

WPROWADZENIE

Ubiegłe stulecie można bez przesady określić mianem epoki urbanizacji. Szacunki demograficzne wskazują, że w ciągu XX wieku udział ludności świata zamieszkującej miasta wzrósł trzykrotnie, zbliżając się do poziomu 50%. Nie wnikając w różnice regionalne w tempie procesu urbanizacji, współczesny świat szybko zbliżył się pod koniec ubiegłego stulecia nie tylko do etapu miejskiej formy środowiska człowieka jako dominującej, ale również etapu intensywnych przeobrażeń (spontanicznych i planowanych) form i funkcji tego środowiska. Przeobrażenia te są stymulowane nie tylko poprzez bieżące przemiany technologiczne, gospodarcze i społeczne, ale również przez liczne negatywne skutki procesu dotychczasowej koncentracji ludności i podmiotów gospodarczych. Nie oznacza to oczywiście, że miasta w przeszłości nie ulegały zmianom – wprost przeciwnie. W historii miast można wyróżnić dwa zasadnicze rodzaje zmian. Pierwszy rodzaj to zmiany stopniowe, poprzez procesy narastania, przyłączania lub wykluczania, które nie naruszały zasadniczej struktury przestrzennej miasta. Drugi rodzaj – to zmiany nie tylko charakteryzujące się wielką dynamiką, ale prowadzące do powstania miasta o innej formie i strukturze funkcjonalnej. Istnieją przesłanki by uznać, że miasta polskie znajdują się właśnie na takim etapie rozwoju, poddane jednocześnie procesom spóźnionej modernizacji, systemowej transformacji oraz globalizacji.

Problem przeobrażeń formy i funkcji współczesnego miasta to przysłowiowy powrót do przeszłości. Rozwój miast europejskich w XIX w. także odbywał się pod przemożnym wpływem radykalnych przemian struktur społeczno-gospodarczych. Industrializacja przyczyniła się do szerokiego otwarcia miast w skali krajowej, tak jak elastyczna akumulacja, tercjaryzacja i globalizacja przyczyniły się do otwarcia miast w skali ponadnarodowej (powstanie

miast światowych, procesy metropolizacji). W wyniku dynamicznego rozwoju przemysłu w XIX w. w warunkach trudności transportowych i przesyłania energii na większe odległości układ miasta skupionego uległ zaburzeniu. Przemiany fizjonomii miasta pod wpływem potrzeb szybko rozwijającego się przemysłu były chaotyczne, dostosowane do doraźnych potrzeb inwestorów. Podobnie jak obecnie preferowano eklektyczne formy architektoniczne. Uderzająca jest analogia między określeniem formy wczesnego miasta przemysłowego i młodego miasta poprzemysłowego (informacyjnego) jako mozaikowej oraz nadawania nierzadko przekształceniom miana „spekulacyjnych”.

Niniejszy, 35 tom *Prac i Studiów Geograficznych* jest poświęcony tylko wybranym aspektom przeobrażeń miast (w przeważającym stopniu polskich) w okresie transformacji systemowej:

- a) przestrzennemu rozwojowi aglomeracji miejskich i polityce miejskiej na tych obszarach oraz przemianom struktury przestrzennej miast,
- b) konkurencyjności miast oraz rozwojowi funkcji zdolnych do pobudzenia miasta do bardziej dynamicznego rozwoju.

Wybór tematyki odzwierciedla zainteresowania badawcze pracowników i doktorantów Zakładu Geografii Społeczno-Ekonomicznej w ostatnich latach. Przedstawiona problematyka nie oddaje w pełni bogactwa przemian jakie dokonują się w miastach na przełomie wieków, aczkolwiek sygnalizuje kilka istotnych nowych problemów.

Nową formę miasta łączy się z procesami dekoncentracji i ekspansji przestrzennej aglomeracji. Proces ten nie jest nowym zjawiskiem, ale według zwolenników zmian formy odmienność tego procesu polega na kształtowaniu się w strefie peryferyjnej aglomeracji lub jej dalszej ekspansji przestrzennej alternatywnych wobec miasta centralnego węzłów funkcjonalnych. W rezultacie w regionach miejskich strefa peryferyjna przechwytuje część funkcji dotychczas przypisanych miastu centralnemu aglomeracji. Jeśli nie nowymi, to przynajmniej w istotnym stopniu wpływającymi na formę współczesnego miasta procesami, są także intensywne procesy fragmentacji i reurbanizacji centralnego miasta, zwłaszcza centrum.

Trzy pierwsze opracowania dotyczą problemów rozwoju przestrzennego współczesnych aglomeracji w Polsce. Na przykładzie aglomeracji warszawskiej ukazano złożony charakter procesów centralizacji i decentralizacji ludności i miejsc pracy oraz ich uwarunkowania w ostatnim półwieczu (Andrzej Lisowski).

Procesy przestrzenne w aglomeracji kształtują jednocześnie dwie grupy czynników – stymulujące proces decentralizacji i podtrzymujące proces centralizacji. W stadium suburbanizacji, w okresie gospodarki rynkowej wyższym tempem wzrostu ludności, mieszkań i miejsc pracy cechują się tereny wiejskie strefy podmiejskiej (urban sprawl). Ubytek miejsc pracy w centralnej części miasta (Śródmieście) został zahamowany, a w dekadzie lat 90. odnotowano nawet ich znaczny wzrost, przy utrzymującym się bezwzględny ubytku mieszkańców (głównie z powodu ujemnego przyrostu naturalnego), ale nieco mniejszym niż w latach 70. i 80. Pogłębia się tam jednak ubytek zasobów mieszkaniowych w porównaniu z dekadą lat 80., co jest z kolei zjawiskiem typowym dla miast wkraczających w stadium dezurbanizacji.

Paweł Swianiewicz i Elżbieta Klimska podjęli próbę identyfikacji różnicowań społecznych i politycznych pomiędzy centrum a strefą podmiejską w 21 polskich aglomeracjach. Centralne obszary aglomeracji charakteryzują się najlepszymi warunkami życia (pomiar wskaźnikiem „uciążliwości”), natomiast strefa podmiejska gorszymi. Strefa ta wykazuje rosnące zróżnicowanie. Wśród obszarów „czekoladowych” (o przewadze ludności uboższej) funkcjonują już „wanioliowe” (z większym udziałem zamożnej), zwłaszcza w aglomeracjach odnoszących największe korzyści w procesie transformacji (Warszawa, Poznań). Wzory zachowań politycznych nawiązują do warunków życia ludności. Mniejsza „uciążliwość” wiąże się z większą aktywnością polityczną (frekwencja wyborcza) i poparciem dla partii politycznych przewodzących procesowi transformacji.

Kwestia zarządzania obszarami aglomeracji miejskich (obszarów metropolitalnych) w Polsce stanowi jedno z największych wyzwań dla polityki miejskiej okresu transformacji (Mirosław Grochowski). W polityce miejskiej częściej brane jest pod uwagę zróżnicowanie przestrzenne samego miasta centralnego. Metropolizacja pociąga zmiany w kształtowaniu przestrzeni na potrzeby lokalne i regionalne. Autor proponuje, aby koncepcja modernizacji zastąpiła nazbyt pojemną koncepcję rozwoju zrównoważonego w polityce miejskiej. Byłoby to zapewne ułatwienie w budowaniu jakże potrzebnego porozumienia głównych aktorów gry o miasto i zawierania koalicji dla rozwoju, ale prawdopodobnie kosztem pewnych problemów miejskich.

Marek Pieniążek przedstawił wpływ ruchu budowlanego na przekształcenia struktur przestrzennych trzech miast województwa mazowieckiego (Płock, Radom, Ciechanów). Najważniejszą składową ruchu budowlanego jest budownictwo

jednorodzinne i inwestycje infrastrukturalne. Nowe budynki jednorodzinne powstają w strefie zwartej miasta, natomiast obiekty usługowe w centrum. Najmniejsza aktywność inwestycyjna dotyczy obiektów produkcyjnych i budownictwa wielorodzinnego (głównie w istniejących zespołach zabudowy), które dominowały w przekształcaniach struktury przestrzennej miast przed transformacją.

Charakterystycznych przejawami współczesnych zmian systemów miejskich jest fragmentacja utrwalonych historycznie układów hierarchii miast, rosnąca niezależność poszczególnych ośrodków miejskich oraz nasilająca się konkurencja między miastami. Ten ostatni proces ma szczególny wpływ na procesy rozwoju poszczególnych miast oraz kształt systemów miejskich. Proces deindustrializacji, zmiany technologiczne i organizacyjne zwiększyły rolę w kształtowaniu wizerunku miasta niedocenianych w fordowskim systemie produkcji czynników lokalizacji: jakość życia mieszkańców, klimat dla inwestorów, efektywność zarządzania władz lokalnych. Pozyskiwanie inwestorów do utrzymania dotychczasowego tempa wzrostu, uzupełnienia lub całkowitej zmiany bazy ekonomicznej staje się największym wyzwaniem dla władz miejskich i społeczności lokalnych.

Problem konkurencji między miastami znalazł odzwierciedlenie w opracowaniach Wojciecha Dziemanowicza i Waldemara Wilka. Rankingi miast Polski opracowywane przez Dziemanowicza i Swianiewicza od 1997 r. stały się trwałym instrumentem oceny rzeczywistości, jako jeden z niewielu „rynkowych produktów” stosowanych nauk przestrzennych. Brak pełnych informacji uniemożliwia nadanie im jednak pożądanej formy, a przewaga zmiennych jakościowych sprawia, że mogą pełnić w praktyce tylko funkcję wprowadzającą do głębszej diagnozy sytuacji. Atrakcyjność miast polskich zależy w dużym stopniu od wielkości, mniejszych miast od ich położenia względem większych ośrodków. Bardziej atrakcyjne są miasta leżące bardziej na zachodzie niż wschodzie kraju.

Waldemar Wilk zajął się w swoim artykule dystrybucyjnym aspektem organizacji przestrzennej sieci handlowych w Polsce, a w szczególności lokalizacją węzłów tych sieci w miastach polskich. Sieci w handlu detalicznym są przejawem tendencji koncentracji i integracji tej formy działalności gospodarczej. Obecnie wielkość miasta ma istotny wpływ na obecność tej formy handlu oraz liczbę sieci (hipermarketów, supermarketów, sklepów dyskontowych). Hipermarkety i supermarkety są reprezentowane we wszystkich miastach liczących ponad 100 tys. mieszkańców, a sklepy dyskontowe w miastach powyżej 50 tys. mieszkańców.

Funkcje turystyczne stanowią niewątpliwie jedną z alternatyw dla wzmocnienia bazy ekonomicznej współczesnego miasta, zwłaszcza dla aglomeracji odczuwających pilną potrzebę reurbanizacji centralnych części. Funkcje te nie mają wyłącznie charakteru egzogenicznego, ale w społeczeństwie konsumpcyjnym rośnie ich wymiar endogeniczny w związku z potrzebą obsługi mieszkańców tych miast, poszukujących blisko miejsca zamieszkania możliwości spędzania czasu wolnego. Problem turystyki miejskiej jest przedmiotem obszernego studium Andrzeja Kowalczyka, obejmującego kwestie pojęciowe (co to jest turystyka miejska) oraz charakterystykę wybranych form tej turystyki (handlowa, gastronomiczna, rozrywkowa, kongresowa, kulturalna, sportowa) w przekroju międzynarodowym. Dla licznych zwolenników rozwoju funkcji kongresowych w Warszawie (istotny składnik metropolizacji) interesującą informacją może być fakt, że niestety w sąsiedztwie naszej stolicy są miasta zajmujące czołowe pozycje na liście głównych ośrodków turystyki kongresowej na świecie (Wiedeń – 4 pozycja; Berlin – 7 pozycja). Omówiony szczegółowo przykład Indianapolis (USA) może być przekonującym dowodem dla sceptyków, że rozwój turystyki miejskiej (sportowej!) może stać się skutecznym narzędziem ochrony miasta przed degradacją. Zarys programu takich działań przedstawia autor w koncepcji miejskiej polityki turystycznej.

Ocena roli ruchu turystycznego w polskich miastach średniej wielkości zajął się zespół autorów: Marta Derek, Andrzej Kowalczyk i Paweł Swianiewicz. Intensywność ruchu turystycznego przekłada się na wielkość dochodów budżetów samorządowych w tych miastach, ale słabiej widoczny jest jej wpływ na dobrobyt mieszkańców. Turystyka wpływa nie tylko na dochody budżetu, ale i na strukturę wydatków związanych także z ruchem turystycznym (estetyka, infrastruktura). Zwraca uwagę brak wśród miast turystycznych o dobrej sytuacji finansowej miast mazurskich. Jedno z tych miast jest przedmiotem badań Sebastiana Krahela, który podjął próbę oceny atrakcyjności turystycznej Giżycka. Proponowany wykaz obiektów przyrodniczych i antropogenicznych porównał z treścią pocztówek z okresu ostatnich 100 lat oraz opiniami na temat atrakcji miasta mieszkańców związanych z obsługą ruchu turystycznego.

Andrzej Lisowski