei wyróżnikiem dużych miast jest największa dywersyfikacja poparcia, tam znajdują zwolenników wszelkie marginalne siły sceny politycznej, jeśli nie mają one wybitnie lokalnego charakteru.

Na podstawie przytoczonych badań można założyć, że wymiar ideowo-światopoglądowy ma swoje odzwierciedlenie w postawach i preferencjach wyborczych społeczności metropolitalnej. Postawy odnoszą się do czynnego udziału w wyborach

wyrażonych frekwencją wyborczą. Ukazują one poziom zainteresowania danej społeczności sprawami państwa i samorządu terytorialnego. Z kolei preferencje wyborcze, które materializują się w akcie głosowania, odzwierciedlają pożądaną przez wyborcę światopogląd, zgodny z programem politycznym wybranej partii. Założenie to jest jednak umowne, gdyż programy polityczne często nie mają pokrycia w realnych działaniach, niemniej jednak deklaracje przedwyborcze są przesłanką podejmowanych decyzji.

Zaletą analiz opartych na wynikach i frekwencji wyborczej jest powszechny dostęp do kompletu danych. Trzeba też przyznać, że przy frekwencji przeszło 50% jest to swoiste badanie opinii społecznej, na próbie nieporównywalnej z jakimkolwiek badaniem, z wyjątkiem spisu powszechnego.

## Cel i metoda badawcza

Celem badania jest ocena zróżnicowania postaw i preferencji wyborczych społeczności GZM oraz ich związku z wartościami metropolitalnymi. Opracowanie nie ocenia postaw wyborczych w kategorii lepsze/gorsze, a jedynie ich dopasowanie do wzorca cech społecznych typowych dla obszaru metropolitalnego. Analizy dokonano na podstawie dwóch rodzaju wyborów:

- do Sejmiku Województwa Śląskiego z 2018 r. oraz
- do Sejmu i Senatu RP w 2019 r.

Cały algorytm poznawczy obejmuje kilka etapów, bazuje na wynikach wyborów oraz uzyskanej w nich frekwencji. W pierwszej kolejności sprawdzono poziom udziału we wskazanych wyborach oraz oceniono różnicę pomiędzy frekwencją w wyborach parlamentarnych i samorządowych.

Następnym krokiem była analiza wyniku wyborczego dwóch największych ugrupowań, tj. PIS i KO. Poprzez studia literaturowe ustalono profile wyborców poszczególnych ugrupowań, wskazując na ich relacje z wartościami i postawami metropolitalnymi. Biorąc pod uwagę profil społeczno-ekonomiczny uznano, że wyższy udział głosujących na KO jest bliższy postawom metropolitalnym, z kolei zwolennicy PIS reprezentują poglądy przeciwnie. Takiego podziału dokonano również w stosunku do pozostałych ugrupowań biorących udział w wyborach.

W dalszej kolejności sprawdzono udział listy zajmującej miejsce trzecie zarówno w wyborach parlamentarnych, jak i samorządowych. Kluczowy wątek dotyczył wielkości niezagospodarowanego pola, które pozostaje po sumowaniu wyniku dominujących dwóch frakcji. W tym zakresie ocenie podlegała kolejność ugrupowań oraz ich liczba spoza kluczowej dwójki.

Następnie określano związek pomiędzy preferencjami wyborczymi a cechami społeczno-ekonomicznymi gmin. Następnie określano związek pomiędzy preferencjami wyborczymi a cechami społeczno-ekonomicznymi gmin, tj.: udział ludności w wieku poprodukcyjnym, liczba osób fizycznych prowadzących działalność gospodarczą, do-



chody podatkowe gmin z tytułu udziału w PIT na 1 mieszkańca, poziom bezrobocia w grupie osób w wieku produkcyjnym oraz dochody mieszkańców z tytułu świadczenia 500+. Zmienne te odnoszą się do cech społeczno-demograficznych oraz gospodarczych, wpływających na poziom zamożności mieszkańców oraz ich postawy na rynku pracy. Informacje są cenną wskazówką łączącą sposób głosowania z uwarunkowaniami społeczno-ekonomicznymi.

Ostatnim, kluczowym elementem było ocena zgodności preferencji wyborczych z postawami i cechami metropolitalnymi. W tym celu przygotowano klasyfikację, bazującą na wzorcu przygotowanym przez M. Kowalskiego, pozycjonującą ugrupowania na osi wartości: prawicowe –lewicowe, oraz liberalne – chłopskie, dostosowane do sytuacji na scenie politycznej GZM.

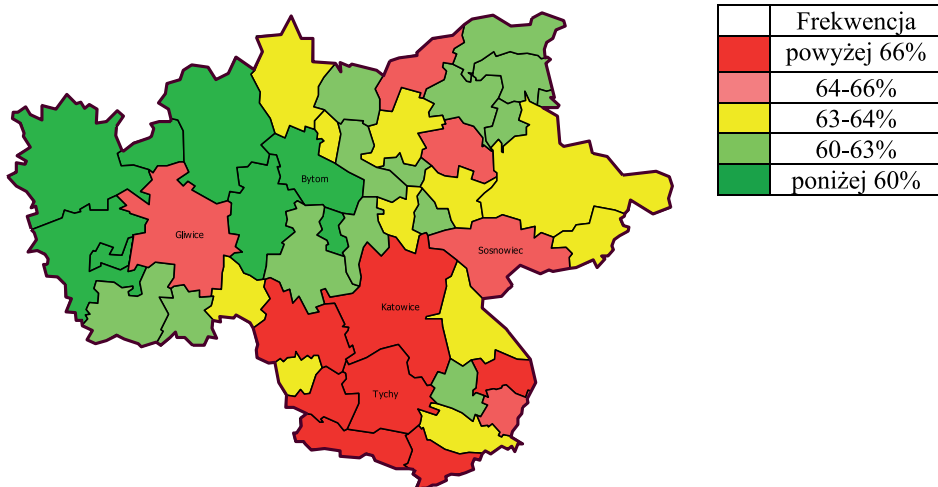
Obszar badań obejmuje wszystkie gminy GZM. Dodatkowo w wymiarze przestrzennym analizy przeprowadzono w dwóch wymiarach, dzieląc zbiór na: rdzeń (13 miast na prawach powiatu) oraz zaplecze (pozostałe gminy).

## Frekwencja wyborcza jako wskaźnik partycypacji i postawy obywatelskiej

Udział w wyborach jest jednym z najważniejszych miar kapitału społecznego. Wyższy poziom biorących udział w wyborach świadczy o zainteresowaniu sprawami publicznymi, a sama frekwencja wyborcza to miernik składowej behawioralnej kapitału społecznego [Dominiak, Konecka-Szydłowska 2012: 11-12].

Współczesne procesy modernizacji mają silny związek z urbanizacją. W konsekwencji mieszkańcy miast są bardziej świadomi i chętniej uczestniczą w życiu społecznym. P. Śleszyński [2018: 311] uważa, że *z tego powodu w wyborach powszechnych dotyczących całego kraju, zwłaszcza takich, jak posłów do parlamentu i prezydenta, wyższa frekwencja na ogół dotyczy miast. Najwyższe wskaźniki uczestnictwa są przy tym charakterystyczne dla ośrodków osadniczych położonych na szczycie hierarchii administracyjno-osadniczej, co wynika z ich rangi i oddziaływania modernizacyjnego.* Takiej zatem postawy powinniśmy oczekiwać od obszarów metropolitalnych.

W wyborach do sejmiku w 2019 r. najwyższą frekwencję odnotowano w gminach zaplecza, zaś w rdzeniu najwyższy odsetek biorących udział w wyborach stwierdzono w Katowicach (67,6%), Tychach i Gliwicach. Regułą jest, że najniższe zainteresowanie udziałem w wyborach dotyczy zachodniej części obszaru metropolii (Bytom, Zabrze, Ruda Śląska, Świętochłowice), a także gmin powiatu gliwickiego. Są to obszary, które wykazują wysoki poziom tożsamości śląskiej. Regularnie wysoką frekwencję odnotowano w południowo-wschodniej części powiatu bieruńsko-lędzińskiego, gminie Kobiór oraz Wyrach. Zróżnicowaną frekwencją wyróżniają się gminy powiatu będzińskiego (ryc. 27).

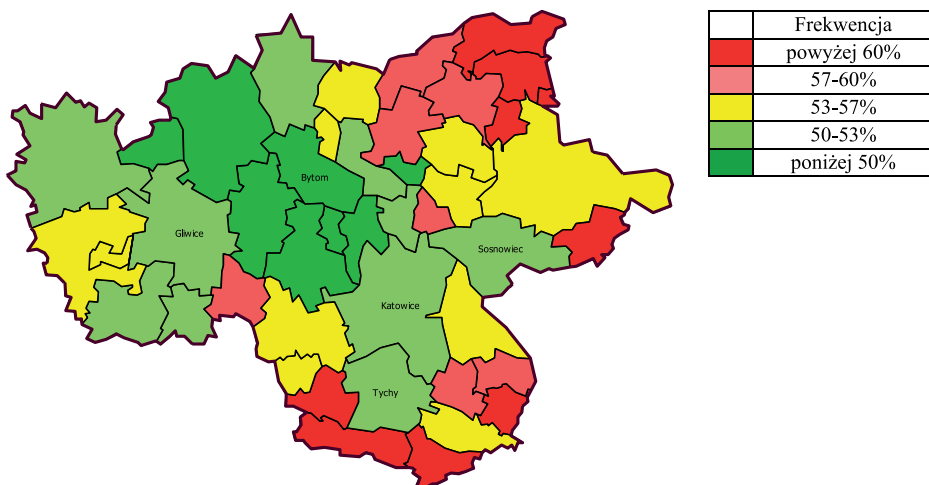


Ryc. 27. Frekwencja w wyborach parlamentarnych w 2019 r.

Źródło: opracowanie własne na danych PKW.

Jeszcze większa dysproporcja w poziomie frekwencji dotyczy wyborów samorządowych. Najwyższy poziom udziału w wyborach odnotowano w gminach otoczenia położonych na południu GZM oraz w północnej części powiatu będzińskiego oraz tarnogórskiego. W obrębie rdzenia największe zainteresowanie wyborami stwierdza się w Dąbrowie Górniczej i Mysłowicach (ryc. 28).

Niższy poziom frekwencji w rdzeniu GZM w stosunku do gmin otoczenia jest pewnym zaskoczeniem i nie wpisuje się w typowe prawidłowości obserwowane w dużych miastach.



Ryc. 28. Frekwencja w wyborach samorządowych w 2018 r.

Źródło: opracowanie własne na danych PKW.

Współczynnik korelacji pomiędzy frekwencją w wyborach samorządowych i do sejmu wynosi 0,66, co świadczy, że zainteresowanie w obu typach wyborów jest wzajemnie powiązane. Mieszkańcy gmin wykazują proporcjonalny udział w wyborach jednego i drugiego typu.

Nie tylko istotny jest poziom frekwencji, ale także relacja w poszczególnych wyborach. W praktyce ujawnia się prawidłowość, że na obszarach peryferyjnych mieszkańcy wykazują większe zainteresowanie wyborami samorządowymi niż innym typem wyborów, zaś w obszarach centralnych relacja jest odwrotna.

Wskazują na to badania S. Sitka [2016: 167-171], który prawidłowość tę odnotował na terenach przygranicznych. Zainteresowanie wyborami samorządowymi wynika z faktu realności i osiągalności tej władzy. Urzędy gmin na obszarach peryferyjnych to również ważny pracodawca, a zasiadanie w radzie gminy to także okazja na dodatkowe pieniądze. W efekcie większa liczba kandydatów podnosi frekwencję. Do udziału w wyborach parlamentarnych zniechęca ponadto stosowana polityka, że jedynka na liście to polityk często pochodzący spoza regionu, przywieziony w „teczce”.

J. Flis [2018: 326] interpretuje to jako efekt zamęczenia i świadczy o braku reprezentacji, będącego konsekwencją tzw. głosu preferencyjnego. Powoduje on systematyczne skrzywienie pomiędzy politycznymi centrami kraju a jego pozostałymi częściami, zaburzając reprezentację terytorialną. Prowadzi to do wyczerpanej bezradności, a w konsekwencji do wycofania się społeczności lokalnych spoza centrów politycznych kraju z wyborów ogólnokrajowych. W efekcie pojawia się istotna różnica w frekwencji pomiędzy wyborami sejmowymi a samorządowymi oraz w liczbie nieważnych głosów. Wymownie wygląda statystyka, z której wynika, że w Warszawie i obszarach metropolitalnych, odsetek głosów oddanych na przegranych kandydatów wynosi ok. 20%, podczas gdy w gminach wiejskich i miejsko-wiejskich często przekracza 50%.

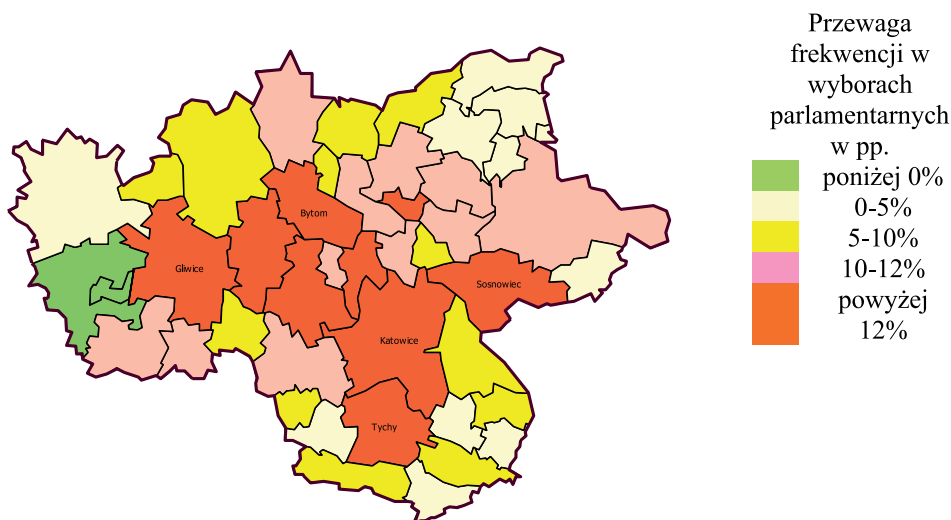
Różnica w frekwencji w gminach GZM wskazywała na wyraźną przewagę wyborów parlamentarnych względem wyborów samorządowych. W gronie 41 jednostek tylko gmina miejsko-wiejska Sośnicowice odnotowała wyższy udział w wyborach samorządowych, odpowiednio na poziomie 56,7% wobec frekwencji 55,7% w wyborach parlamentarnych. Zdecydowanie najwyższą przewagę w frekwencji w wyborach parlamentarnych odnotowano w Katowicach, która wyniosła aż 16,05 pp. W grupie gmin z przewagą frekwencji w wyborach parlamentarnych na poziomie 12 pp lub więcej znajdują się miasta powyżej 100 tys. mieszkańców ze rdzenia metropolii. Wyjątkiem w tej grupie są Wojkowice, które należą do miast małych (ryc. 29).

Potwierdza to miejski charakter zachowań wyborczych. Jednocześnie wyraźnie zaznacza się różnica w poziomie frekwencji pomiędzy rdzeniem a strefą zewnętrzną. O ile w rdzeniu przewaga frekwencji w wyborach do sejmu wynosi przeszło 12 pp, o tyle w strefie zewnętrznej jest blisko o połowę mniejsza (tab. 9).

Tabela 9. Średnia frekwencja w gminach GZM

Obszar	wybory parlamentarne 2019	wybory samorządowe 2018	różnica
rdzeń	61,84	49,72	12,12
zaplecze	62,93	56,37	6,56

Źródło: opracowanie własne na danych PKW.



Ryc. 29. Różnica w poziomie frekwencji w wyborach do Sejmiku Województwa Śląskiego w 2018 r. oraz w wyborach do Sejmu i Senatu RP w 2019 r.

Źródło: opracowanie własne na danych PKW.

## Polaryzacja opcji politycznych w obrębie GZM

W Polsce od kilkadziesiątu lat mowa jest o silnej polaryzacji sceny politycznej oraz negatywnej wzajemnej postawie wyborców obu stron sceny politycznej [Górska 2019]. J. Sanecka-Tyczyńska [2015: 111] zauważa również wiele płaszczyzn polaryzacyjnych, których podstawą było zakwestionowanie przez program polityczny PIS dużej części dorobku III RP, w tym kryzysowy charakter rzeczywistości politycznej od wymiaru moralnego po materialny. Kluczowa rozgrywka obejmuje relacje poparcia pomiędzy PIS a Koalicją Obywatelską. Zmienną strukturę posiada Koalicja Obywatelska, która wystartowała jako komitet koalicyjny w nieco innym składzie w wyborach samorządowych i parlamentarnych. Niezależnie od przyjętej formuły KO stanowi naturalną przeciwwagę do listy PIS. Pomimo tych drobnych korekt relacje tych dwóch

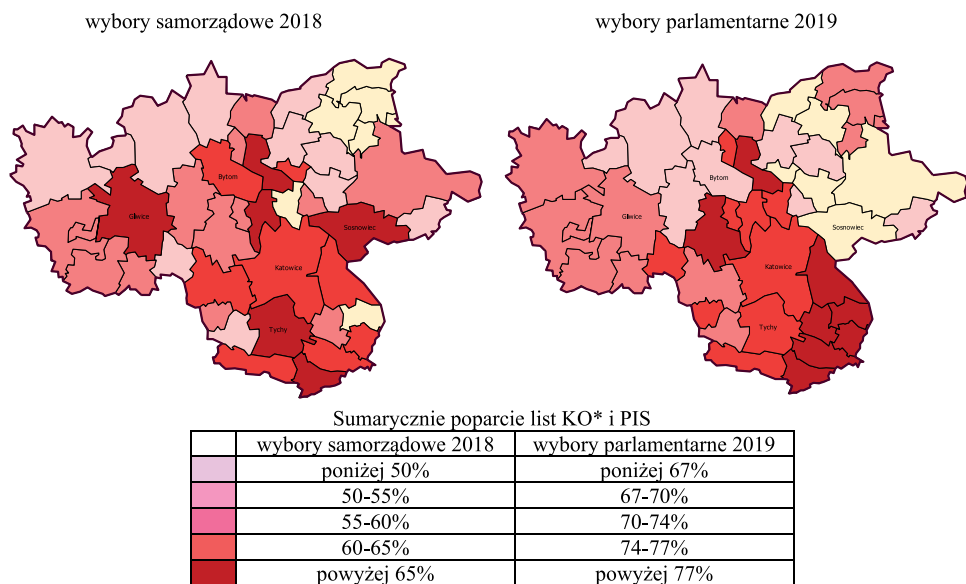
ugrupowań są dominujące, co sprawia wrażenie „zabetonowania” sceny politycznej, a zarazem sprzyja narastającej polaryzacji.

Dwubiegunowa rywalizacja pomiędzy PIS i KO definiuje mapę preferencji wyborczych. Wyniki wyborów do sejmu i senatu w 2019 r. wskazały, że we wszystkich gminach pierwsze dwa miejsca zajęły odpowiednio KW PIS i KKW Koalicja Obywatelska PO .N IPL Zieloni. Łącznie uzyskały one poparcie na poziomie od 68,2% do 84,0% – najwyższe w Piekarach Śląskich, najniższe w Będzinie. W wyborach do sejmu mniejszy udział dwóch kluczowych partii dotyczy głównie Zagłębia, gdzie wysokim poparciem cieszy się SLD.

W przypadku wyborów samorządowych największe łączne udziały KW PIS i KKW Platforma Nowoczesna Koalicja Obywatelska dotyczą miast dużych i generalnie rdzenia metropolii. Do obszarów o silnej polaryzacji należy też powiat bieruńsko-łędzki, gdzie łączny udział PIS i KO przekracza poziom 60%. Najmniejszy udział tych partii odnotowano w Imielinie (37,5%), a poziomu 50% nie przekroczyły łącznie partie w Siewierzu, Mierzęcicach i Siemianowicach Śląskich. (ryc. 30).

Tak silna dominacja dwóch pierwszych partii pozostawia niewielki margines dla innych opcji i poglądów politycznych. Można zatem postawić hipotezę, że większa różnorodność byłaby z punktu widzenia społecznych cech metropolii bardziej korzystnym zjawiskiem.

Dużo na temat postaw i oczekiwań mówi analiza społeczno-ekonomiczna elektoratu. Porównanie systemów aksjologicznych wyborców PO i PIS pozwala stwierdzić, że na 11 kategorii istotna statycznie różnica dotyczy 4 wartości, które w każdym



Ryc. 30. Łączny udział wyniku PIS i KO\* w wyborach samorządowych w 2018 r. i parlamentarnych w 2019 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych PKW.

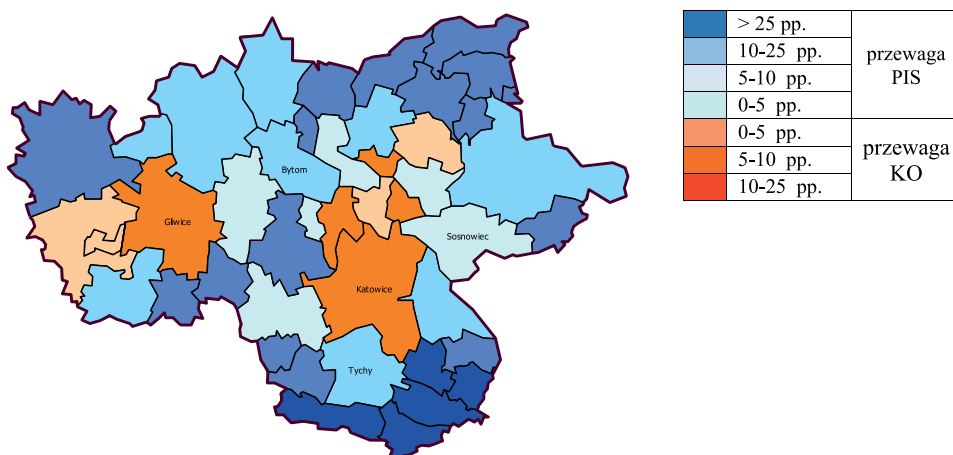
Nazwa listy w wyborach parlamentarnych w 2019 r.: KKW Koalicja Obywatelska PO .N IPL Zieloni.

przypadku są wyższe w grupie wyborców PO. Są to hedonizm, stymulacja, bezpieczeństwo i otwartość na zmiany. Ponadto wyborcy PO oceniają się jako bardziej zainteresowani polityką, a także subiektywnie lepiej oceniają swoją sytuację materialną. O ile w grupie wyborców PIS podstawową przesłanką oddania głosu była poprawa społecznych i ekonomicznych warunków życia, o tyle elektorat PO przede wszystkim kierował się zgodnością celów i poglądów politycznych [Bernacka *et al.* 2008: 18-19].

B. Biskup [2020: 301] opracował typologię wyborców. Stwierdza on, że poparcie dla PIS rośnie w zależności od wieku i jest najwyższe w grupie 60 i więcej lat. PiS uzyskuje przewagę wśród wyborców z wykształceniem podstawowym, zasadniczym zawodowym, średnim i pomaturalnym, z kolei KO uzyskuje lepsze wyniki w grupie osób z wyższym wykształceniem. Spośród grup zawodowych PIS zwyciężyło w sześciu: wśród rolników, emerytów i rencistów, robotników, bezrobotnych, pracowników innych zawodów oraz pracowników administracji i usług. Mniejszy niż KO wynik PIS uzyskało wśród właścicieli lub współwłaścicieli firm, dyrektorów, kierowników i specjalistów oraz studentów i uczniów. Inną cechą poparcia dla obu konkurujących list jest prawidłowość, że elektorat KO to mieszkańcy miast, szczególnie dużych, z kolei wsie i małe miasta są zapleczem PIS. Opisy te bardzo wyraźnie nawiązują też to tzw. syndromu miejskości wskazywanego w pracy R. Matykowskiego, B., Koneckiej-Szydłowskiej i K. Kulczyńskiej [2011].

Powyższa specyfikacja wyborców dwóch dominujących ugrupowań wskazuje, że lista KO ma zdecydowanie charakter bardziej metropolitalny, wobec oferty PIS cechującej się bardziej konserwatywnymi i socjalnymi przesłankami.

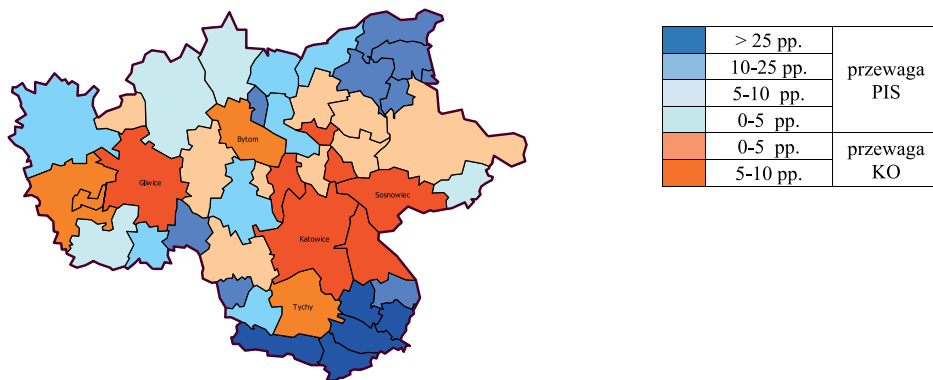
Wybory do sejmu w 2019 r. w 33 gminach GZM wygrał PIS wyprzedzając listę KO (ryc. 31). Największą przewagę ponad 40 pp. uzyskano w Łędzinach i Bojszowach. W tej drugiej gminie PIS uzyskał najlepszy wynik wyborczy na poziomie 61,7%. Zwycięstwo KO nad PIS najbardziej wyraźne było w Chorzowie i wyniosło 8,7 pp., tam też KO uzyskało najwyższy wynik wyborczy 42,0%.



Ryc. 31. Relacja wyniku KW PIS i KKW Koalicja Obywatelska PO .N IPL ZIELONI w wyborach

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych PKW.

Z kolei do sejmiku zwycięstwo PIS było mniej wyraźne, lista ta uzyskała w GZM 30,1% wobec 27,4% w KO. Ponownie najwyższą przewagę PIS uzyskała w części południowo-wschodniej, ale także w północnej części powiatu będzińskiego oraz w gminach powiatu gliwickiego i tarnogórskiego (ryc. 32).



Ryc. 32. Relacja wyniku PIS i KKW Platforma Nowoczesna KO w wyborach do sejmiku w 2018 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych PKW.

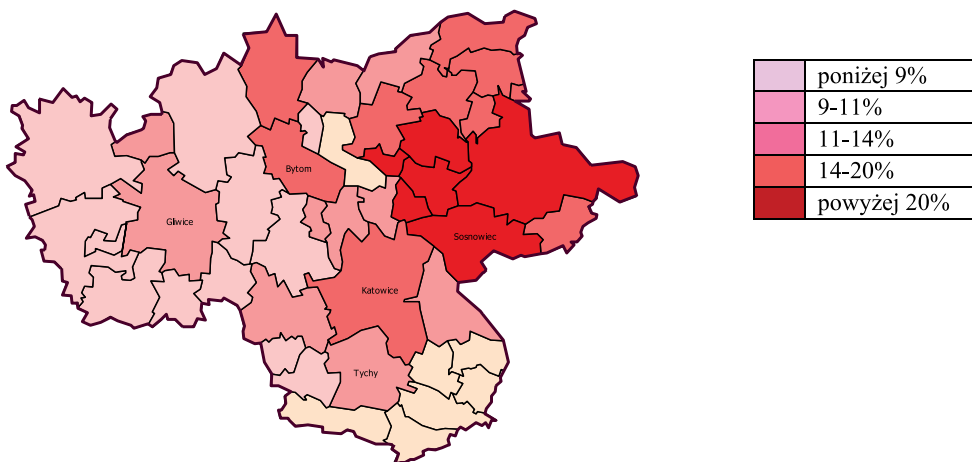
## Trzecie ugrupowanie w wyborach

Wskazana polaryzacja sceny politycznej powoduje, że dwa pierwsze miejsca praktycznie w każdym wyborach są zarezerwowane. Tym bardziej istotna jest pozycja trzeciego ugrupowania, która wskazuje na pewną specyfikę preferencji wyborczych.

Zdecydowanie trzecią siłą polityczną w wyborach parlamentarnych w 2019 r. było SLD, które zajęło 3. miejsce w 40 z 41 gmin. Jedynie w gminie Bojszowy miejsce trzecie przypadło Konfederacji z wynikiem 7,25%. Nie tylko ważne jest miejsce trzecie, ale też proporcje poparcia w grupie list zajmujących miejsca od trzeciego wzwyż. Różniaca jest spora, gdyż SLD zagospodarowuje od 32,4% w Bojszowach po 75,3% w Sosnowcu głosów przypadających na pozostałe komitety wyborcze. Najbardziej wyraźną partią miejsca trzeciego SLD jest w Zagłębiu Dąbrowskim (ryc. 33).

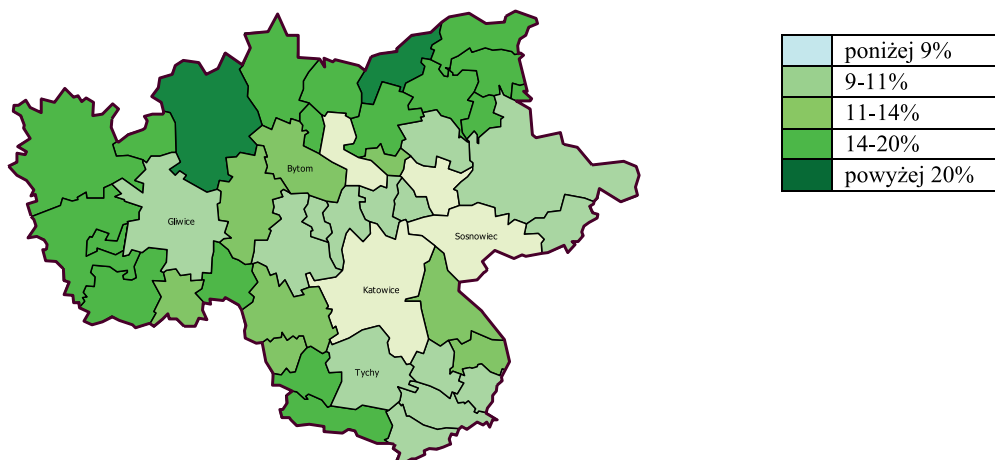
Na uwagę zasługuje wynik PSL, która tradycyjnie ma charakter partii wiejskiej. Województwo śląskie, a tym bardziej GZM nie jest typowym zapleczem dla tego ugrupowania. Potwierdza się to dobitnie, gdyż PSL zajmuje zwykle miejsce 4. lub 5. Rozkład przestrzenny wskazuje, że większe poparcie występuje na obrzeżu GZM, w gminach wiejskich. Najwyższe wyniki uzyskuje w Zbroslawicach, Wyrach i Ożarówicach. W tych gminach lista PSL uzyskała trzeci wynik w wyborach do sejmiku (ryc. 34).

W układzie rdzeń zaplecze metropolii w wyborach parlamentarnych wyraźnie charakter miejski wykazuje KO i SLD, PSL i PIS wypadają korzystniej w zapleczu, natomiast Konfederacja nie wykazuje wyraźnych różnic w układzie przestrzennym (ryc. 35).



Ryc. 33. Wynik SLD w wyborach do Sejmu i Senatu RP w 2019 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych PKW.



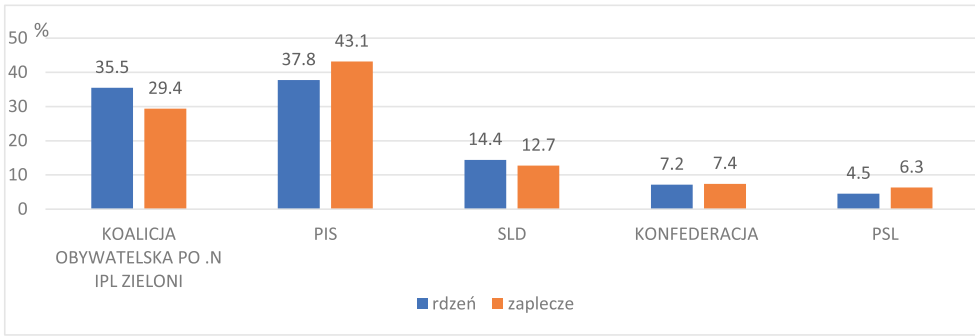
Ryc. 34. Wynik PSL w wyborach do Sejmu i Senatu RP w 2019 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych PKW.

W wyborach samorządowych do sejmiku wojewódzkiego w 2018 r., poparcie w gminach GZM uzyskało oprócz dominujących PIS i KO, 14 innych komitetów wyborczych, z czego 10 zarejestrowanych było we wszystkich gminach.

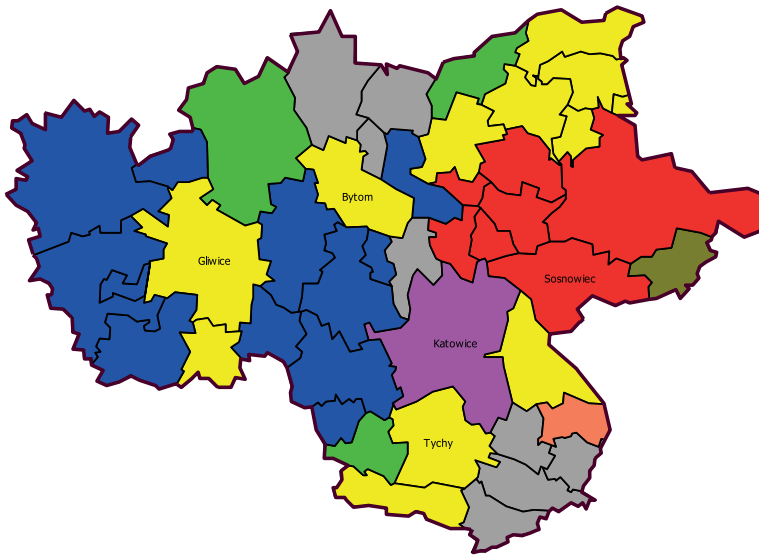
W 41 gminach GZM miejsce trzecie zajmowało aż 7 różnych list (ryc. 36). Najwyżej notowanym ugrupowaniem było SLD Lewica Razem, która w skali województwa uzyskała poparcie na poziomie 8,31%. Lista ta zajmowała miejsce trzecie w miastach Zagłębia, dominując łącznie w 7 gminach. Najlepszy wynik osiągnęła w Dąbrowie Górniczej 22,57% i Będzinie 20,7%. Kolejna lista to KWW Kukiz'15. To ugrupowanie nie wykazało zwartości przestrzennej i zajmowało miejsce trzecie w gminach położo-





Ryc. 35. Różnice poparcia ugrupowań w rdzeniu i zapleczu metropolii w wyborach do Sejmu i Senatu RP w 2019 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych PKW



Grupa polityczna	Wynik uzyskany w wyborach
KOALICJA OBYWATELSKA	8,31
SLD LEWICA RAZEM	6,58
KUKIZ'15	5,15
PSL	4,96
BEZPARTYJNI SAMORZĄDOWCY	3,23
ŚLĄSKOKI RAZEM	3,10
ŚLĄSKIEJ PARTII REGIONALNEJ	0,76
POLSKIE RODZINY RAZEM	

Ryc. 36. Miejsce trzecie w wyborach do Sejmiku Województwa Śląskiego w 2018 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych PKW.

nych w różnych częściach GZM, w tym w dużych miastach na prawach powiatu, tj. Gliwice, Tychy, Bytom i Mysłowice. Ponadto większą popularyzacja cieszyły się w gminach powiatu będzińskiego, w jego północnej części. W części zachodniej GZM wysokim poparciem cieszyło się ugrupowanie Ślonzoki Razem, które swój najlepszy wynik wyborczy uzyskało w Świętochłowicach – 12,5%. Pozycję trzecią ugrupowanie to osiąga zarówno w miastach na prawach powiatu jak i gminach zaplecza metropolii. Innym regionalnym ugrupowaniem jest Śląska Partia Regionalna, która zajęła trzecie miejsce w gminach powiatu bieruńsko-lędzińskiego oraz w części gmin powiatu tarnogórskiego. Absolutne maksimum to ugrupowanie osiągało w Imielnie – 46%, wygrywając w tej gminie. Z dużych miast należy wymienić Chorzów – 8%. Odmienny wynik wyborczy uzyskano w Katowicach, gdzie z wynikiem 6,54% miejsce trzecie przypada KW Bezpartyjni Samorządowcy. Również indywidualny wynik zanotowano w Sławkowie, gdzie z kolei miejsce trzecie przypadło KW Polskie Rodziny Razem.

Pomimo tej mozaikowej mapy poparcia, słabo wypada poziom reprezentacji w sejmiku trzeciej siły, ponieważ mandaty uzyskały tylko SLD Lewica Razem i PSL. W konsekwencji tylko w 10 gminach na 41, trzecia w kolejności lista ma swoją reprezentację w sejmiku. Warto też zwrócić uwagę na rozproszenie list regionalnych.

Ujawnia się jednak wyraźna różnica w poparciu poszczególnych ugrupowań w rdzeniu i zapleczu metropolii. Większość list wyższe poparcie uzyskiwała w strefie zewnętrznej, dotyczyło to szczególnie listy PSL i PIS. Również ugrupowania regionalne oraz samorządowe lepszy wynik notowały w gminach zaplecza metropolii. Z kolei bardzo wyraźną przeagę w rdzeniu odnotowuje KO oraz w dużo mniejszym stopniu SLD (tab.10).

Tabela 10. Wyniki poszczególnych komitetów wyborczych w wyborach do Sejmiку Województwa Śląskiego w 2018 r. z podziałem na rdzeń i zaplecze metropolii

Nazwa ugrupowania	Rdzeń	Zaplecze	Różnica [rdzeń - zaplecze] w pp.
KW POLSKIE STRONNICTWO LUDOWE	2,2	5,6	-3,4
KW PRAWO I SPRAWIEDLIWOŚĆ	27,9	31,6	-3,7
KW ŚLĄSKA PARTIA REGIONALNA	3,9	6,4	-2,5
KWW KUKIZ'15	6,6	8,1	-1,5
KWW POLSKIE RODZINY RAZEM	0,9	1,7	-0,8
KWW BEZPARTYJNI SAMORZĄDOWCY	4,5	4,9	-0,4
KWW JEDNOŚĆ NARODU – WSPÓLNOTA	0,4	0,8	-0,4
KW WOLNI I SOLIDARNI	0,7	1,1	-0,4
KWW WOLNOŚĆ W SAMORZĄDZIE	1,3	1,6	-0,3
KW ŚLONZOKI RAZEM	6,5	6,7	-0,2
KW RUCH NARODOWY RP	1,1	1,3	-0,2

Nazwa ugrupowania	Rdzeń	Zaplecze	Różnica [rdzeń - zaplecze] w pp.
KW RAZEM	1,5	1,5	0
KW INICJATYWA OBYWATELSKA	1,6	1,5	0,1
KW PARTIA ZIELONI	1,6	1,5	0,1
KKW SLD LEWICA RAZEM	7,1	5,4	1,7
KKW PLATFORMA.NOWOCZESNA KOALICJA OBYWATELSKA	34,5	24,2	10,3

Uwaga: Wyniki komitetów uporządkowane rosnąco według różnicy pomiędzy rdzeniem i zapleczem GZM  
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych PKW.

## Wyniki wyborów a cechy społeczno-gospodarcze gmin GZM

W celu oceny preferencji wyborczych sprawdzono, jak wyniki wyborów wiążą się z cechami społeczno-ekonomicznymi gmin. Na tej podstawie można wnioskować o przesłankach podejmowania decyzji wyborczych.

Pierwszą stwierdzoną prawidłowością w przypadku wyborów parlamentarnych jest zbieżność kierunku zależności pomiędzy cechami gmin a wynikami PO i SLD. Odwrotna zależność wystąpiła w wynikach PIS i Konfederacji. Z kolei zmienny kierunek przybierały zależności badanych cech z wynikami uzyskiwanymi przez PSL. Tym samym rysuje się schemat linii demarkacyjnej pomiędzy partiami, który ukazuje, w jakich płaszczyznach dokonywali wyborów mieszkańcy.

Wyższy odsetek ludności w wieku 65+ korelował się dodatnio z KO i SLD, a odwrotnie proporcjonalnie głównie z PIS (tab. 11). Jest to o tyle zaskakujące, że z badań wynika, że elektorat PIS to głównie osoby starsze. Można przypuszczać, że w miastach dużych, głosy uzyskane przez PIS również pochodzą od ludzi starszych, przy czym generalnie poparcie dla tej partii jest tam niższe. Ze względu na to, że duże miasta w GZM cechują się najbardziej zaawansowanym procesem starzenia, wynik koreluje się dodatnio z KO i SLD. Ta nietypowa prawidłowość w dużej mierze jest efektem wysokiego poparcia dla PIS w gminach południowo-wschodnich, które należą do najmłodszych demograficznie w ramach metropolii. Szczególnym przypadkiem jest gmina Bojszowy, w której udział ludności w wieku poprodukcyjnym wyniósł zaledwie 16,3% [NSP 2021], a odsetek głosujących na PIS w wyborach do sejmu był najwyższy i wyniósł aż 61,7%. Wyjaśnienie tej sytuacji można łączyć z zależnością pomiędzy wyborami PIS a dochodami uzyskiwanymi z tytułu programu 500+ na 1 mieszkańca gminy. Gminy południowe uzyskują największe wsparcie w przeliczeniu na 1 mieszkańca, które w Wyrach i Bojszowach przekracza 960 zł na rok, przy średniej dla GZM na poziomie 690 zł.

Liczba osób fizycznych prowadzących działalność gospodarczą na 100 osób w wieku produkcyjnym, obrazująca przedsiębiorczość, wykazała relatywnie niską zależność. Najślabszą ze znakiem dodatnim z KO, na poziomie przeciętnym wprost proporcjonalnym z SLD i PSL. Z kolei PIS i Konfederacja ma wyniki zbliżone, odwrotnie proporcjonalne, na poziomie nieznacznie powyżej 0,3.

Z kolei wpływy gmin z tytułu podatku PIT, które można przyjąć za miarę poziomu dochodów korelują się dodatnio z KO. Lista SLD nie wykazuje zależności z tą cechą, a pozostałe ugrupowania mają nieznacznie odwrotnie proporcjonalną zależność, w tym najwyższą Konfederacja – 0,29.

Poziom bezrobocia dosyć wyraźnie nawiązuje do wyników poszczególnych ugrupowań. Zdecydowanie wprost proporcjonalnie zależność widoczna jest z SLD oraz PO. PIS też uzyskuje silną zależność, ale odwrotnie proporcjonalną. Zaskakuje zatem relacja tego zjawiska z PIS i PO. Być może wpływ na to ma ogólnie niski poziom bezrobocia, powodując pewną przypadkowość uzyskanego wyniku.

Tabela 11. Zależności pomiędzy cechami społeczno-gospodarczymi gmin GZM a wynikiem wyborczym poszczególnych ugrupowań w wyborach do sejmiku i sejm

Ugrupowanie	Odsetek ludności w wieku poprodukcyjnym	Osoby fizyczne prowadzące działalność gospodarczą na 100 osób w wieku produkcyjnym	Dochody gminy z tytułu podatku dochodowego od osób fizycznych na 1 mieszkańca	Udział bezrobotnych zarejestrowanych w liczbie ludności w wieku produkcyjnym	Dochody z tytułu 500+ na 1 mieszkańca gminy
Wybory samorządowe w 2018 r.					
Frekwencja	-0,41	0,35	0,05	-0,38	0,59
KW Prawo i Sprawiedliwość	-0,63	-0,34	-0,07	-0,53	0,56
KKW Platforma. Nowoczesna Koalicja Obywatelska	0,62	0,09	0,40	0,40	-0,65
KW PSL	-0,19	0,43	-0,08	0,12	0,26
KKW SLD Lewica Razem	0,67	0,18	0,02	0,51	-0,59
KWW Kukiz'15	0,06	0,12	-0,16	0,03	-0,01
KWW Bezpartyjni Samorządowcy	0,50	0,06	-0,12	0,21	-0,48
KWW Wolność w Samorządzie	0,13	0,01	-0,41	0,12	-0,09
KW Razem	0,33	0,01	-0,18	0,41	-0,32

Ugrupowanie	Odsetek ludności w wieku poprodukcyjnym	Osoby fizyczne prowadzące działalność gospodarczą na 100 osób w wieku produkcyjnym	Dochody gminy z tytułu podatku dochodowego od osób fizycznych na 1 mieszkańca	Udział bezrobotnych zarejestrowanych w liczbie ludności w wieku produkcyjnym	Dochody z tytułu 500+ na 1 mieszkańca gminy
KW Ruch Narodowy RR	0,27	-0,11	-0,30	0,22	-0,21
KW Partia Zieloni	0,43	-0,07	-0,13	0,34	-0,43
KW Wolni i Solidarni	0,11	0,08	-0,18	0,13	-0,10
KW ŚPR	-0,37	0,09	-0,01	-0,30	0,40
Wynik wyborów do Sejmu i Senatu RP w 2019 r.					
Frekwencja	-0,12	0,46	0,53	-0,39	0,34
KKW Koalicja Obywatelska PO .N IPL Zieloni	0,49	0,09	0,34	0,23	-0,47
KW Prawo i Sprawiedliwość	-0,76	-0,31	-0,17	-0,58	0,71
KW SLD	0,77	0,34	0,04	0,63	-0,69
KW Konfederacja Wolność i Niepodległość	-0,16	-0,36	-0,29	-0,31	0,10
KW PSL	-0,31	0,26	-0,20	0,01	0,29

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS i PKW.

## Opcje metropolitalne w wyborach do sejmu i sejmiku województwa

Bardzo użyteczna jest wyborcza typologia gmin przygotowana przez M. Kowalskiego [2018: 349], uwzględniająca wybory do sejmu z lat 1991-2015. Podmioty pogrupowano w cztery opcje polityczne: prawicową, lewicową, liberalną i ludową. Klasyfikują one scenę polityczną według dwóch podstawowych osi podziałów – osi interesów (liberałowie, ludowcy) i osi wartości (prawica, lewica).

Bazując na tym rozwiązaniu, dokonano podziału gmin na te, w których przeważają opcje metropolitalne, jak i te z przewagą preferencji niem Metropolitalnych. Na podstawie wcześniej poczynionych studiów literaturowych, a także po rozpoznaniu współzależ-

ności między dokonanymi wyborami a cechami społeczno-ekonomicznymi gmin GMZ przyjęto, że postawa społeczeństwa metropolitalnego bardziej wpisuje się w nurt liberalny i lewicowy.

Założono, że w wyborach do sejmiku w 2019 r., opcję metropolitalną reprezentują dwie listy: KKW Koalicja Obywatelska PO .N IPL Zieloni oraz KW Sojusz Lewicy Demokratycznej, które uznano za ugrupowania miejskie, zgodne z wartościami i cechami społecznymi metropolii. Z kolei drugą opcję tworzą cztery ugrupowania: KW Prawo i Sprawiedliwość, KW Konfederacja Wolność i Niepodległość, KW Polskie Stronnictwo Ludowe oraz KWW Koalicja Bezpartyjni i Samorządowcy. Ugrupowania te uznano za niem Metropolitalne, bardziej typowe dla obszarów wiejskich z dominacją wartości tradycyjnych. Wątpliwość budzi KKW Bezpartyjni i Samorządowcy, którzy akcentują idee samorządowe, ale też stawiają na przedsiębiorczość czy ekologię [<https://bezpartyjnिसamorzadowcy.pl/program/>]. Jako ugrupowanie nacechowane lokalnością zaklasyfikowano je do frakcji niem Metropolitalnej. Listy tego komitetu były zarejestrowane tylko w 17 z 41 gmin GZM, z obszaru okręgu gliwickiego, w tym w grupie dużych miast: Gliwicach, Bytomiu i Zabrze. Ugrupowanie wystawiło też swoich kandydatów w gminach powiatu mikołowskiego (w Mikołowie i Wyrach).

Tak skonstruowana dualna typologia pozwala stwierdzać, że tylko w 10 gminach na 41 przeważają wybory ugrupowań, które można utożsamiać z postawami metropolitalnymi. Najwyższe wyniki osiągnęły miasta Zagłębia: Będzin, Czeladź, Sosnowiec oraz Wojkowice. Czynnikiem decydującym było tradycyjne w tej części metropolii wyższe poparcie dla lewicy. Na miejscu szóstym są Katowice, a dziesiątkę zamykają Gliwice. Wśród gmin z przewagą cech metropolitalnych aż 6 stanowią miasta na prawach powiatu z części rdzenia metropolii (ryc. 37).

Z kolei poparcie powyżej 65% dla ugrupowań niem Metropolitalnych ma miejsce w gminach południo-wschodnich GZM: Bojszowy, Łędziny, Bieruń, Chełm Śląski i Kobiór. Są to miejscowości o wyraźnie prawicowych poglądach, z wysokim poparciem PIS, ale także Konfederacji. Generalnie wyraźnie maleje natężenie preferencji wyborczych o specyfice metropolitalnej przesuując się poza rdzeń metropolii. W samym rdzeniu, najmniej metropolitalne postawy wyborcze odnotowano w Rudzie Śląskiej, Mysłowicach, Bytomiu i Zabrze. Znowu zaznacza się specyfika zachodniej części rdzenia metropolii, po części również za sprawą poparcia dla listy Bezpartyjni i Samorządowcy.

W przypadku wyborów samorządowych w 2018 r. podział na opcję metropolitalną i niem Metropolitalną, z powodu znacznie większej liczby ugrupowań był bardziej złożony. Na frakcję metropolitalną składał się wynik: KKW Platforma. Nowoczesna Koalicja Obywatelska, KKW SLD Lewica Razem, KW Razem oraz KW Partia Zieloni. Ugrupowania niem Metropolitalne obejmowały 12 różnych list wyborczych, z dominacją PIS.

Przestrzennie skala poparcia dla ugrupowań o charakterystyce metropolitalnej w wyborach samorządowych wygląda bardzo podobnie, przy czym jest na niższym poziomie niż w wyborach parlamentarnych. Tylko w 6 gminach wyższy sumaryczny

wynik uzyskały ugrupowania metropolitalne. Ponownie najwyższe wartości odnotowano w Zagłębiu, w tym przypadku maksimum w Dąbrowie Górniczej. Z kolei ugrupowania miejskie najslabiej wypadły w Bojszowach i Imielinie, gdzie przeszło 80% uzyskały listy uznane za niemetropolitalne.

W rdzeniu GZM średnie poparcie dla list metropolitalnych wyniosło 44,6%, podczas gdy w strefie zaplecza było to zaledwie 32,6%. W wyborach parlamentarnych różnice pomiędzy rdzeniem a zapleczem są zdecydowanie mniejsze. W przypadku rdzenia wyniki obu frakcji są praktycznie wyrównane (tab. 12).

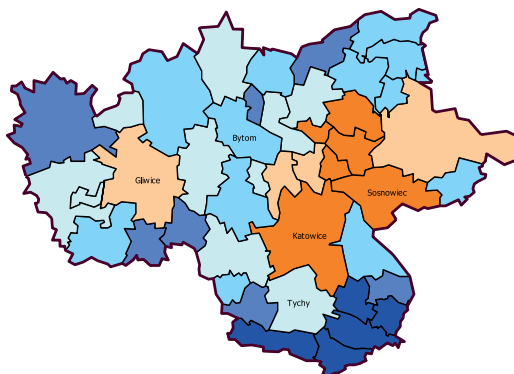
Tabela 12. Skala poparcia dla ugrupowań o specyfice metropolitalnej i niemetropolitalnej w wyborach samorządowych i parlamentarnych

Obszar	Wybory samorządowe		Wybory parlamentarne	
	opcja niemetropolitalna	opcja metropolitalna	opcja niemetropolitalna	opcja metropolitalna
rdzeń	55,4	44,6	50,1	49,9
zaplecze	67,4	32,6	57,9	42,1
GZM ogółem	63,6	36,4	55,4	44,6

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych PKW.

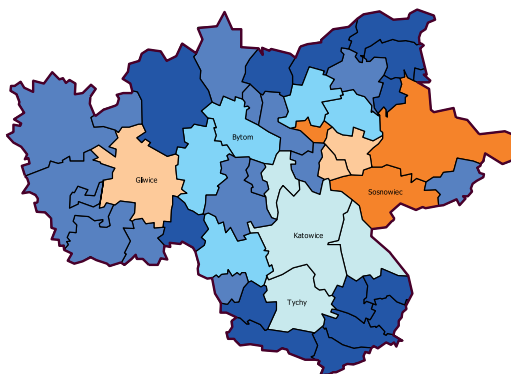
Uzyskane wyniki wpisują się w obraz metropolii w większym stopniu utożsamiany z jej rdzeniem. Tym samym postawy wyborcze mieszkańców mogą stanowić istotny i przydatny wskaźnik poziomu metropolitalności. Są informacjami, na ile społeczeństwo akceptuje rozwiązania zbieżne ze społecznym wymiarem metropolitalności.

Nie oznacza to jednak, że miara ta pozbawiona jest ograniczeń. Wpływ na wynik wyborczy może mieć bardzo wiele czynników, do których można zaliczyć chociażby przebieg koniunktury w kraju, czy pozycja, z jakiej startują poszczególne ugrupowania (partia rządząca – partia opozycyjna). Lokalnie wynik może zmienić pojawienie się kandydata z danej miejscowości, szczególnie, jeśli dotyczy to mniejszej gminy. Przykładem może być najlepszy wynik w Polsce Partii Wiosna R. Biedronia w wyborach do PE w 2019 r. w Wojkowicach (15,06%), za sprawą poparcia dla M. Klimka startującego z tej listy. Ponadto wśród wyborców występuje zjawisko udzielania poparcia tym politykom, których cechy osobowości są zgodne z ich cechami [Marciniak 2011: 103]. Z tych powodów przy analizach tego typu nie tylko powinniśmy zwracać uwagę na bezwzględny wynik poparcia, ale przede wszystkim na relatywność uzyskiwanych wyników oraz ich zmienność w czasie.



	przewaga opcji niemetropolitalnej				przewaga opcji metropolitalnej	
	powyżej 15%	10-15%	5-10%	0-5%	0-5%	5-10%
Suma poparcia	1. Komitet Wyborczy Prawo i Sprawiedliwość 2. Komitet Wyborczy Konfederacja Wolność i Niepodległość 3. Komitet Wyborczy Polskie Stronnictwo Ludowe 4. Komitet Wyborczy Wyborców Koalicja Bezpartyjni i Samorządowcy				1. Koalicyjny Komitet Wyborczy Koalicja Obywatelska PO .N IPL Zieloni 2. Komitet Wyborczy Sojusz Lewicy Demokratycznej	

Ryc. 37. Opcje metropolitalne i niemetropolitalne w wyborach parlamentarnych w 2019 r.



	przewaga opcji niemetropolitalnej				przewaga opcji metropolitalnej	
	powyżej 20	10-20%	5-10%	0-5%	0-5%	5-10%
Suma poparcia	1. KW PRAWO I SPRAWIEDLIWOŚĆ 2. KW POLSKIE STRONNICTWO LUDOWE 3. KWW KUKIZ'15 4. KWW BEZPARTYJNI SAMORZĄDOWCY 5. KWW WOLNOŚĆ W SAMORZĄDZIE 6. KW RUCH NARODOWY RP 7. KW WOLNI I SOLIDARNI 8. KW ŚPR 9. KW ŚLONZOKI RAZEM 10. KWW JEDNOŚĆ NARODU – WSPÓLNOTA 11. KW INICJATYWA OBYWATELSKA 12. KWW POLSKIE RODZINY RAZEM				1. KKW PLATFORMA. NOWOCZESNA KOALICJA OBYWATELSKA 2. KKW SLD LEWICA RAZEM 3. KW RAZEM 4. KW PARTIA ZIELONI	

Ryc. 38. Opcje metropolitalne i niemetropolitalne w wyborach samorządowych w 2018 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych PKW.



## Zakończenie

Wyniki wyborów są ważnym źródłem informacji o preferencjach ludności, a tym samym pośrednio wskazują na postawy i wartości reprezentowane przez społeczeństwo. Jak wskazuje literatura przedmiotu, poziom urbanizacji jest ważnym czynnikiem kształtującym światopogląd społeczeństwa, wyrażający się poprzez efekt miejskości i specyficzną selektywność ugrupowań politycznych. Bazując na tych obserwacjach, można pewne zjawiska przenosić na grunt obszarów metropolitalnych, które powinny eksponować w jeszcze większym stopniu to zjawisko. Można zatem stwierdzić, że geografia wyborcza może stanowić ważny miernik procesów metropolitalnych, szczególnie, jeśli uzyskane wyniki odniesiemy do szerokiego tła społeczno-ekonomicznego.

Dalsze analizy i śledzenie zmian w zakresie preferencji wyborczych wydaje się właściwym kierunkiem monitorowania ewolucji wartości metropolitalnych. Powiązanie wyników wyborów z profilem wyborców i badaniami ankietowymi rozpoznającymi przesłanki postaw, może stać się cennym wskaźnikiem metropolizacji.

Na podstawie analizy wyników parlamentarnych z 2019 r. oraz samorządowych z 2018 r. można dojść do wniosku, że preferencje wyborcze mocno się różnią w gminach metropolii, a w dodatku różnice te w większości mają określony przebieg terytorialny. Oznacza to, że mieszkańcy różnych części metropolii reprezentują nieco inny punkt światopoglądowy. Granica podziału często występuje na linii rdzeń – zaplecze obszaru metropolitalnego.

Uzyskane wyniki wyborów ukazują prawidłowości, typowe dla obszarów metropolitalnych, jak i takie, które wykazują odstępstwa od tych zasad. Wyższy wynik wyborczy KO oraz SLD w rdzeniu metropolii, potwierdza zjawiska zachodzące w dużych miastach. Poparcie dla PIS wyższe jest w obszarze zaplecza. Jednak sumaryczne zestawienie wyniku dwóch dominujących ugrupowań wskazuje na przewagę PIS, co nie wpisuje się w metropolitalność obszaru.

Z kolei rozkład frekwencji jest typowy dla zachowań wyborczych w obszarach miejskich. Zdecydowanie wyższa frekwencja ma miejsce w wyborach parlamentarnych, niższa w samorządowych. Odmiennością jest fakt, że w obrębie rdzenia frekwencja zarówno w wyborach parlamentarnych, jak i samorządowych jest niższa niż ma to miejsce w obszarze zaplecza.

Jako nietypowy dla obszarów metropolitalnych można wskazać wysoki udział list regionalnych w wyborach samorządowych. Ugrupowania typu: Śląska Partia Regionalna czy Słonzoki Razem są wyrazem wysokiego poziomu tożsamości regionalnej, która jednak nie wpisuje się w otwartą, umiędzynarodowioną i kosmopolityczną społeczność metropolitalną. Trzeba jednak zaznaczyć, że silne poczucie tożsamości regionalnej jest istotnym zasobem rozwoju obszaru, natomiast profilowo stoi w sprzeczności z wizją społeczności metropolitalnej. Cechę tę można uznać za pewną specyfikę GZM.

Syntetyczny podział na opcje metropolitalną i niem Metropolitalną, przeprowadzony został z zachowaniem analogii do typologii wyborczej gmin M. Kowalskiego. Uznano,

że model preferencji wyborczych obszarów metropolitalnych, cechuje wysokie poparcie dla tzw. partii miejskich reprezentujących frakcje liberalno-lewicowe. Biorąc pod uwagę system aksjologiczny wyborców, profilem najlepiej pasuje Koalicja Obywatelska i SLD. Rewersem jest wynik ugrupowań prawicowych i ludowych (PIS, PSL, Konfederacja).

Przy tych założeniach okazuje się, że postawy metropolitalne są w mniejszości i ograniczone raczej do rdzenia metropolii. Relatywnie najbardziej wyraźne cechy społeczności metropolitalnej odnotowano w miastach Zagłębia, co wiąże się ze znacznym poparciem dla ugrupowań lewicowych. W wyborach samorządowych preferencje metropolitalne są jeszcze mniej widoczne, głównie za sprawą znacznie większej liczby ugrupowań, w dużej mierze o charakterze wybitnie regionalnym.

Funkcjonalnie połączona metropolia stwarza warunki do przepływu i dyfuzji idei, co wpływa na kształtowanie wartości społeczności metropolitalnej. Różnice poglądów pomiędzy mieszkańcami centralnej części metropolii a jej zapleczem, poprzez procesy suburbanizacji będą podlegać testowaniu. Powstaje pytanie, jak będzie zmieniać się optyka wyborcza w gminach powiatu bieruńsko-lędzińskiego, a także w Wyrach, które są miejscem migracji ludności z dużych ośrodków. Różnica poglądów może stanowić dodatkową, a nieuwzględnioną linię podziału pomiędzy ludnością autochtoniczną i napływową.

W przyszłości istotnym sygnałem metropolizacji będzie uwzględnienie w programach wyborczych postulatów odnoszących się wprost do kwestii metropolitalnych. Obecnie tematyka ta pozostaje niezauważona, co świadczy o braku rozpoznania potencjału takiego elektoratu przez frakcje polityczne.



# Bibliografia

- Abdelfattah L., Deponte D., Fossa G., 2022, *The 15-minute City: Interpreting the Model to Bring out Urban Resiliencies*. Transportation Research Procedia, 60: 330-337.
- Abraham A., 2015, *A New Nature. 9, Architectural Conditions Between Liquid and Solid*. Lars Muller, Zurich.
- Ahad M. A., Paiva S., Tripathi G., Feroz N., 2020, *Enabling Technologies and Sustainable Smart Cities*. Sustainable Cities and Society, 61(March), 102301, [<https://doi.org/10.1016/j.scs.2020.102301>].
- Alford J., Head B. W., 2017, *Wicked and Less Wicked Problems: A Typology and a Contingency Framework*. Policy and Society, [<https://doi.org/10.1080/14494035.2017.1361634>].
- Alonso W., 1973, *Urban Zero Population Growth*. "Daedalus", t. 102: 191-206.
- Ambarwati L., Verhaeghe R., Pel A. J., van Arem B., 2014, *Investigating the Effects of Improving Public Transport System Linkage to Spatial Strategy on Controlling Urban Sprawl: Evidence from Surabaya City, Indonesia*. WIT Transactions on the Built Environment, t. 138, 653-668.
- Angeon V., 2008, *L'explication du role des relations sociales dans les mecanismes de developpement territorial* Revue. d'Economie Regionale et Urbaine, nr 2: 237-250.
- Ashworth G., 2015, *Planowanie dziedzictwa*. Tłum. M. Duda-Gryc, Międzynarodowe Centrum Kultury, Kraków.
- Babalik-Sutcliffe E., 2002, *Urban Rail Systems: Analysis of the Factors behind Success*. Transport Reviews, 22 (4), 415-445.
- Baccarne B., Mechant P., Schuurman D., Colpaert P., De Marez L., 2014, *Urban Socio-technical Innovations with and by Citizens*. Interdisciplinary Studies Journal, 3(4): 143-156.
- Baja S., Chapman D. M., Dragovich D., 2007, *Spatial Based Compromise Programming for Multiple Criteria Decision Making in Land Use Planning*. Environmental Modeling & Assessment, 12: 171-184.
- Baker M., Coaffee J., Sherriff G., 2007, *Achieving Successful Participation in the New UK Spatial Planning System*. Planning, Practice & Research, 22(1): 79-93.
- Banaszuk P., J. Tokajuk (red.), 2017, *Problemy planowania przestrzennego*. Podlaskie Forum Urbanistów 2012-2016, Białystok, [<https://pb.edu.pl/oficyna-wydawnicza/wp-content/uploads/sites/4/2017/11/red-Tokajuk-Banaszuk-internet.pdf>].
- Banet K. A., Rogala S., 2016, *Znaczenie współpracy miast i gmin w kreowaniu efektywnych systemów transportowych w odpowiedzi na zjawisko urban sprawl*. Prace Naukowe UE we Wrocławiu, 443, 23-32.
- Banister D., 2008, *The Sustainable Mobility Paradigm*. Transport Policy, 15: 73-80.
- Barczyk S., 2010, *Przedsiębiorczy samorząd i jego instytucje*. AE w Katowicach, Katowice.
- Baron M., Ochojski A., 2013, *Wykorzystanie modeli analizy gry aktorów w lokalnej polityce przemysłów kreatywnych*, [w:] *Rozwój gospodarki kreatywnej na obszarach metropolitalnych*, A. Klasik (red.). UE w Katowicach, Katowice: 46-66.

- Bartłomiejczyk M., Połom M. (red.), 2011, *Determinants of Functioning of Trolleybus Transport in Selected Cities of the European Union*. Uniwersytet Gdański. Gdańsk.
- Bartłomiejczyk M., Goliszek S., Połom M., 2016, *Innowacyjne rozwiązania szansą rozwoju systemów transportu trolejbusowego na przykładzie Gdyni i Lublina*. Acta Sci. Pol., Administratio Locorum, 15(4), 2016: 7-25.
- Bartoszek A., 2012, *Interwencja socjalna z perspektywy praktyk organizacyjnych i współpracy z instytucjami wsparcia społecznego w Katowicach w opinii pracowników MOPS-u*, [w:] *Instytucje wsparcia a monitoring problemów społecznych w Katowicach. Księga dobrych praktyk*, A. Bartoszek et al. (red.). Wyd. Elamed, Katowice: 149-201.
- Bauman Z., 2007, *Liquid Times. Living in an Age of Uncertainty*. Polity Press, Cambridge.
- Bauman Z., Kunz T., 2006, *Płynna nowoczesność*. Wyd. Literackie, Kraków.
- Bąk A. et al., 2022, *Schemat metropolitalnego systemu przyrodniczego wraz z rekomendacjami jego rozwoju*. IRMiR, Kraków.
- Beck U., 2007, *Społeczeństwo ryzyka. W drodze do innej nowoczesności*. Ruch Filozoficzny, 1(1), Warszawa.
- Beirão G., Sarsfield Cabral J. A., 2007, *Understanding Attitudes towards Public Transport and Private Car: A Qualitative Study*. Transport Policy, 14: 478-489.
- Bernacka R., Nowak E., Riedel R., 2008, *Profile kulturowe i aksjologiczne polskich wyborców*. Annales Universitatis Mariae Curie-Skłodowska Lublin, t. XXI, Sectio J:11-28.
- Bernié-Boissard C., 2008, *Des mots qui font la ville*. La Dispute ed. Paris.
- Berry J. W., 1980, *Acculturation as Varieties of Adaptation*, [w:] *Acculturation: Theory, Modes and Some New Findings*, A. Padilla (red.). Westview Press: 9-25.
- Bibri S. E., Krogstie J., 2017, *Smart Sustainable Cities of the Future: An Extensive Interdisciplinary Literature Review*. Sustainable Cities and Society, 31: 183-212, [<https://doi.org/10.1016/j.scs.2017.02.016>].
- Bierwiazonek K., 2013, *Wokół tożsamości przestrzennej mieszkańców województwa śląskiego*. Górnos Śląskie Studia Socjologiczne, Seria Nowa, 4: 15-28.
- Bierwiazonek K., Dymnicka M., Kajdanek K., Nawrocki T., 2017, *Miasto, przestrzeń, tożsamość. Studium trzech miast: Gdańsk, Gliwice, Wrocław*. Scholar, Warszawa.
- Biskup B., 2020, *Portret wyborców AD 2019. Zmiany w preferencjach elektoratów partyjnych w Polsce*. Studia Politologiczne: 55.
- Bolgherini S., 2011, *Local Government and Inter-municipal Cooperation in Italy and Germany*. Politische Italien-Forschung, Occasional Papers, 12.
- Boonstra B., Boelens L., 2011, *Self-organization in Urban Development: Towards a New Perspective on Spatial Planning*. Urban Research & Practice, 4(2): 99-122.
- Borowiec S., 2017, *Górnos Śląsko-Zagłębiowska Metropolia – nazwa długa i trudna do wymówienia*. „Wspólnota. Pismo Samorządu Terytorialnego”, nr 11/1225.
- Boryczka E., 2016, *Partycypacja społeczna. EkoMiasto# Społeczeństwo. Zrównoważony, inteligentny i partycypacyjny rozwój miasta*: 115-136.
- Borzaga C., Defourny J., 2001, *Conclusions. Social Enterprises in Europe: A Diversity of Initiatives and Prospects*, [w:] *The Emergence of Social*, C. Borzaga, J. Defourny (red.). Enterprise, London and New York, Routledge: 350-370.
- Branden T., Evers A., Cattacin S., Zimmer A., 2016, *The Good, the Bad and the Ugly in Social Innovation*. Social innovations in the urban context: 303.
- Brenner N., 1999, *Globalization as Reterritorialization: the Re-scaling of Urban Governance in the European Union*. Urban Studies, 36, 3: 431-51.
- Brenner N., 2009, *Open Questions on State Rescaling*. Cambridge Journal of Regions, Economy and Society, 2(1): 123-139.

- Brundtland G. H., 1987, *Our Common Future*. Oxford University Press.
- Bryniarska Z., 2018, *Interchanges as a Key Element of Competitive Sustainable Public Transport in Urban Areas*. *Advances in Intelligent Systems and Computing*, t. 631: 112-123.
- Bulkeley H., Castán Broto V., 2013, *Government by Experiment? Global Cities and the Governing of Climate Change*. *Transactions of the institute of British geographers*, 38(3): 361-375.
- Bulkeley H., Coenen L., Frantzeskaki N., Hartmann C., Kronsell A., Mai L., Palgan Y. V., 2016, *Urban Living Labs: Governing Urban Sustainability Transitions*. *Current Opinion. Environmental Sustainability*, 22: 13-17.
- Bylund J., Riegler J., Wrangsten C., 2020, *Are Urban Living Labs the New Normal in Co-creating Places?* *Political Science, Culture and Territory*.
- Calvino I., 2002, *Niewidzialne miasta*. Grupa Wyd. Foksal, Warszawa.
- Camagni R., 1999, *La ville comme Milieu: de l'application de l'approche GREMI a` l'évolution urbaine*. *Revue d'Economie Re'gionale et Urbaine*, 3: 591-606.
- Camagni R., 2016a, *Afterthoughts on Urban Economic Theory and Its Focus*. *Investigaciones Regionales, Journal of Regional Research*, 36: 87-105.
- Camagni R., 2016b, *Towards Creativity-oriented Innovation Policies Based on a Hermeneutic Approach to the Knowledge-space Nexus*, [w:] *Knowledge-creating Milieus in Europe: Firms, Cities, Territories*, A. Cusinato, A. Philippopoulos-Mihalopoulos (red.). Berlin, Springer: 341-358.
- Caragliu A., Del Bo Ch., Nijkamp P., 2011, *Smart Cities in Europe*. *Journal of Urban Technology*, t. 18: 65-82.
- CBOS, 2020, *Praca obcokrajowców w Polsce*, Komunikat z Badań, nr 5/2020, Warszawa.
- Chronéer D., Ståhlbröst A., Habibipour A., 2018, *Towards a Unified Definition of Urban Living Labs*. The ISPIM Innovation Conference: *Innovation, the Name of the Game, Stockholm, Sweden* on 17-20 June 2018. International Society for Professional Innovation Management (ISPIM).
- Chronéer D., Ståhlbröst A., Habibipour A., 2019, *Urban Living Labs: Towards an Integrated Understanding of Their Key Components*. *Technology Innovation Management Review*, 9(3).
- Cities of the Future: Planning for the Needs of Next Generation City Dwellers*, 2018, Commonwealth Bank of Australia.
- Cieszewska A. 2019, *Zielone pierścienie miast*. Wyd. Akademickie SEDNO, Warszawa.
- Clément G., 2016, *Manifest trzeciego krajobrazu*, tłum. Marta Turnau, za: Clément G. *Manifeste du Tiers paysage*. Saint Germain sur Ille: Éditions du commun.
- Colletis-Wahl K., 2008, *Micro-institutions: quelles lectures des dynamiques territoriales?* *Revue d'Economie Regionale et Urbaine*, nr 2: 251-264.
- Colletis-Wahl K., Peyrache-Gadeau V., Serrate B., 2008, *Introduction generale. La dynamiques territoriales: quelles nouveautés?* *Revue d'Economie Regionale et Urbaine*, nr 2: 147-157.
- Conklin J., 2006, *Wicked Problems and Social Complexity*. *Dialogue Mapping: Building Shared Understanding of Wicked Problems*, [<https://doi.org/10.1016/j.jacr.2013.08.013>].
- Corner J. (red.), 2003, *Recovering Landscape: Essays in Contemporary Landscape Architecture*. Princeton Architectural Press, Nowy Jork.
- Crevoisier O., Maillat D., 1991, *Milieu, Industrial Organization and Territorial Production Systems: towards a New Theory of Spatial Development*, [w:] *Innovation Networks: Spatial Perspective*, R. Camagni (red.). Belhaven Press, London, New York: 13-34.
- Crevoisier O., Pecqueur B., Peyrache-Gadeau V., Serrate B., 2008, *Conclusion: Dynamiques territoriales: Quels Chantiers de recherche?* *Revue d'Economie Regionale et Urbaine*, nr 2: 265-268.

- Curry N., 2012, *Community Participation in Spatial Planning: Exploring Relationships between Professional and Lay Stakeholders*. Local Government Studies, 38(3): 345-366.
- Curulli I., 1997, *Landscape is a Landscape*. Berlage cahiers 5, Studio '95'96, 010 Publishers, Amsterdam.
- Cusinato A., 2007, *L'interpretazione della città nell'economia urbana*. Scienze Regionali, Italian Journal of Regional Science, 7(3): 67-82.
- Czarnota-Bojarska J., 2010, *Dopasowanie człowiek-organizacja i tożsamość organizacyjna*. Scholar, Warszawa.
- Czekiel-Świtalska E., 2012, *Konsultacje społeczne w planowaniu miejscowym – wybrane zagadnienia*. Przestrzeń i Forma, (17): 325-338.
- Danielewicz J., Markowski T., 2008, *Zarządzanie w obszarze metropolitalnym – podejście instytucjonalne*, [w:] *O nowy kształt badań regionalnych w geografii i gospodarce przestrzennej*, T., Strykiewicz, T. Czyż (red.). Biuletyn KPZK PAN, z. 237: 73-103.
- Daviter F., 2017, *Coping, Taming or Solving: Alternative Approaches to the Governance of Wicked Problems*. Policy Studies, 38(6), [<https://doi.org/10.1080/01442872.2017.1384543>].
- Deakin M., (red.), 2014, *Smart Cities. Governing, Modelling and Analysing the Transition*. Routledge, London – New York.
- Deliverable D.T1.1.1, 2020, *Methodology of Selection of Spots for Urban Environmental Acupuncture* (UEA). Final version, 01.2020, [<https://www.interreg-central.eu/Content.Node/SALUTE4CE/SALUTE4CE-D.T1.1.1-VERSION-final-31.01.2020.pdf>, dostęp: 09.11.2022].
- Deliverable D.T1.2.1, 2020, *Report on principles for selection of interventions*. Deliverable D.T1.2.1, final version, 08.2020, [<https://www.interreg-central.eu/Content.Node/SALUTE4CE/SALUTE4CE-D.T1.2.1-FINAL-202008110.pdf>, dostęp: 09.11.2022].
- Domański R., 2000, *Miasto innowacyjne*. Studia KPZK PAN, t. CIX, Warszawa.
- Domiński J., Konecka-Szydłowska B., 2012, *Social Capital in the Poznań Agglomeration*. Bulletin of Geography, Socio-economic Series, 18: 5-14.
- Dover J. W., 2015, *Green Infrastructure, Incorporating Plants and Enhancing Biodiversity in Building and Urban Environment*. Earthscan from Routledge, Oxon, USA.
- Duany A., Talen E., 2002, *Transect Planning*. APA Journal, t. 68, nr. 3, [[https://www.researchgate.net/publication/235360229\\_Transect\\_Planning](https://www.researchgate.net/publication/235360229_Transect_Planning), dostęp: 23.03.2023].
- Dudzińska A., 2016, *Korupcyjogenna nierozliczalność elit. O książkach Janine Wedel*. „Kultura i Społeczeństwo”, nr 3:165-181.
- Dvouletý O., Blažková I., Potluka O., 2021, *Estimating the Effects of Public Subsidies on the Performance of Supported Enterprises across Firm Sizes*. Research Evaluation, 30(3): 290-313.
- Dymnicka M., 2022, *Recenzja rozprawy doktorskiej pt.: „Konstruowanie metropolii. Pomiędzy instytucją a przestrzenią społecznej narracji – przypadek Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii”*. Politechnika Gdańska, Gdańsk.
- Dymnicka M., Parteka T., 2010, *Wytwarzanie przestrzeni metropolitalnej Trójmiasta*. Studia Socjologiczne, 3, 198: 179-202.
- Dyraga A., 2012, *Kierunki przemian poprzemysłowych terenów zieleni urządzonej w aglomeracji górnośląskiej*. Praca doktorska (promotor K. Gasidło), Politechnika Śląska, Gliwice.
- Dyraga A., 2014, *Potencjał poprzemysłowych terenów zieleni urządzonej przy tworzeniu planu zielonej infrastruktury dla Aglomeracji Górnośląskiej*, [w:] *Zielona infrastruktura miasta*, A. Pancewicz (red.). Wyd. Politechniki Śląskiej, Gliwice.
- Eklund N., 2018, *Citizens' Views on Governance in Two Swedish City-regions*. Journal of Urban Affairs, 40, 1: 117-129.
- Energy Policy: General Principles, 2022, [<https://www.europarl.europa.eu/>, dostęp 28.03.2023].

- Europejski Zielony Ład*, 2019, [[https://commission.europa.eu/strategy-and-policy/priorities-2019-2024/european-green-deal\\_pl](https://commission.europa.eu/strategy-and-policy/priorities-2019-2024/european-green-deal_pl)].
- Evans J., 2011, *Resilience, Ecology and Adaptation in the Experimental City*. Transactions of the Institute of British Geographers, 36(2): 223-237.
- Evans J., 2016, *Trials and Tribulations: Problematizing the City through/as Urban Experimentation*. Geography Compass, 10(10): 429-443.
- Faludi A., 2010, *Cohesion, Coherence, Cooperation: European Spatial Planning Coming of Age?* Routledge.
- Figenbaum E., Assum T., Kolbenstvedt M., 2015, *Electromobility in Norway: Experiences and Opportunities*. Research in Transportation Economics, 50: 29-38.
- Flis J., 2018, *Głos preferencyjny w wyborach do sejmu*, [w:] *Atlas wyborczy Polski*, M. Kowalski, P. Śleszyński (red.). IGZP PAN, Warszawa: 319-326.
- Florida R., 2002, *The Rise of the Creative Class. And How It's Transforming Work, Leisure and Everyday Life*. Basic Books, New York.
- Freeman R. E., 1984, *Strategic Management: A Stakeholder Approach*. Pitman, Boston.
- Furcade C., 2008, *Des dynamiques territorialisées novatrices: le cas des PME agro-alimentaires*. Revue d'Economie Regionale et Urbaine, nr 2: 193-210.
- Gallo M., Marinelli M., 2020, *Sustainable Mobility: A Review of Possible Actions and Policies*. Sustainability, 12(18).
- Gasidło K., Klasik A. et al., 2020, *Marka i wizerunek miast. Doświadczenia miast śląskich*. Studia KPZK PAN, t. 6/198, Warszawa.
- Gasidło K., Wyrzykowska A., 2022, *Tereny pogórnice w dokumentach strategicznych miast Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii*. Builder Science, t. 305, nr 12.
- Gawron G., Rojek-Adamek P., 2011, *Europejskie szlaki – śląskie drogi. Trendy rozwojowe Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii „Silesia”: raport z badań*. Wyd. Śląskie i Wyd. Naukowe Wyższej Szkoły Zarządzania i Nauk Społecznych im. ks. E. Szramka, Tychy.
- Gawroński H. (red.), 2021, *Zarządzanie strategiczne w samorządach lokalnych*. Wolters Kluwer Polska.
- Gärling T., Schuitema G., 2007, *Travel Demand Management Targeting Reduced Private Car Use: Effectiveness, Public Acceptability and Political Feasibility*. Journal of Social Issues, 63(1): 139-153.
- Gehl J., 2014, *Miasta dla ludzi*. Wyd. RAM, Kraków.
- Ghofrani Z., Sposito V., Faggian R., 2017, *A Comprehensive Review of Blue-Green Infrastructure Concepts*. International Journal of Environment and Sustainability, 6(1), [<https://doi.org/10.24102/ijes.v6i1.728>].
- Giddens A., 2006, *Elementy teorii strukturacji*, [w:] *Współczesne teorie socjologiczne*, t. 2, E. Staśkiewicz, B. Baran, M. Michalska, E. Otto (red.). Wyd. Naukowe PWN: 678-679.
- Giddens A., 2010, *Nowoczesność i tożsamość: „Ja” i społeczeństwo w epoce późnej nowoczesności*. Wyd. Naukowe PWN, Warszawa.
- Giddens A., Szulżycka A., 2012, *Nowoczesność i tożsamość: „ja” i społeczeństwo w epoce późnej nowoczesności*. Wyd. Naukowe PWN.
- Gilbert R., Perl A., 2010, *Transport Revolutions. Moving People and Freight without Oil*. Earthscan, London, Washington DC.
- Glińska E., 2011, *Identyfikacja wyróżników tożsamości miast podlaskich: koncepcja badań*. Ekonomiczne Problemy Usług, 75: 35-47.
- Godet M., 2002, *Foresight and Territorial Dynamics*. Foresight 4,5, MCB UP Limited: 9-14.



- Godlewska-Majkowska H., 2008, *Proces rewitalizacji starych okręgów przemysłowych*. Stare okręgi przemysłowe. Dylematy industrializacji i dezindustrializacji, SGH, Warszawa: 167-193.
- Goleman D., 2009, *Inteligencja ekologiczna*. Dom Wydawniczy REBIS, Poznań.
- Górniak J., Kołdras S., Mazur S., Paszkowska R., Hausner J., 1999, *Komunikacja i partycypacja społeczna*, [w:] *Poradnik*, J. Hausner (red.). Kraków.
- Górska P., 2019, *Polaryzacja polityczna w Polsce. Jak bardzo jesteśmy podzieleni?* Warszawa, [https://sejmsenat2019.pkw.gov.pl/sejmsenat2019/https://wybory2018.pkw.gov.pl/].
- Green GZM. „Zielony wymiar” metropolii, [www.metropoliagzm.pl, dostęp 11.04.2023].
- Green Paper „Towards a New Culture for Urban Mobility”, 2007, [https://ec.europa.eu/].
- Grenier A., Page S., 2012, *The Impact of Electrified Transport on Local Grid Infrastructure: A Comparison between Electric Cars and Light Rail*. Energy Policy, 49, 355-364.
- Gunnella V., Quaglietti L., 2019, *The Economic Implications of Rising Protectionism: a Euro Area and Global Perspective*. Economic Bulletin Articles, 3.
- Guzik R., Kołoś A., Taczanowski J., Fiedeń Ł., Gwosdz K., Hetmańczyk K., Łodziński J., 2021, *The Second Generation Electromobility in Polish Urban Public Transport: The Factors and Mechanisms of Spatial Development*. Energies, 14 (22).
- Hass-Klau C., Crampton G., Biereth C., Deutsch V., 2003, *Bus or Light Rail: Making the Right Choice*. Environmental and Transport Planning, Brighton.
- Hamdouch A., Galvan A., 2019, *Social Innovation as a Driver of Urban Transformation? The Case of Planning Approaches in the Dominican Republic*. Urban Planning, 4(1): 31-43.
- Hanssens H., Derudder B., Witlox F., 2012, *Managing Organizational and Geographical Complexity: the Positionality of Advanced Producer Services in the Globalizing Economies of Metropolitan Regions*. Erdkunde, 66, 1: 45-55.
- Hass-Klau C., Crampton G., Benjari R., 2004, *Economic Impact of Light Rail. The Results of 15 Urban Areas in France, Germany, UK and North America*. Environmental and Transport Planning, Brighton.
- Hausner J. (red.), 1999, *Komunikacja i partycypacja społeczna. Poradnik*. Małopolska.
- Head B. W., Alford J., 2015, *Wicked Problems: Implications for Public Policy and Management*. Administration and Society, [https://doi.org/10.1177/0095399713481601].
- Heffner K., 2011, *Funkcje metropolitalne stolic województw Polski Zachodniej*. Ekspertyza, Opole.
- Heffner K., Gasidło K., Klasik A. et al., 2022, *Miasta w procesie przemian. W kierunku nowego stylu zarządzania miejskiego*. Studia KPZK PAN, t. 12/204, Warszawa.
- Heins S., van Dam F., Goetgeluk R., 2002, *The Pseudo-countryside as a Compromise Between Spatial Planning Goals and Consumers' Preferences*. Built Environment (1978): 311-318.
- Hetherington K., 2013, *Rhythm and Noise: the City, Memory and the Archive*. The Sociological Review, 61, 17-33.
- Holden E., Banister D., Gössling S., Gilpin G., Linneruda K., 2020, *Grand Narratives for Sustainable Mobility: A Conceptual Review*. Energy Research & Social Science, 65, 101454.
- Howard E., 2015, *Miasta – ogrody jutra*. Instytut Kultury Miejskiej, Warszawa.
- Iglicka K., Weinar A., 2004, *Cudzoziemscy specjaliści w aglomeracji warszawskiej*, [w:] *Społeczna mapa Warszawy. Interdyscyplinarne stadium metropolii warszawskiej*, J. Grzelak, T. Zarycki (red.). ISS UW: 368-389.
- Informacja o wynikach kontroli – Utworzenie i funkcjonowanie Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii*, 2020, Raport NIK, nr ewid. 162/2021/P/21/068/LKA, Wyd. Delegatura Katowice.

- Infrastructure and Urban Development Industry Vision 2050*, 2018, World Economic Forum.
- Jackson T., 2016, *Prosperity without Growth: Foundations for the Economy of Tomorrow*. Routledge.
- Jacobs J., 2014, *Śmierć i życie wielkich miast Ameryki*. Fundacja Centrum Architektury, Warszawa.
- Jakubowski K., 2019, *Czwarta przyroda w ujęciu Ingo Kowarika*. Autoportret, nr 3/2019, Małopolski Instytut Kultury, Kraków: 24-32.
- Jałowiecki B., 2000, *Spoleczna przestrzeń metropolii*. Wyd. Scholar, Warszawa.
- Jałowiecki B., Krajewska M., Olejniczak K., 2003, *Klasa metropolitalna w przestrzeniach Warszawy*. Studia Regionalne i Lokalne, nr 1(11), Wyd. SCHOLAR, Warszawa: 59-74, 73.
- Janas K., Jarczewski W. (red.), 2017, *Raport o stanie polskich miast. Zarządzanie i współpraca w miejskich obszarach funkcjonalnych*. Obserwatorium Polityki Miejskiej Instytutu Rozwoju Miast, Kraków.
- Jansen-Verbeke M., 2009, *The Territoriality Paradigm in Cultural Tourism*. Tourism, 19, 1-2: 25-31.
- Jarczewski W., Dawid W., Janik A., Jadach-Sepiolo A., Janas K., Koj J., Ziółkowska M., 2019, *Rewitalizacja*. Instytut Rozwoju Miast i Regionów.
- Jędralska K., 2007, *Kontekst niepewności w procesie zarządzania strategicznego*. Prace Naukowe AE w Katowicach, Katowice: 133-146.
- Joseph-Tomaszewska E., 1985, *Ekologiczny system obszarów chronionych czynnikiem poprawy jakości środowiska życia w województwie katowickim*. Śląski Kwartalnik Urbanistyki i Architektury, nr 2/1985, Katowice.
- Joseph-Tomaszewska E., 1988, *Krajobraz regionu przemysłowego – wybrane problemy planistyczne województwa katowickiego*. Śląski Kwartalnik Urbanistyki i Architektury, nr 3/1988, Katowice.
- Jover J., Diaz-Parra I., 2020, *Who Is the City for? Overtourism, Lifestyle Migration and Social Sustainability*. Tourism Geographies: 1-24.
- Judd D. R., 1999, *Constructing the Tourist Bubble*, [w:] *The Tourist City*, D. R. Judd, S. S. Fainstein (red.). Yale University Press: 35-53.
- Kaczmarek T., 2018., *Zarządzanie obszarami metropolitalnymi – zagraniczne doświadczenia i ich polskie implikacje*. Studia KPZK, t. CLXXXIII: 273-287.
- Kaczmarek T., Mikuła Ł., 2007, *Ustroje terytorialno-administracyjne obszarów metropolitalnych w Europie*. Bogucki Wyd. Naukowe, Poznań.
- Kaczmarek T., Mikuła Ł., Bul R., Walaszek M., Wilk J., 2020, *Między konkurencją a współpracą. Relacje miasto centralne – suburbia na przykładzie aglomeracji poznańskiej*. Rozwój Regionalny i Polityka Regionalna, 50: 123-157.
- Kafka K., 2013, *Modele współdziałania uczestników planowania przestrzennego*. Wyd. Politechniki Śląskiej.
- Kakar K. A., Prasad C. S. R. K., 2020, *Impact of Urban Sprawl on Travel Demand for Public Transport, Private Transport and Walking*. Transportation Research Procedia, 48 (2020): 1881-1892.
- Karvonen A., Van Heur B., 2014, *Urban Laboratories: Experiments in Reworking Cities*. International Journal of Urban and Regional Research, 38(2): 379-392.
- Kazepov Y., Barberis E., Cucca R., Mocca E., 2022, *Introduction to the Handbook on Urban Social Policies: International Perspectives on Multilevel Governance and Local Welfare*. Handbook on Urban Social Policies, Edward Elgar Publishing: 2-22.

- Kellert S. R., Calabrese E. F., 2015, *The Practice of Biophilic Design*. [[https://www.researchgate.net/publication/321959928\\_The\\_Practice\\_of\\_Biophilic\\_Design](https://www.researchgate.net/publication/321959928_The_Practice_of_Biophilic_Design), dostęp: 23.03.2023].
- Kieżun W., 2013, *Patologia transformacji. Wydanie uzupełnione*. Wyd. Poltext, Warszawa: 311-327.
- Kim K., Lahr M. L., 2014, *The Impact of Hudson-Bergen Light Rail on Residential Property Appreciation*. Papers in Regional Science, 93(S1): 79-97.
- Kisiel P., 2017, *Miasto – w stronę ponowoczesnej wielokulturowości*. Zeszyty Naukowe UEK, 3, 963: 55-68.
- Klasik A., 2008, *Kreatywne i atrakcyjne miasta. Koncepcje i mechanizmy restrukturyzacji aglomeracji miejskich*, [w:] *Kreatywna aglomeracja – potencjały, mechanizmy, aktywności: podejścia metodologiczne*, A. Klasik (red.). Wyd. AE w Katowicach, Katowice: 41-65.
- Klasik A., Wrana K., 2018, *Kod genetyczny rozwoju jako narzędzie kreowania przyszłości miast i regionów miejskich*. Studia KPZK PAN, t. CLXXXIV, Warszawa: 172-179.
- Klasik A., Ochojski A., 2019, *Koncepcja obszarów perspektywicznych rozwoju metropolitalnego dużego miasta. Projekt studialno-edukacyjny*, [w:] *Przyszłość metropolii i regionu miejskiego*. UE w Katowicach, Katowice: 110-138.
- Klasik A., Biniński J., Ochojski A., 2014, *Metropolitalny foresight strategiczny: metodologia i studium przypadku*. KPZK PAN, Warszawa.
- Klasik A., Kuźnik F., Ochojski A., 2023, *Wehikuly rozwoju miejskiego*. UE w Katowicach, Katowice.
- Klemens J., 1985, *Problemy zagospodarowania zwałow przemysłowych górnictwa węgla kamiennego (na przykładzie Aglomeracji Górnośląskiej)*. Wyd. Politechniki Śląskiej, Gliwice.
- Knowles R., Ferbrache F., 2014, *An Investigation into the Economic Impacts on Cities of Investment in Light Rail Systems*. Report for UKTram. UKTram, Birmingham.
- Kobielska K., 2015, *Partycypacja społeczna w planowaniu przestrzennym na przykładzie Polski*. Acta Universitatis Wratislaviensis, (3656): 105-119.
- Koch P., 2013, *Overestimating the Shift from Government to Governance: Evidence from Swiss Metropolitan Areas Governance*. International Journal of Policy, Administration, and Institutions, 26, 3: 397-423.e
- Kociuba D., 2017, *Zintegrowane Inwestycje Terytorialne jako narzędzie zarządzania terytorialnego w miejskich obszarach funkcjonalnych*. Studia KPZK PAN, t. CLXXIV: 144-153.
- Kołoś A., 2006, *Rozwój przestrzenny a współczesne funkcjonowanie miejskiego transportu szynowego w Polsce*. Kraków, IGiP UJ.
- Kołoś A., Trzepacz P., 2010, *Transport a metropolitalność – przykład Berlina*. Prace Geograficzne, 124: 11-28.
- Kołoś A., Taczanowski J., 2016, *The Feasibility of Introducing Light Rail Systems in Medium-sized Towns in Central Europe*. Journal of Transport Geography, 54: 400-413.
- Kołoś A., Fiedel L., Taczanowski J., Parol A., Gwosdz K., Guzik R., Łodziński J., 2023, *Evolution of Second-generation Electromobility in Public Transport in Polish Cities*. Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG, 26: 22-39
- Kopecki J., 2019, *Ma być zielono. Błękitno-zielona infrastruktura jako element adaptacji miast do kryzysu klimatycznego oraz rozwoju przestrzeni publicznej Katowic*. Praca magisterska (pod kier. Agaty Twardoch), Wydział Architektury Politechniki Śląskiej, Gliwice.
- Kostemski D., 2017, *Górnośląski Związek Metropolitalny jako przykład postępującego procesu metropolizacji w Europie*. „Zarządzanie. Teoria i Praktyka”, nr 1 (19): 21-29.

- Kowalewski M., 2013, *Organizowanie miejskiego aktywizmu w Polsce: Kongres Ruchów Miejskich*. Social Space Journal, 6(2): 99-126.
- Kotus J., 2009, *Poznań wobec przyjezdnych – analiza struktur miejskich w kontekście teorii „city visitors”*, [w:] *Wybrane problemy miast i aglomeracji miejskich na początku XXI wieku*. Seria Rozwój Regionalny i Polityka Regionalna, J. Parysek (red.), 6: 27-46.
- Kotus J., Rzeszewski M., Bajerski A., 2015, *Przyjezdni w strukturach miasta – miasto wobec przyjezdnych: studenci i turyści w mieście w kontekście koncepcji city users*. Bogucki Wyd. Naukowe, Poznań.
- Kowalczyk-Anioł J., 2018, *Koncepcja gentryfikacji turystycznej i jej współczesne rozumienie*. Prace Geograficzne, 154: 35-54.
- Kowalski M., 2018, *Wyborcza typologia gmin a uwarunkowania zachowań społecznych*, [w:] *Atlas wyborczy Polski*, M. Kowalski, P. Śleszyński (red.). IGZP PAN, Warszawa: 349-356.
- Koźuch B., 2017, *Problematyka tożsamości metropolitalnej w zarządzaniu terytorialnym metropolią Kraków*. Zarządzanie Publiczne, 1, 37: 51-64.
- Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2030*, 2019, Ministerstwo Inwestycji i Rozwoju.
- Krauze K., Wagner I., 2014, *Woda w przestrzeni miejskiej a zintegrowane zarządzanie miastem*. Zrównoważony Rozwój – Zastosowania, nr 5:102.
- Krupski R., 2003, *Zarządzanie strategiczne w nieprzewidywalnym otoczeniu*. Przegląd Organizacji, nr 3 (758): 10-13, [<https://doi.org/10.33141/po.2003.03.02>, dostęp:2022.11.22].
- Kubec J., 2017, *O architekturze na styku obszaru zurbanizowanego i krajobrazu otwartego*. Wyd. Politechniki Śląskiej, Gliwice.
- Kubicki P., 2021, *Odporność miast i nowe polityki miejskie*. Politeja – Pismo Wydziału Studiów Międzynarodowych i Politycznych UJ, 18(74): 225-239.
- Kuo Y.-H., Leung J. M. Y., Yan Y., 2023, *Public Transport for Smart Cities: Recent Innovations and Future Challenges*. European Journal of Operational Research, t. 306, wyd. 3: 1001-1026.
- Kuźnik F., 2012, *Polityka rozwoju i zarządzanie usługami publicznymi w strukturach samorządowych*. KPZK PAN, Warszawa.
- Kuźnik F., Barczyk S., Baron M., Biniecki J., Ochojski A., Szczupak B., 2013, *Efektywne świadczenie miejskich usług. Analiza – zarządzanie – polityka*. UE w Katowicach, Katowice.
- Kübler D., 2016, *Citizenship in the Fragmented Metropolis: An Individual-level Analysis from Switzerland*. Journal of Urban Affairs, 40, 1: 63-81.
- Lackowska M., Mikuła Ł., 2015, *How Metropolitan Can You Go? Citizenship in Polish City-regions*. Journal of Urban Affairs, 0, 0: 1-16.
- Landry Ch., 2013, *Miasto kreatywne*. Wyd. NCK, Kraków.
- Lefèvre C., 1998, *Metropolitan Government and Governance in Western Countries: A Critical Review*. International Journal of Urban and Regional Research, 22, 1: 9-25.
- Lefebvre H., 2004, *Rhythmanalysis: Space, Time and Everyday Life*. Athlone, London.
- Lewicka B., 2008, *Rytm „serca miasta”*. Cykl życia centrum Katowic, Czasopismo Techniczne, Wyd. Politechnika Krakowska, Kraków, z. 3-A/2008: 163-170.
- Lewicka M., 2008, *Place Attachment, Place Identity, and Place Memory: Restoring the Forgotten City Past*. Journal of Environmental Psychology, 28, 3: 209-231.
- Lidström A., 2006, *Commuting and Citizen Participation in Swedish City-regions*. Political Studies, 54, 865-888.
- Lister N. M., 1998, *A System Approach to Biodiversity Conservation Planning*. Environmental Monitoring and Assessment 49, nr 2/3.
- Liszewski S., 1999, *Przestrzeń turystyczna miasta (przykład Łodzi)*. Turyzm, 9/1: 51-71.

- Litman T., 2021, *Well Measured: Developing Indicators for Sustainable and Livable Transport Planning*. Victoria Transport Policy Institute, Victoria, BC, Canada.
- 2050 Long Term Strategy, 2020, [[https://climate.ec.europa.eu/eu-action/climate-strategies-targets/2050-long-term-strategy\\_en](https://climate.ec.europa.eu/eu-action/climate-strategies-targets/2050-long-term-strategy_en), dostęp 20.03.2023].
- Lorens P., 2010, *Rewitalizacja miast. Planowanie i realizacja*. Politechnika Gdańska.
- Łosiak R., 2008, *Muzyka w przestrzeni publicznej miasta. Z badań nad pejzażem dźwiękowym Wrocławia*. Prace Komisji Krajobrazu Kulturowego, t. XI; *Dźwięk w krajobrazie jako przedmiot badań interdyscyplinarnych*, Instytut Nauk o Ziemi UMCS, Lublin: 253-264.
- Łuczak A., 2000, *Istota tożsamości miasta*. Samorząd Terytorialny, 10: 46-53.
- Łukowski W., 2002, *Spoleczne tworzenie ojczyzn*. Scholar, Warszawa.
- Łupicka A., Szymczak M., 2020, *Zrównoważony transport na obszarach zurbanizowanych – możliwości, kierunki i przykłady rozwoju*. *Gospodarka Materialowa i Logistyka*, t. LXXII, nr 11: 11-18.
- Mackett R., Sutcliffe E. B., 2003, *New Urban Rail Systems: a Policy-based Technique to Make Them More Successful*. *Journal of Transport Geography*, 11: 151-164.
- Madurowicz M., 2007, *Miejska przestrzeń tożsamości Warszawy*. Wyd. UW, Warszawa.
- Marciniak E. M., 2011, *Caprari i Zimbarda koncepcja dopasowania preferencji politycznych. Praktyczne implikacje*. *Studia Politologiczne*, 22.
- Markowski T., Drzazga D., 2015, *Koncepcja systemu zintegrowanego planowania rozwoju w Polsce (założenia i zasady kierunkowe budowania systemu)*. *Studia KPZK PAN*, t. CLXIV: 10-42.
- Markowski T., Marszał T., 2006, *Metropolie, obszary metropolitalne, metropolizacja. Problemy i pojęcia podstawowe*. KPZK PAN, Warszawa.
- Martinotti G., 1996, *Four Populations: Human Settlements and Social Morphology in Contemporary Metropolis*. *European Review*, 4, 1: 1-21.
- Matykowski R., 2002, *Problemy i metody badawcze geografii wyborczej*, [w:] *Możliwości i ograniczenia zastosowań metod badawczych w geografii społeczno-ekonomicznej i gospodarce przestrzennej*, H. Rogacki (red.). Bogucki Wyd. Naukowe, Poznań: 243-251.
- Matykowski R., 2018, *Koncepcje i metody w polskich badaniach przestrzenno-elektoralnych*. *Studia KPZK PAN*, t. 183: 149-171.
- Matykowski R., Konecka-Szydlowska B., Kulczyńska K., 2011, *Miejskość elektoralna w Polsce na początku XXI wieku w świetle wyników wyborów do sejmu*. *Studia Miejskie*, t. 4(2011).
- Mączyńska E., 2016, *Gospodarka inkluzywna – wymiar samorządowy*. Referat na XII Ogólnopolską Konferencję dla Jednostek Samorządu Terytorialnego pn. *Bezpieczne finansowanie rozwoju*, zorganizowaną przez Bank Gospodarstwa Krajowego: 22-23. [[https://www.bgk.pl/files/public/Pliki/news/ Konferencje\\_BGK/XII\\_Konferencja\\_BGK\\_dla\\_JST/Materialy\\_konferencyjne/ Elzbieta\\_Maczyńska\\_Gospodarka\\_inkluzywna\\_-\\_wymiar\\_samorządowy.pdf](https://www.bgk.pl/files/public/Pliki/news/ Konferencje_BGK/XII_Konferencja_BGK_dla_JST/Materialy_konferencyjne/ Elzbieta_Maczyńska_Gospodarka_inkluzywna_-_wymiar_samorządowy.pdf), s. 13, dostęp 5.11.2022].
- Meijers E. J., Burger M. J., 2017, *Stretching the Concept of 'Borrowed Size'*. "Urban Studies", t. 54, wyd. 1: 269-291.
- Merton R. K., 1982, *Teoria socjologiczna a struktura społeczna*. Wyd. PWN, Warszawa.
- Michałowski L., 2019, *Trzy wymiary tożsamości miasta*. *Miscellanea Anthropologica et Sociologica*, 20, 4: 25-37.
- Mihaylov V., Runge J., 2018, *Potencjał aplikacyjny badań nad tożsamością terytorialną*. *Rozwój Regionalny i Polityka Regionalna*, 43: 53-70.
- Mihaylov V., Runge J., Krzysztofik R., Spórna T., 2019, *Paths of Evolution of Territorial Identity. The Case of Former Towns in the Katowice Conurbation*. *Geographica Pannonica*, 23: 3, 173-184.

- Monteiro R., Ferreira J. C., Antunes P., 2020, *Green Infrastructure Planning Principles: An Integrated Literature Review*. Land, 9(12): 1-19, [<https://doi.org/10.3390/land9120525>].
- More T., 1954, *Utopia*. Wyd/ PAX, Warszawa.
- Moulaert F., MacCallum D., Hillier J., 2013, *Social Innovation: Intuition, Precept, Concept*. The international handbook on social innovation: Collective action, social learning and transdisciplinary research, 13: 13-23.
- Mroskowiak M., Piotrowska A., Płachetka W., 2021, *Analiza kosztów i korzyści związanych z wykorzystaniem przy świadczeniu usług komunikacji miejskiej autobusów zeroemisyjnych w mieście stołecznym Warszawa*. Grupa CDE, Warszawa – Mikołów.
- Mu R., de Jong M., Yu B., Yang Z., 2012, *The Future of the Modal Split in China's Greenest City: Assessing Options for Integrating Dalian's Fragmented Public Transport System*. Policy and Society, t. 31, wyd. 1: 51-71.
- Murzyn-Kupisz M., Szmytkowska M., 2015, *Studentification in the Postsocialist Context: The Case of Cracow and the Tri-City (Gdańsk, Gdynia and Sopot)*. Geografie, 120, 2: 188-209.
- Nam T., Pardo T., 2011, *Conceptualizing Smart City with Dimensions of Technology, People, and Institutions*. 12th Annual International Digital Government Research Conference: Digital Government Innovation in Challenging Times: 282-291.
- Nevejan C., Sefkatli P., Cummingham S., 2018, *City Rhythm*. Delft University of Technology, Amsterdam.
- Neuve-Église Z., 2020, *W stronę przestrzeni przeżywanej. Przyczynek do badania dyskursu o Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii*. Uniwersytet Śląski, Katowice, niepubl. praca doktorska.
- Nicholls A., Murdock A., 2012, *The Nature of Social Innovation*. Social innovation: Blurring boundaries to reconfigure markets: 1-30.
- Nicholls A., Simon J., Gabriel M., 2015, *New Frontiers in Social Innovation Research*. Springer Nature.
- Noworól A., 2011, *Zarządzanie miastem: podstawy teoretyczne*, [w:] *Strategiczne zarządzanie miastem: w teorii i praktyce Urzędu Miasta Poznania*, B. Kożuch, C. Kochalski (red.). Instytut Spraw Publicznych UJ, Kraków: 25-41, [<https://isp.uj.edu.pl/documents/2103800/139368467/Strategiczne+zarz%C4%85dzanie+miastem+w+teorii+i+praktyce+Urz%C4%99du+Miasta+Poznania/9fc011f1-7e9d-47d9-b6d6-f7822ccce1b2>], dostęp: 2022.11.22].
- Ochojski A., 2022, *Miasto inteligentne. Nowe idee, mechanizmy rozwoju, governance*. UE w Katowicach, Katowice.
- OECD, 2018, *Urban 20 White Paper*, [[www.urban20.org/item/ejes-y-documen-tos-clave/U20\\_WP\\_Inclusive\\_growth\\_in\\_cities.pdf](http://www.urban20.org/item/ejes-y-documen-tos-clave/U20_WP_Inclusive_growth_in_cities.pdf)].
- One-on-One: Architecture that Leads to a Point: Interview with Daniel Libeskind*, ArchNewsNow, September 20, 2011, [<http://www.archnewsnow.com/features/Feature369.htm>], dostęp 2022.10.22].
- Oramus M., 2016, *Analiza neoweberowskiego paradygmatu zarządzania publicznego*, [w:] *Neo-weberyzm w zarządzaniu publicznym*, S. Mazur (red.). Wyd. Scholar, Warszawa.
- Ortegon-Sanchez A., Tyler N., 2016, *Constructing a Vision for an 'Ideal' Future City: a Conceptual Model for Transformative Urban Planning*. Transportation Research Procedia, 13: 6-17.
- Ouředníček M., 2008, *Urban Mobility*, [[http://www.aughty.org/pdf/urban\\_mobility.pdf](http://www.aughty.org/pdf/urban_mobility.pdf)].
- Owens S., Cowell R., 2011, *Land and Limits: Interpreting Sustainability in the Planning Process*. Routledge.
- Paasi A., 2013, *Regional Planning and the Mobilization of 'Regional Identity': From Bounded Spaces to Relational Complexity*. Regional Studies, 47, 8: 1206-1219.

- Pagliara F., Papa E., 2011, *Urban Rail Systems Investments: an Analysis of the Impacts on Property Values and Residentslocation*. Journal of Transport Geography, 19(2): 200-211.
- Pancewicz A., 2011, *Ochrona środowiska przyrodniczego zdegradowanych obszarów miejskich na przykładzie aglomeracji górnośląskiej*. Czasopismo Techniczne, nr 6-A/2011, Kraków.
- Pawłowski S., 2015, *Konsultacje obligatoryjne i fakultatywne w ustawie o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym a zakres uspołecznienia procesów planowania przestrzennego*. Ruch Prawniczy, Ekonomiczny i Socjologiczny, 77(1): 203-217.
- Peck J., Theodore N., Brenner N., 2013, *Neoliberal Urbanism Redux?* International Journal of Urban and Regional Research, 37(3): 1091-1099.
- Perkowska-Klejman A., 2019, *Poszukiwanie refleksyjności w edukacji*. Wyd. Akademii Pedagogiki Specjalnej, Warszawa.
- Perrin J. C., 1995, *Apprentissage collectif, territoire et milieu innovateurs: un nouveau paradigme pour le developpement*, [w:] *Políticas de inovação e desenvolvimento regional e local*, J. Ferrão (red.). Edição do Instituto de Ciencias Sociais de Universidade de Lisboa: 99-128.
- Pędziwiatr K., Stonawski M., Brzozowski J., 2019, *Imigranci w Krakowie w świetle danych rejestrowych*. Centrum Zaawansowanych Badań Ludnościowych i Religijnych, UE w Krakowie, Kraków.
- Piekalski J., Wachowski K. (red.), 2018, *Rytm rozwoju miasta na kulturowym pograniczu. Studium strefy placu Nowy Targ we Wrocławiu*. Instytut Archeologii, Uniwersytet Wrocławski, Wrocław.
- Pierre J. (red.), 1998, *Partnerships in Urban Governance: European and American Experience*. Palgrave Macmillan, New York.
- Pierre J., Peters B. (red.), 2020, *Governance, Politics and the State*. Globe Press, London.
- Pięta-Kanurska M., 2013, *Wpływ sektora kreatywnego na kształtowanie się polskich metropolii*. Wyd. UE we Wrocławiu, Wrocław.
- Pięta-Kanurska M., 2017, *Wehikuly rozwoju współczesnych miast. Wyzwania dla Wrocławia*. Studia KPZK PAN, t. 177, Warszawa.
- Pięta-Kanurska M., 2019, *Smart city a rozwój inkluzywny*. Biuletyn KPZK PAN, z. 273/274: 59-70.
- Pięta-Kanurska M., 2019b, *Przestrzeń publiczna współczesnego miasta – istota, rodzaje i czynniki jej atrakcyjności*, Studia KPZK PAN, t. 2/194, Warszawa.
- Pięta-Kanurska M., 2020, *How to Understand, Formulate and Take Decisions when Managing Wicked Problems*, [w:] *Education Excellence and Innovation Management: A 2025 Vision to Sustain Economic Development during Global Challenges*, S. Soliman Khalid (red.). International Business Information Management Association (IBIMA), ISBN 9780999 855141: 11509-11516.
- Pilarz K., 2019, *Stowarzyszenia z udziałem gmin jako formy współdziałania w planowaniu przestrzennym*. Samorząd Terytorialny, (11): 57-64.
- Piszczek A., 2017, *Systemy przyrodnicze w planowaniu przestrzennym aglomeracji górnośląskiej*. Przestrzeń Ekonomia Społeczeństwo, 11/I, Sopotcka Szkoła Wyższa, Sopot.
- Piszczek A., 2019, *Możliwości wykorzystania projektu Leśnego Pasa Ochronnego Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego z 1969 roku w koncepcji zielonego pierścienia śląskiego obszaru metropolitalnego*. Praca doktorska, (promotor K. Gasidło), Politechnika Śląska, Gliwice.
- Plan zagospodarowania przestrzennego województwa śląskiego*, 2004, Uchwała sejmiku województwa śląskiego, nr II/21/2004 z 21 czerwca, 2004, Katowice.

- Plan zagospodarowania przestrzennego województwa śląskiego Śląskie 2020+*, 2016, Uchwała sejmiku województwa śląskiego nr V/26/2/ 2016 z 29 sierpnia 2016, Katowice.
- Połom M., 2018, *Trends in the Development of Trolleybus Transport in Poland at the End of the Second Decade of the 21st Century*. Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG, 21(4): 44-59.
- Połom M., Palmowski T., 2009, *Rozwój i funkcjonowanie komunikacji trolejbusowej w Gdyni*. Pelplin, Bernardinum, Uniwersytet Gdański.
- Połom M., Wiśniewski P., 2021, *Implementing Electromobility in Public Transport in Poland in 1990-2020. A Review of Experiences and Evaluation of the Current Development Directions*. Sustainability, 13, 4009.
- Purchla J., 2015, *Editorial*, [w:] *Thinking the Landscape*. Herito Quarterly, Kraków.
- Purchla J., 2017, *Dziedzictwo kulturowe*, [w:] *Kultura a rozwój*, J. Hausner, A. Karwińska, J. Purchla (red.). Narodowe Centrum Kultury: 40-56.
- Raczek M., Wrana K., 2021, *Raport z badania: określenie czynników scenariuszy ewolucji miasta, wizja, i narzędzia realizacji*. Climate-KIC, Spinus.
- Radziński A., Gadziński J., 2016, *Jak transport publiczny wpływa na kształtowanie się rynku nieruchomości? Przykład Poznańskiego Szybkiego Tramwaju*. Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG, 19(3): 34-45.
- Radziszewska J., 2013, *Tożsamość miasta w kontekście przemian politycznych, ekonomicznych i społecznych we współczesnej Polsce. Przypadek Kielc*. Kwartalnik Kolegium Ekonomiczno-Społecznego. Studia i Prace, 3, 15: 125-146.
- Ramo B., 2012, *O' Mighty Green*. Miejskie Narracje Przestrzenne, Rozdział II/12 Ligota, Miasto Ogrodów, Katowice.
- Raworth K., 2017, *Doughnut Economics: Seven Ways to Think Like a 21st Century Economist*. Random House.
- Rembarz G. M., 2005, *Planowanie przestrzenne interdyscyplinarna sztuka kompromisu*, nr 12, (Lipiec- Październik): 29-30.
- Report*, 2014, 14 Patterns Of Biophilic Design Improving Health & Well-Being In The Built Environment, [<http://www.terrabinbrightgreen.com/wp-content/uploads/2014/04/14-Patterns-of-Biophilic-Design-Terrapin-2014p.pdf>, dostęp:4.03.2023].
- Rojas-Rueda D., de Nazelle A., Teixidó O., Nieuwenhuijsen M. J., 2012, *Replacing Car Trips by Increasing Bike and Public Transport in the Greater Barcelona Metropolitan Area: A Health Impact Assessment Study*. Environment International, 49: 100-109.
- Roselli S., 2019, *Między architekturą a „nową naturą”*. Autoportret, nr 3/2019, Małopolski Instytut Kultury, Kraków.
- Runge A., 2013, *Rola miast średnich w kształtowaniu systemu osadniczego Polski*. Wyd. Uniwersytetu Śląskiego, Katowice
- Runge J., 1991, *Dojazdy do pracy w przestrzennej strukturze powiązań miast województwa Katowickiego*. Prace Naukowe Uniwersytetu Śląskiego, Katowice.
- Runge J., 1996, *Struktura rynku pracy regionu tradycyjnego i jego otoczenia na przykładzie województwa katowickiego*. Prace Naukowe Uniwersytetu Śląskiego, Katowice.
- Runge J., 2006, *Metody badań w geografii społeczno-ekonomicznej – elementy metodologii, wybrane narzędzia badawcze*. Wyd. Uniwersytetu Śląskiego, Katowice.
- Rykiel Z., 2004, *Geografia wyborcza i problematyka wyborcza w Polsce*. Czasopismo Geograficzne, 75, 4: 275-296.
- Sadowski A., 2009, *Tożsamość miasta jako kapitał kulturowy*, [w:] *Kapitały społeczne i kulturowe miast środkowoeuropejskich i wschodnioeuropejskich pograniczy*, U. Abłaże-



- wicz-Górnicka, K. Krzysztofek, R. Oryszczyn, A. Sadowski (red.). Wyd. Uniwersytetu w Białymstoku: 39-61.
- Sagan I., 2011, *Miasto dla mieszkańców, miasto dla gości. Turystyka miejska w polityce rozwoju miast na przykładzie Trójmiasta*, [w:] *Miasto. Księga jubileuszowa w 70. rocznicę urodzin Profesora Stanisława Liszewskiego*, S. Kaczmarek (red.). Wyd. UŁ, Łódź: 143-153.
- Sagan I., 2017, *Miasto: nowa kwestia i nowa polityka*. Scholar, Warszawa.
- Sage J., Smith D., Hubbard P., 2012, *The Diverse Geographies of Studentification: Living Alongside People not Like Us*. *Housing Studies*, 27, 8: 1057-1078.
- Saghapour T., Moridpour S., Thompson R. G., 2016, *Public Transport Accessibility in Metropolitan Areas: A New Approach Incorporating Population Density*. *Journal of Transport Geography*, 54: 273-285.
- Said M., Abderrahmane D., 2019, *The Tram as a Sustainable Mode of Mobility in the City Case of Setif-Algeria*. *Conference On Technology & Sustainability in the Built Environment: 707-722*.
- Sanecka-Tyczyńska J., 2015, *Ocena III Rzeczypospolitej – płaszczyzna polaryzacji współczesnej polskiej sceny politycznej*. *Studia Politologica XIV (2015) Folia 181 Annales Universitatis Paedagogicae Cracoviensis*.
- Šašinka P., Kunc J., Frantál B., Dvořák Z., 2019, *Cooperation Differs. Intentions of Municipalities towards Metropolitan Cooperation in Post-socialist Space – Brno, Czech Republic*. *European Planning Studies*, 27, 4: 818-840.
- Savini F., Bertolini L., 2019, *Urban Experimentation as a Politics of Niches*. *Environment and Planning A: Economy and Space*, 51(4): 831-848.
- Savitch H. V., Vogel R. K., 2000, *Introduction: Paths to New Regionalism*. *State & Local Government Review*, 32, 3: 158-168.
- Scott A. J., 2017, *Cities, Enterprises and Society on the Eve of the 21st Century*. Londyn.
- Siemiątkowska K., 2021, *Wpływ rytmu okołodobowego na homeostazę organizmu*. *Acta Salutem Scientiae*, nr 2/2021: 33-39.
- Sieminski W., 2007, *Cele i zasady partycypacji społecznej w planowaniu przestrzennym – przegląd literatury*. *Człowiek i Środowisko*, 1(31): 37-59.
- Sienkiewicz-Małyjurek K., 2020, *Smart City w budowaniu odporności miast na zagrożenia. Bezpieczeństwo*. *Teoria i Praktyka*, 41(4): 75-90.
- Sinnett D., Smith N., Burgess S., 2015, *Handbook on Green Infrastructure: Planning, Design and Implementation*. *Handbook on Green Infrastructure: Planning, Design and Implementation: 1-474*, [<https://doi.org/10.4337/9781783474004>].
- Sitek S., 2016, *Uwarunkowania rozwoju lokalnego na obszarach przygranicznych*, (Nr 3548), Wyd. UŚ, Katowice.
- Sitek S., Runge J., Kłosowski F., Runge A., Petryszyn J., Pytel S., Spórna T., Kurpanik M., Zuzanska-Zyśko E., 2013, *Spoleczno-gospodarcze i przestrzenne kierunki zmian regionalnego oraz lokalnych rynków pracy województwa śląskiego*. Uniwersytet Śląski, Sosnowiec.
- Skiba M., 2021, *Praktyczne działania równoważenia transportu miejskiego*. *Transport Miejski i Regionalny*, 5: 22-28.
- Skorupska M., 2019, *Frekwencja w wyborach do Sejmu w Polsce w latach 2001-2015 – perspektywa geograficzna*. *Społeczeństwo i Polityka*, nr 3 (60): 201-220.
- Smętkowski M., Jałowiecki B., Gorzelak G., 2008, *Obszary metropolitalne w Polsce: problemy rozwojowe i delimitacja*. Wyd. Centrum Europejskich Studiów Regionalnych i Lokalnych EUROREG, UW, Warszawa, [[https://www.euroreg.uw.edu.pl/dane/web\\_euroreg\\_publications\\_files/602/obszary\\_metropolitalne\\_w\\_polsce\\_problemy\\_rozwojowe\\_i\\_delimitacja.pdf](https://www.euroreg.uw.edu.pl/dane/web_euroreg_publications_files/602/obszary_metropolitalne_w_polsce_problemy_rozwojowe_i_delimitacja.pdf)].

- Smith D. P., 2008, *The Politics of Studentification and '(Un)balanced' Urban Populations: Lessons for Gentrification and Sustainable Communities?* *Urban Studies*, 45: 2541-2564.
- Sobczyk M., 1995, *Statystyka*. PWN, Warszawa.
- Sobczyński M., 2018, *Postawy wyborcze ludności miejskiej*, [w:] *Atlas wyborczy Polski*, M. Kowalski, P. Śleszyński (red.). IGZP PAN, Warszawa: 261-279.
- Soja E. W., 1996, *Thirdspace: Journeys to Los Angeles and Other Real-and-Imagined Places*. Blackwell, Malden.
- Soja E. W., 2001, *Exploring the Posmetropolis*, [w:] *Postmodern Geography. Theory and Praxis*, C. Minca (red.). Blackwell Publishers Ltd: 37-56.
- Sokołowicz M. E., Boryczka E. M., 2010, *Marka Łodzi jako czynnik budujący tożsamość Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego*, [w:] *Łódzka Metropolia*, A. Suliborski, Z. Przygodzki (red.). Wyd. Biblioteka: 71-96.
- Sotarauta M., Horlings L., Liddle J., 2012, *Knowledge Leadership for Resilient Regions: Concluding Remarks*. Leadership and change in sustainable regional development, Routledge: 287-306, [https://doi.org/10.4324/9780203107058].
- Spaans M., Zonneveld W., 2016, *Informal Governance Arrangements in the Southern Randstad: Understanding the Dynamics in a Polycentric Region*. *Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie*, 107, 1: 115-125.
- Stankiewicz P., 2012, *Od lobbingu do układu. Niemieckie badania nad nieformalnymi sieciami władzy*, [w:] *Za kulisami. Szkice o władzy, interesach i bezpieczeństwie*, K. Pietrowicz, P. Stankiewicz (red.). Wyd. Zysk i S-ka, Warszawa.
- Stankiewicz B., 2017, *Idea wertykalnych farm miejskich w obiektach poprzemysłowych w aglomeracji górnośląskiej na tle uwarunkowań upraw rolnych w województwie*. *Studia Ekonomiczne, Zeszyty Naukowe UE w Katowicach*, nr 320.
- Stankiewicz B., 2020, *Wartości przyrodnicze i przyrodniczo-kulturowe zieleni w obszarze Aglomeracji Górnośląskiej*. Wyd. Politechniki Śląskiej, Gliwice.
- Stavropoulou E., Iliopoulou Ch., 2022, *Battery-Assisted Trolleybus Network Design: Model and Application*. *Journal of Transportation Engineering Part A: Systems*, t. 148, 04022063.
- Stead D., 2021, *Conceptualizing the Policy Tools of Spatial Planning*. *Journal of Planning Literature*, 36(3): 297-311.
- Steen K., Van Bueren E., 2017, *Urban Living Labs: A Living Lab Way of Working*. Amsterdam Institute for Advanced Metropolitan Solutions (AMS).
- Stepanov P., 2019, *Characteristics of Construction and Operation of Trolleybus Systems in the World*. *Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG*, 3: 64-72.
- Stiglitz J., Kaldor M. (red.), 2013, *The Quest for Security: Protection without Protectionism and the Challenge of Global Governance*. Columbia University Press.
- Stipčić M., 2016, *Synergy Between Public Space Politics and Mobility Strategies. A: Seminario Internacional de Investigación en Urbanismo*. „VIII Seminario Internacional de Investigación en Urbanismo, Barcelona-Balneário Camboriú, Junio 2016”, Barcelona: DUOT, 2016, DOI: https://doi.org/10.5821/siuu.6307.
- Stowarzyszenie Metropolia Krakowska*, [https://bip.malopolska.pl/metropoliakrakowska, dostęp: 08.05.2023].
- Strabel W., Włodarczyk J., 2005, *Odnowa krajobrazu miejskiego w miastach aglomeracji górnośląskiej (na przykładzie dolin rzecznych)*. Materiały konferencji *Odnowa Krajobrazu Miejskiego*, Wydział Architektury Politechniki Śląskiej, Gliwice.
- Strategia rozwoju województwa śląskiego „Śląskie 2030 – Zielone Śląskie”*, 2020, Uchwała Sejmiku Województwa Śląskiego nr VI/24/1/2020 z 19 października 2020 r.

- Strategia Rozwoju Miasta Siemianowice Śląskie do roku 2030*, 2020, UM Siemianowice Śląskie.
- Strategia Rozwoju Miasta Rybnika do 2030 roku RYBNIK 2030 – pierwszy krok transformacji*, 2021, UM Rybnik.
- Strategia Rozwoju Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii na lata 2022-2017 z perspektywą do 2035 roku*, 2022, Uchwała nr XLIX/367/2011 Zgromadzenia Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii z 16 grudnia 2022, Katowice.
- Strategia Smart City Miasta Siemianowice Śląskie do 2030 roku*, 2023, UM Siemianowice Śląskie (projekt).
- Strzelecka E., 2011, *Rewitalizacja miast w kontekście zrównoważonego rozwoju*. *Budownictwo i Inżynieria Środowiska*, 2(4): 661-668.
- Swianiewicz P., Lackowska M., 2008, *Cosmopolitans of Small Fatherlands*. *Miscelanea Geografica*, 13: 197-208.
- Swianiewicz P., Klimska U., Mielczarek A., 2004, *Nierówne koalicje. Liderzy miejscy w poszukiwaniu nowego modelu zarządzania rozwojem*. Warszawa.
- Szady E., 1990, *Uwarunkowania przekształceń powierzchni wyeksploatowanych kopalń*. Wyd. Politechniki Śląskiej, Gliwice.
- Szczepańska J., 1985, *Ekologiczny system obszarów chronionych czynnikiem poprawy jakości środowiska życia w województwie katowickim*. Śląski Kwartalnik Urbanistyki i Architektury, nr 2, Katowice.
- Szczepański M. S., Śliz A., 2015, *Tożsamość w świecie na rozdrożu*, [w:] *Niedokończone tożsamości społeczne: szkice socjologiczne*, G. Libor, J. Wódz (red.). Wyd. Uniwersytetu Śląskiego: 79-96.
- Szlachetko J., 2015, *Konsultacyjne formy udziału społeczeństwa w planowaniu przestrzennym*. *Metropolitan. Przegląd Naukowy*, 2(4).
- Szołtysek J., Otręba R., 2015, *Zarządzanie miastem i jego wpływ na jakość życia mieszkańców miast województwa śląskiego – doniesienie badawcze*. *Problemy Rozwoju Miast*, (2): 37-42.
- Szot Z., 2001, *Przestrzenna organizacja gospodarki narodowej Federacji Rosyjskiej w drugiej połowie lat 90. (studium przykładów)*. *Studies of the Industrial Geography Commission of the Polish Geographical Society*, 3: 241-249.
- Szulczewska B., 2018, *Zielona Infrastruktura*. *Studia KPZK PAN*, t. CLXXXIX, Warszawa.
- Szymańska D., Korolko M., Grzelak-Kostulska E., Lewandowska A., 2016, *Ekoinnowacje w miastach*. UMK, Wyd. Naukowe, Toruń.
- Śleszyński P., 2013, *Delimitacja Miejskich Obszarów Funkcjonalnych stolic województw*. *Przegląd Geograficzny*, 85, 2: 173-197.
- Śleszyński P., 2018, *Frekwencja wyborcza w latach 1990-2015*, [w:] *Atlas wyborczy Polski*, M. Kowalski, P. Śleszyński (red.). IGZP PAN, Warszawa: 311-318.
- Śliz A., Szczepański M. S., 2010, *Tożsamość jednostkowa i zbiorowa w procesie metropolizacji*, [w:] *Stalość i zmienność tożsamości*, L. Dyczewski, J. Szulich-Kałuża, R. Szwed (red.). Wyd. KUL: 275-291.
- Świeboda K., 2011, *Orzegów – zielona wyspa. Koncepcja rewitalizacji dzielnicy Rudy Śląskiej*. Praca magisterska (pod kier. K. Gasidło), Wydział Architektury Politechniki Śląskiej, Gliwice.
- Taczanowski J., 2016, *Koncepcja zrównoważonego transportu. Przypadek komunikacji tramwajowej w wybranych miastach Europy Środkowej i Zachodniej*. *Prace Geograficzne*, 144: 105-125.
- Taczanowski J., Koloś A., Gwosdz K., Domański B., Guzik R., 2018, *The Development of Low-emission Public Urban Transport in Poland*. *Bulletin of Geography. Socio-economic series*, 41: 79-92.

- Tanguay G. A., Rajaonson J., Lefebvre J. F., Lanoie P., 2010, *Measuring the Sustainability of Cities: An Analysis of the Use of Local Indicators*. *Ecological Indicators*, 10: 407-418.
- Taylor P., 2001, *Specification of the World City Network*. *Geographical Analysis*, 33, 2: 181-194.
- Terrapin Report, 2014, *14 Patterns Of Biophilic Design Improving Health & Well-Being in the Built Environment*, [<http://www.terrabinbrightgreen.com/wp-content/uploads/2014/04/14-Patterns-of-Biophilic-Design-Terrapin-2014p.pdf>, dostęp:4.03.2023].
- The Agenda 2030 for Sustainable Development*, [<https://sdgs.un.org/sites/default/files/publications/21252030%20Agenda%20for%20Sustainable%20Development%20web.pdf>].
- Tiebout C. M., 1956, *A Pure Theory of Local Expenditures*. *Journal of Political Economy*, 64: 5, 416-424.
- Tomàs M., 2017, *Explaining Metropolitan Governance. The Case of Spain*. *Raumforsch Raumordn*, 75: 243-252.
- Transport Publiczny*, 2020, *Komplet elektrobusew wyjechał na ulice Warszawy – ostatni to 20.000 pojazd Solarisa*, [<https://www.transport-publiczny.pl/wiadomosci/komplet-elektrobusew-wyjechal-na-ulice-warszawy-66927.html>, dostęp 14.03.2023].
- Tuan Yi-Fu', 1987, *Przestrzeń i miejsce*, tłum. Agnieszka Morawińska. PIW, Warszawa.
- Unia Metropolii Polskich*, [<https://metropolie.pl/o-nas/miasta>, dostęp 14.03.2023].
- Urbanowicz W., 2020, *Moskwa pożegnała trolejbusy. Po cichu*. *Transport Publiczny*, 25.08.2020, [<https://www.transport-publiczny.pl/wiadomosci/moskwa-pozegnala-trolejbusy-po-cichu-65656.html>, dostęp 14.03.2023].
- Urbanowicz W., 2022, *Praga ukończyła budowę pierwszej pełnej linii trolejbusowej*. *Transport publiczny*, 7.12.2022, [<https://www.transport-publiczny.pl/wiadomosci/praga-ukonczyła-budowę-pierwszej-pełnej-linii-trolejbusowej-76341.html>, dostęp 11.03.2023].
- Ustawa z 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym*, Dz.U. 2003, nr 80, poz. 717.
- Ustawa o Rewitalizacji*, 2015, Dz.U.2015, poz.1777.
- Ustawa z 9 marca 2017 r.* Dz.U. 2017 poz.730.
- Vakula D., Raviteja B., 2018, *Smart Public Transport for Smart Cities*. *Proceedings of the International Conference on Intelligent Sustainable Systems*: 805-810.
- Vallbé J. J., Magre J., Tomàs M., 2015, *Being Metropolitan: The Effects of Individual and Contextual Factors on Shaping Metropolitan Identity*. *Journal of Urban Affairs*, 0, 0: 1-18.
- Vojvodíková B. (Hrsg.), 2022, *Handbook SALUTE4CE – Handbook on Urban Environmental Acupuncture*. Ostrava, VŠB – Technical University of Ostrava, Faculty of Civil Engineering, ISBN 978-80-248-4598-2.
- Waldheim Ch., 2006, *The Landscape Urbanism Reader*. Princeton Architectural Press, Nowy Jork.
- Wallis A., 1990, *Socjologia przestrzeni*. Niezależna Oficyna Wyd., Warszawa.
- Walter-Rogg M., 2018, *What about Metropolitan Citizenship? Attitudinal Attachment of Residents to Their City-region*. *Journal of Urban Affairs*, 40, 1: 130-148.
- Waśko R., 2013, *Przemiany więzi społecznych w metropoliach*, [w:] *Przestrzeń społeczna*. (Social Space,) 3/2 (6): 74-98, [[www.stat.gov.pl](http://www.stat.gov.pl)].
- Wedel J. R., 2009, *Shadow Elite: How the World's New Power Brokers Undermine Democracy*. Government, and the Free Market, Basic Books ed., New York.
- Wiczyński A., Armata W., 1970, *Wytyczne do zagospodarowania rekreacyjnego Leśnego Pasa ochronnego GOP*. Katowice.
- Wierzbowska-Kujda M., 2023, *Jak działa GZM? Ocena NIK pozytywna, ale z minusem*. „Teraz Środowisko” – dziennik internetowy, ed. 05 stycznia 2023, Wyd. OX2, Warszawa.

- Wilson O. E., 1989, *O naturze ludzkiej*. PIW, Warszawa, 1986.
- Wilson O. E., 2003, *Biophilia*. Harvard University Press Cambridge, Massachusetts, and London, England.
- Wimbadi R. W., Djalante R., Mori A., 2021, *Urban Experiments with Public Transport for Low Carbon Mobility Transitions in Cities: A Systematic Literature Review (1990–2020)*. *Sustainable Cities & Society*, 72, 103023.
- Wolch J. R. at al., 2014, *Urban Green Space, Public Health, and Environmental Justice: The Challenge of Making Cities “just Green enough”*. *Landscape and Urban Planning*, t. 125: 234-244, [https://doi.org/10.1016/j.landurbplan.2014.01.017], [https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0169204614000310].
- World Meteorological Organization (WMO), 2020, *Global Climate Report, August 2020, State of the Climate*, [https://www.ncdc.noaa.gov/sotc/global/202008].
- Załącznik do uchwały nr 239 Rady Ministrów z 13 grudnia 2011 r. (poz. 252); *Koncepcja przestrzennego zagospodarowania kraju 2030*.
- Zarycki T., 1996, *Polityczne profile regionów. Oblicza polskich regionów*. *Studia Regionalne i Lokalne*, 17(50): 130-73.
- Zarycki T., 2003, *Polska przestrzeń wyborcza w perspektywie modelu centrum-peryferie*, [w:] *Przestrzeń wyborcza Polski*, M. Kowalski (red.). Oddział Akademicki PTG, IGiPZ PAN, Warszawa: 57-70.
- Zborowski A., 2005, *Przemiany struktury społeczno-przestrzennej regionu miejskiego w okresie realnego socjalizmu i transformacji ustrojowej (na przykładzie Krakowa)*. IGiPZ UJ, Kraków.
- Zborowski A., Gałka J., Śliwińska D., 2016, *Procesy suburbanizacji i peryurbanizacji: zagadnienia teoretyczne*, [w:] *Człowiek Społeczeństwo Przestrzeń*, t. 9, A. Zborowski (red.). Instytut Geografii i Gospodarki Przestrzennej, Centrum Kultury Ekumenicznej: 157-177.
- Ziegler A., 2017, *Political Orientation, Environmental Values, and Climate Change Beliefs and Attitudes: An Empirical Cross Country Analysis*. *Energy Economics*, t. 63, wyd. C: 144-153.
- Ziegler R., 2017, *Social Innovation as a Collaborative Concept*. *Innovation: The European Journal of Social Science Research*, 30(4): 388-405.
- Zieliński T. (red.), 1971, *Człowiek a środowisko geograficzne w Górnośląskim Okręgu Przemysłowym*. Dokumentacja Geograficzna, z. 3, Instytut Geografii PAN, Warszawa.
- Ziobrowski Z., Rębowska A., 2002, *Dylematy gospodarki przestrzennej. Od diagnozy do procedur*. Instytut Rozwoju Miast, Kraków.
- Zukin S., 2009, *Whose Culture? Whose City? Common Ground? Readings and Reflections on Public Space*, [https://doi.org/10.4324/9780203873960].
- Zuzañska-Żyśko E. K., 2016, *Procesy metropolizacji: teoria i praktyka*. Wyd. Naukowe PWN, Warszawa.
- Zwierzchowska I., Mizgajski A., 2019, *Potencjał zielonej infrastruktury w dużych polskich miastach do świadczenia usług ekosystemowych*. *Rozwój Regionalny i Polityka Regionalna*, (47): 21-36, [https://doi.org/10.14746/rprp.2019.47.03].

## Strony internetowe

- [https://isap.sejm.gov.pl/isap.nsf/ByYear.xsp?type=WDU].
- [https://bip.metropoliagzm.pl].
- [https://www.metropoliagdansk.pl/kim-jestesmy/].
- [https://metropoliagzm.pl/departamenty-i-biura/].

[<https://wspolnota.org.pl/news/gornoslasko-zaglebiowska-metropolia-nazwa-dluga-i-trudna-do-wymowienia>].

[[https://strategia.metropoliagzm.pl/?page\\_id=255](https://strategia.metropoliagzm.pl/?page_id=255)].

[<https://strategia.metropoliagzm.pl/?news=metropolia-oczami-mieszkanow-pierwsze-podsumowanie-wynikow-ankiet>].

[<https://www.rudaslaska.pl/metropolia-silesia/>].

[<https://www.nik.gov.pl/plik/id,27038,vp,29838.pdf>].

[[https://metropoliagzm.pl/wp-content/uploads/2022/11/W\\_METROPOLII\\_gazeta\\_S-KLAD\\_2022\\_NR\\_11\\_WEB.pdf](https://metropoliagzm.pl/wp-content/uploads/2022/11/W_METROPOLII_gazeta_S-KLAD_2022_NR_11_WEB.pdf)]. [<https://www.nik.gov.pl/aktualnosci/metropolia-gornoslasko-zaglebiowska.html>].

[<https://www.teraz-srodowisko.pl/aktualnosci/NIK-GZM-kontrola-transport-12886.html>].

[<https://bip.metropoliagzm.pl/artykul/34552/127139/analiza-wieloktryterialna-przebiegu-velostrady>].

[<https://m.facebook.com/Slaska.Koalicja.Rowerowa/posts/1500200523679924/>].

[<https://www.wkatowicach.eu/informacje/w-drodze/Przetarg-na-velostrady-w-Metropolii.-Kolejny-krok-GZM-do-Metropolitalnej-Sieci-Tras-Rowerowych/idn:2662>].

[<https://www.portalsamorzadowy.pl/gospodarka-komunalna/problemy-ze-slaskim-rowerem-metropolitalnym-kolejne-odwolanie,440592.html>].

[<https://strategia.metropoliagzm.pl/>].

[<https://rowery.slaskie.pl/content/standardy-i-wytyczne-kszaltowania-infrastruktury-rowerowej>].



## Spis rycin

Ryc. 1. Miasta kreujące się. Od kreatywnego myślenia do sprawnego wdrażania	14
Ryc. 2. Miejski <i>governance</i> w kontekście dynamiki terytorialnej	21
Ryc. 3. Warstwy <i>governance</i> w warunkach dynamiki terytorialnej	26
Ryc. 4. Moduły modelu miejskiego <i>governance</i> w warunkach dynamiki terytorialnej	30
Ryc. 5. Warunki skutecznej partycypacji mieszkańców w rozwoju lokalnym	56
Ryc. 6. Wizja „Mitosis”	81
Ryc. 7. Projekt „Neom i Line”	82
Ryc. 8. Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia	116
Ryc. 9. Wybrane historyczne koncepcje systemów zieleni w aglomeracji górnosląskiej	119
Ryc. 10. Zielień „totalna” w śródmieściu Katowic. Koncepcja Jakuba Kopeckiego	123
Ryc. 11. Układ przestrzenny „Zielonej wyspy” – dzielnicy Orzegów w Rudzie Śląskiej	124
Ryc. 12. Schematyczne ujęcie projektowanych systemów przyrodniczych Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego	126
Ryc. 13. Delimitacje miejskich obszarów funkcjonalnych według różnych autorów	137
Ryc. 14. Typy struktur miejskich (nowa społeczna morfologia miasta)	144
Ryc. 15. Współczesny model koncentracji obcokrajowców w regionie miejskim Krakowa	151
Ryc. 16. Rytm miasta identyfikowany za pomocą statystycznego modelu wahań w czasie	158
Ryc. 17. Liczba autobusów w systemach komunikacji publicznej polskich miast wojewódzkich według rodzaju napędu w 2022 r.	170
Ryc. 18. Udział autobusów różnych rodzajów napędu w systemach komunikacji publicznej polskich miast wojewódzkich	170
Ryc. 19. Wskaźnik autobusów elektrycznych na 1 mln mieszkańców w systemach komunikacji miejskiej w polskich miastach wojewódzkich w 2022 r.	171
Ryc. 20. Liczba i struktura pojazdów w systemach komunikacji miejskiej w polskich miastach wojewódzkich (stan na 1.11.2022 r.)	172
Ryc. 21. Liczba i struktura pojazdów o napędzie elektrycznym w systemach komunikacji miejskiej w polskich miastach wojewódzkich (stan na 1.11.2022 r.)	173
Ryc. 22. Wskaźnik pojazdów elektrycznych I i II generacji na 1 mln mieszkańców w systemach komunikacji miejskiej w polskich miastach wojewódzkich w 2022 r.	173



Ryc. 23. Porównanie kosztu zakupu jednego pojazdu z uwzględnieniem pojemności i przewidywanego czasu eksploatacji . . . . .	175
Ryc. 24. Środki transportu elektrycznego a wielkość miasta. . . . .	176
Ryc. 25. Koszt rocznej eksploatacji elektrycznych środków transportu publicznego w przeliczeniu na jedno miejsce w pojeździe. . . . .	177
Ryc. 26. System transportu publicznego w mieście – idea przestrzenna. . . . .	178
Ryc. 27. Frekwencja w wyborach parlamentarnych w 2019 r. . . . .	201
Ryc. 28. Frekwencja w wyborach parlamentarnych w 2018 r. . . . .	201
Ryc. 29. Różnica w poziomie frekwencji w wyborach do Sejmiku Województwa Śląskiego w 2018 r. oraz w wyborach do Sejmu i Senatu RP w 2019 r. . . . .	203
Ryc. 30. Łączny udział wyniku PIS i KO w wyborach samorządowych w 2018 r. i parlamentarnych w 2019 r. . . . .	204
Ryc. 31. Relacja wyniku KW PIS i KKW Koalicja Obywatelska PO .N IPL ZIELONI w wyborach. . . . .	205
Ryc. 32. Relacja wyniku PIS i KKW Platforma Nowoczesna KO w wyborach do sejmiku w 2018 r. . . . .	206
Ryc. 33. Wynik SLD w wyborach do Sejmu i Senatu RP w 2019 r. . . . .	207
Ryc. 34. Wynik PSL w wyborach do Sejmu i Senatu RP w 2019 r. . . . .	207
Ryc. 35. Różnice poparcia ugrupowań w rdzeniu i zapleczu metropolii w wyborach do Sejmu i Senatu RP w 2019 r. . . . .	208
Ryc. 36. Miejsce trzecie w wyborach do Sejmiku Województwa Śląskiego w 2018 r. . . . .	208
Ryc. 37. Opcje metropolitalne i niemietropolitalne w wyborach parlamentarnych w 2019 r. . . . .	215
Ryc. 38. Opcje metropolitalne i niemietropolitalne w wyborach samorządowych w 2018 r. . . . .	215

## Spis fotografii

Fot. 1. Meanwhile Projects w Reykjaviku . . . . .	43
Fot. 2. Bosco Verticale – wieżowiec mieszkalny w Mediolanie . . . . .	73
Fot. 3. Ulica Bankowa. . . . .	110
Fot. 4. Estakada przy ul. Moniuszki . . . . .	110
Fot. 5. Ściana budynku ChCK . . . . .	111
Fot. 6. Podwórko przy ul. Armii Krajowej. . . . .	112
Fot. 7. Jedno z podwórek w śródmieściu Katowic zagospodarowane w ramach konkursu „Plac na Glanc” . . . . .	122
Fot. 8. Rozwiązanie z okresu elektromobilności pierwszej generacji zastosowane w czasie intensywnego rozwoju drugiej generacji tego zjawiska – przykład systemu tramwajowego w Olsztynie . . . . .	174



## Spis tabel

Tabela 1. Scenariusze ewolucyjnego rozwoju miasta Rybnik w perspektywie 2030 r. . . . .	49
Tabela 2. Przedsięwzięcia strategiczne w strategii rozwoju miasta Siemianowice Śląskie . . . . .	54
Tabela 3. Matryca powiązań zagrożeń, czynników wzmacniających, skutków i proponowanych rozwiązań . . . . .	84
Tabela 4. Kryteria oceny niezbędności przekształcenia danego miejsca w „zielony punkt” . . . . .	105
Tabela 5. Kryteria oceny przydatności miejsca dla aplikacji MZA (czynniki korzystne: K; niekorzystne – N). . . . .	106
Tabela 6. Przemiany społeczno-ludnościowe i tkanki osadniczej w Europie od II wojny światowej po współczesność. . . . .	141
Tabela 7. Aktywność miejska według kategorii społecznych . . . . .	145
Tabela 8. Schemat obsługi miast środkami transportu elektrycznego. . . . .	178
Tabela 9. Średnia frekwencja w gminach GZM . . . . .	203
Tabela 10. Wyniki poszczególnych komitetów wyborczych w wyborach do Sejmiku Województwa Śląskiego w 2018 r. z podziałem na rdzeń i zaplecze metropolii . . . . .	209
Tabela 11. Zależności pomiędzy cechami społeczno-gospodarczymi gmin GZM a wynikiem wyborczym poszczególnych ugrupowań w wyborach do sejmiku i sejmiku . . . . .	211
Tabela 12. Skala poparcia dla ugrupowań o specyficie metropolitalnej i niem Metropolitalnej w wyborach samorządowych i parlamentarnych. . . . .	214



## Informacje o Autorach

**Adam Bartoszek**, dr hab., prof. UŚ, Uniwersytet Śląski w Katowicach, Wydział Nauk Społecznych, Instytut Socjologii; ul. Bankowa 11, 40-007 Katowice; adam.bartoszek@us.edu.pl; bamid@wp.pl.

**Rafał Blazy**, dr hab. inż. arch., prof. PK, Politechnika Krakowska, Katedra Planowania Przestrzennego i Ochrony Środowiska; ul. Warszawska 24, 31-155 Kraków; rafal.blazy@pk.edu.pl.

**Jadwiga Galka**, dr, Uniwersytet Jagielloński, Instytut Geografii i Gospodarki Przestrzennej; ul. Gołębia 24, 31-007 Kraków; jadwiga.galka@uj.edu.pl.

**Krzysztof Gasidło**, prof. dr hab. inż. arch., Politechnika Śląska, Katedra Urbanistyki i Planowania Przestrzennego; ul. Akademicka 7, 44-100 Gliwice; krzysztof.gasidlo@polsl.pl.

**Justyna Gorgoń**, dr inż. arch., Akademia Śląska w Katowicach; ul. Rolna 43, 40-555 Katowice; justyna.gorgon@office.wst.pl.

**Krzysztof Heffner**, prof. zw. dr hab., Uniwersytet Ekonomiczny w Katowicach, Katedra Gospodarki Przestrzennej i Środowiskowej; ul. 1 Maja 50, 40-287 Katowice; krystian.heffner@ue.katowice.pl.

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

**Andrzej Klasik**, prof. zw. dr hab., Górnośląska Wyższa Szkoła Przedsiębiorczości w Chorzowie, Wydział Nowej Ekonomii i Gospodarki Kreatywnej, Departament Zarządzania i Rachunkowości; ul. Raclawicka 23, 41-506 Chorzów; andrzej.klasik@ue.katowice.pl.

**Jan Kubec**, dr inż. arch., Politechnika Śląska, Katedra Projektowania Architektury Mieszkaniowej i Użyteczności Publicznej; ul. Akademicka 7, 44-100 Gliwice; jan.kubec@polsl.pl.

**Florian Kuźnik**, prof. zw. dr hab., Uniwersytet Ekonomiczny w Katowicach, Katedra Badań Strategicznych i Regionalnych; ul. 1 Maja 50, 40-287 Katowice; florian.kuznik@ue.katowice.pl.

**Alirza Mamedov**, Wydział Urbanistyki i Planowania Przestrzennego, Kijowski Narodowy Uniwersytet Budownictwa i Architektury.

**Artur Ochojski**, dr, Uniwersytet Ekonomiczny w Katowicach, Katedra Badań Strategicznych i Regionalnych; ul. 1 Maja 50, 40-287 Katowice; artur.ochojski@ue.katowice.pl.

**Adam Parol**, mgr, Uniwersytet Jagielloński, Instytut Geografii i Gospodarki Przestrzennej; Gronostajowa 7, 30-387 Kraków; ar.parol@doctoral.uj.edu.pl.

**Malgorzata Pięta-Kanurska**, dr. hab., prof. UEW, Uniwersytet Ekonomiczny we Wrocławiu, Katedra Ekonomii Ekologicznej; ul. Komandorska 118/120, 53-345 Wrocław; malgorzata.pieta-kanurska@ue.wroc.pl.

**Jerzy Runge**, prof. dr hab., Uniwersytet Śląski, Wydział Nauk Przyrodniczych, Instytut Geografii Społeczno-Ekonomicznej i Gospodarki Przestrzennej; ul. Będzińska 60, 41-200 Sosnowiec; jerzy.runge@us.edu.pl.

**Sławomir Sitek**, dr hab., Uniwersytet Śląski, Wydział Nauk Przyrodniczych, Instytut Geografii Społeczno-Ekonomicznej i Gospodarki Przestrzennej; ul. Będzińska 60, 41-200 Sosnowiec; slawomir.sitek@us.edu.pl.

**Anna Starzewska-Sikorska**, dr, Instytut Ekologii Terenów Uprzemysłowionych; ul. Kossutha 6, 40-844 Katowice; a.starzewska-sikorska@ietu.pl.

**Jakub Taczanowski**, dr, Uniwersytet Jagielloński, Instytut Geografii i Gospodarki Przestrzennej; Gronostajowa 7, 30-387 Kraków; jakub.taczanowski@uj.edu.pl.

**Leszek Trząski**, dr., Śląski Ogród Botaniczny w Mikołowie; ul. Sosnowa 5, 43-190 Mikołów; l.trzaski@sibg.org.pl.

**Krzysztof Wrana**, dr, Akademia WSB w Dąbrowie Górniczej, Wydział Nauk Stosowanych, Katedra Zarządzania; ul. Z Cieplaka 1c, 41-300 Dąbrowa Górnicza; kwrana@wsb.edu.pl.

**Andrzej Zborowski**, prof. dr hab., Uniwersytet Jagielloński, Zakład Geografii Ludności, Osadnictwa i Rolnictwa; ul. Gronostajowa 7, 30-387 Kraków; andrzej.zborowski@uj.edu.pl.

## Szanowni Państwo

**Uprzejmie informujemy, że w 2022 r. wydaliśmy następujące pozycje:**

**Studia 12/204** – Krzysztof Gasidło, Andrzej Klasik, Agnieszka Majorek, Adam Polko, Aleksander Noworól, Marek Janik, Aleksandra Wyrzykowska, Barbara Stankiewicz, Elżbieta Zuzańska-Żyśko, Piotr Rykała, Adam Bartoszek, Brygida Klemens, Jerzy Runge, Agata Twardoch, Łukasz Harat, Tomasz Komornicki, Tadeusz Markowski, Florian Kuźnik, Krzysztof Wrana: *Miasta w procesie przemian. W kierunku nowego stylu zarządzania miejskiego*

**Studia 13/205** – Maciej J. Nowak, Tadeusz Markowski, Tomasz Bąkowski, Piotr Lorens, Małgorzata Błaszke, Igor Zachariasz, Jakub Szlachetko, Renata Giedych, Anna Aneta Tomczak, Jacek Brudnicki, Anna Fogel, Joanna Bukowska-Dziedzic, Marta Oryl, Andrzej Nałęcz, Michał Ciesielski, Przemysław Śleszyński, Adam Kowalewski, Barbara Szulczewska, Dominik Drzazga, Zuzanna Tokarzewska-Żarna: *Perspektywa prawna i urbanistyczna w planowaniu przestrzennym*

**Studia 14/206** – Agnieszka Karman, Jarosław Banaś, Urszula Bronisz, Andrzej Mischczuk: *Zmiany klimatu a konkurencyjność regionów*

**Studia 15/207** – Ewa Lechowska: *Planowanie przestrzenne na poziomie lokalnym – połączenie teorii z praktyką*

**Studia 16/208** – Paweł Churski, Konrad Czapiewski, Andrzej Jakubowski, Krzysztof Janc, Wioletta Kamińska, Andrzej Klasik, Tomasz Komornicki, Tadeusz Kudłacz, Paulina Legutko-Kobus, Piotr Lorens, Tadeusz Markowski, Maciej J. Nowak, Aleksandra Nowakowska, Artur Ochojski, Jacek Szlachta, Barbara Szulczewska, Przemysław Śleszyński, Janusz Zaleski, Jacek Zaucha: *Przestrzenne Zagospodarowanie Kraju – perspektywa długookresowa*

**Studia 17/209** – Tomasz Komornicki, Piotr Rosik: *Metody ewaluacji efektów przestrzennych inwestycji transportowych*

**Poza seriami – Policy Brief:**

Tadeusz Markowski, Maciej J. Nowak, Marta Oryl: *Planowanie przestrzenne i urbanistyka operacyjna wobec wyzwań i potrzeb transformacji energetycznej*

Piotr Lorens, Michał Ciesielski, Łukasz Mikula, Maciej J. Nowak: *Współczesne wyzwania związane z kształtowaniem systemu planowania miejscowego*

**W 2023 r. planujemy wydanie następujących pozycji:**

*Polska myśl urbanistyczna i planistyczna z okresu PRL i jej aktualność. Wybór esejów* (Tadeusz Markowski, Maciej J. Nowak red. nauk.); Małgorzata Żak-Skwierczyńska, Małgorzata Błaszke, Tadeusz Markowski, Maciej J. Nowak: *Strategiczne planowanie przestrzenne a sfera regulacyjna planów; Wiedza – Przestrzeń – Wiedza – (Wioletta Kamińska, Krzysztof Janc, Paulina Legutko-Kobus red. nauk.); Miasta kreujące się. Od kreatywnego myślenia do sprawnego wdrażania* (Andrzej Klasik, Krystian Heffner, Krzysztof Gasidło red. nauk.).



**ISBN: 978-83-66847-74-3**