

Dziedzictwo poprzemysłowe jako element zintegrowanego zarządzania miastem

Filip Moterski



AKADEMIA SAMORZĄDOWA

**Dziedzictwo
poprzemysłowe
jako element
zintegrowanego
zarządzania
miastem**



WYDAWNICTWO
UNIWERSYTETU
ŁÓDZKIEGO

Dziedzictwo poprzemysłowe jako element zintegrowanego zarządzania miastem

Filip Moterski

AKADEMIA SAMORZĄDOWA

 **WYDAWNICTWO
UNIwersYTETU
ŁÓDZKIEGO**

Łódź 2019

Filip Moterski – Uniwersytet Łódzki, Wydział Zarządzania
Katedra Zarządzania Miastem i Regionem, 90-237 Łódź, ul. Matejki 22/26

RECENZENT

Łukasz Gawel

REDAKTOR INICJUJĄCY

Monika Borowczyk

REDAKTOR WYDAWNICTWA UŁ

Katarzyna Gorzkowska

SKŁAD I ŁAMANIE

AGENT PR

PROJEKT OKŁADKI

Agencja Reklamowa efectoro.pl

Zdjęcie wykorzystane na okładce: © Depositphotos.com/eunikas

© Copyright by Filip Moterski, Łódź 2019

© Copyright for this edition by Uniwersytet Łódzki, Łódź 2019

Wydane przez Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego

Wydanie I. W.08378.17.0.M

Ark. wyd. 11,6; ark. druk. 12,625

ISBN 978-83-8142-745-6

e-ISBN 978-83-8142-746-3

Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego

90-131 Łódź, ul. Lindleya 8

www.wydawnictwo.uni.lodz.pl

e-mail: ksiegarnia@uni.lodz.pl

tel. (42) 665 58 63

*To piękne, gdy człowiek jest dumny ze swego miasta.
Lecz jeszcze piękniej, gdy miasto
może być dumne ze swoich mieszkańców.*

Abraham Lincoln

SPIS TREŚCI

Wstęp	9
Rozdział 1. Dziedzictwo przemysłowe a rozwój miasta	19
1.1. Dziedzictwo przemysłowe jako część dziedzictwa kulturowego	19
1.2. Dziedzictwo materialne i niematerialne jako czynnik rozwoju miasta	29
Rozdział 2. Elementy zintegrowanego zarządzania miastem	33
2.1. Zintegrowane zarządzanie miastem	33
2.2. Sieci jako możliwość wykorzystania dziedzictwa przemysłowego w procesie zarządzania miastem	35
2.3. Zintegrowane projekty rozwojowe jako instrument procesu zarządzania miastem ...	40
Rozdział 3. Organizacyjne i prawne podstawy wykorzystania obszarów przemysłowych	57
3.1. Rewitalizacja obszarów przemysłowych	57
3.2. Turystyka i szlaki kulturowe jako sposób adaptacji materialnego dziedzictwa przemysłowego	63
3.3. Przegląd obowiązującego prawa w zakresie ochrony dziedzictwa kulturowego	74
3.4. Nowe kierunki ochrony dziedzictwa przemysłowego	78
Rozdział 4. Wykorzystanie materialnego dziedzictwa przemysłowego – prezentacja wyników badań	95
4.1. Charakterystyka miasta oraz obszarów wybranych do analizy	95
4.2. Metodologiczne aspekty procesu badawczego materialnego dziedzictwa przemysłowego w badaniach ilościowych i jakościowych	98
4.3. Techniki i narzędzia badawcze	103
4.4. Adaptacja oraz atrakcyjność materialnego dziedzictwa przemysłowego Łodzi w oczach interesariuszy	118
4.5. Możliwość adaptacji materialnego dziedzictwa przemysłowego poprzez wykorzystanie go na potrzeby rozwoju turystyki w kontekście zarządzania zintegrowanego	135
4.6. Identyfikacja kluczowych elementów dziedzictwa przemysłowego województwa łódzkiego oraz warszawsko-łódzkiego obszaru funkcjonalnego w kontekście zintegrowanego zarządzania rozwojem	138
Wnioski	161
Bibliografia	179
Załączniki	185
Summary	195
Spis tabel i wykresów	201

WSTĘP

Założycieli wielokulturowej Łodzi mało kto pamięta z imienia i nazwiska. Jednak pamięć po nich przetrwała w dziełach materialnych i niematerialnych, z którymi dzisiaj możemy się zapoznać, zwiedzając to miasto. W przeciwieństwie do Warszawy, Wrocławia czy Krakowa Łódź jest miastem, które nie posiada zabytków i atrakcji turystycznych w postaci historycznej, średniowiecznej zabudowy, zamku królewskiego czy starego miasta albo promenady tuż przy brzegu rzeki. Ale – jak zaznaczają m.in. M. Koter i M. Kulesza – w Łodzi znajduje się niemal 500 obiektów o charakterze zabytkowym, które warto odwiedzić, a większość z nich to budynki i kompleksy pofabryczne, które powstały w XIX i XX w. dzięki nakładom finansowym, uporowi i wysiłkom fabrykantów różnego pochodzenia: niemieckiego, żydowskiego i polskiego [Puś i in., 2005, s. 32]. Odwiedzając Łódź, trudno jednak odciąć się od przeszłości, jeśli w każdej dzielnicy wciąż można się natknąć na obiekty pofabryczne stanowiące część dawnych kompleksów przemysłowych.

Historia Łodzi oraz rozwoju tego miasta nierozzerwalnie wiąże się z przemysłem lekkim, którego początki datowane są na pierwszą połowę XIX w. To właśnie ta rozwijająca się gałąź przemysłu była głównym czynnikiem gwałtownego wzrostu liczby ludności z 800 osób w 1820 r. do ponad 20 tys. w 1840 r. Rozwijający się przemysł lekki spowodował zmiany nie tylko w liczbie ludności oraz strukturze demograficznej miasta. Specyficzna fabryczna zabudowa często jest jedną z najważniejszych pamiątek po okresie, kiedy Łódź była jednym z najszybciej rozwijających się miast Europy. W trakcie II wojny światowej Łódź, w przeciwieństwie do wielu polskich miast, ominęły ciężkie walki zbrojne. Większość obiektów przemysłowych i fabryk uniknęło bombardowań i wyburzeń. Po wojnie w budowlach tych można było podjąć produkcję bez konieczności ich wyburzenia czy kosztownych inwestycji związanych z przebudową. Okres powojenny to wykorzystanie obiektów powstałych w XIX w. na potrzeby odradzającego się przemysłu lekkiego. Już wtedy zaczęły się pojawiać zjawiska pozostające w sprzeczności z obecną ideą zachowania historycznej wartości na rzecz ekonomicznej efektywności. Dla władzy politycznej w kraju nie liczyły się zasady dbałości o dziedzictwo, a jedynie wielkość produkcji i realizacja kolejnych zadań, które mogą być wykorzystane przez propagandę polityczną. To spowodowało bezparadonową ingerencję w wygląd i przeznaczenie budynków przemysłowych.

Lata 1989 i 1990 w Europie Środkowo-Wschodniej to czas wielkich zmian. Przeobrażenia na scenie politycznej pociągnęły za sobą kolejne – w funkcjonowaniu systemów gospodarczych krajów tego regionu. Nie wszystkie wielkie organizacje były przygotowane na takie zmiany. Negatywnym przykładem w Polsce stała się Łódź, gdzie zakłady włókiennicze, które zatrudniały niekiedy po kilkanaście tysięcy i więcej osób, były zamykane z powodu niedostosowania popytu i podaży, przestarzałych technologii produkcji oraz nieefektywnego systemu zarządzania zasobami materialnymi i ludzkimi. Brak możliwości szybkiej reakcji na zmieniające się otoczenie i wymagania klientów prowadziły w kierunku upadku zakładów, które nie mogły w tak krótkim czasie dostosować swojej kultury organizacyjnej i działalności do bieżących wymagań.

W pierwszych latach transformacji gospodarczej pracę straciło wiele osób dotychczas zatrudnionych w Łodzi. Po zamkniętych zakładach pozostały tylko budynki, które po 1989 r. były często okradane, popadając w coraz większą ruinę. Zamykane przedsiębiorstwa, ulokowane w ścisłym centrum lub przylegających do niego terenach, miały bardzo duży wpływ na pogarszającą się sytuację społeczno-ekonomiczną mieszkańców miasta, a szczególnie wpływ negatywnych mechanizmów dotyczył centrum miasta. Należy wspomnieć, że w centrum i jego najbliższym sąsiedztwie ulokowane zostały osiedla robotnicze, w których mieszkała większość pracowników danych zakładów. Utrata miejsc pracy przez mieszkańców tych zespołów mieszkaniowych przyczyniła się do postępującej marginalizacji społecznej (zarówno osób wykluczonych z rynku pracy, jak i nieprzystosowanych do radzenia sobie w nowej sytuacji gospodarczej). Brak odpowiedniej reakcji ze strony władz lokalnych, upolitycznienie działań gospodarczych, nieskuteczna polityka państwa w zakresie aktywizacji zawodowej osób zagrożonych marginalizacją spowodowały, że obszar ścisłego centrum był szczególnie narażony na występowanie skupisk osób bezrobotnych, słabo wykwalifikowanych i szerzenia się zjawisk patologii społecznej. Ponieważ obiekty pofabryczne położone są w bezpośrednim sąsiedztwie centrum, mają one kluczowe znaczenie dla funkcjonowania miasta. Tutaj uwidacznia się silny wpływ władzy publicznej, w tym władzy lokalnej, która jest często właścicielem obszarów oraz wyposażenia infrastrukturalnego tych miejsc.

Tematyka podjętych rozważań była wypadkową kilku czynników. W pierwszej kolejności należy wymienić zainteresowanie przemysłowymi obiektami Łodzi i regionu łódzkiego wraz z poszukiwaniem legend przybliżających historię miasta i województwa. Wielki miłośnik i znawca Łodzi, R. Bonisławski, w trakcie jednego ze spotkań z cyklu „Spacerownik »Gazety Wyborczej«” powiedział: „Łódź to wspaniałe miasto. Z pozoru wygląda ono na brudne, nieciekawe, wymierające. Jednak bardzo ważne jest to, z kim to miasto się poznaje. Czy osoba, która będzie naszym przewodnikiem po mieście, to jego pasjonat?” Te słowa Bonisławskiego bardzo mocno utkwiły w pamięci autora niniejszej książki. Stały się impulsem do jeszcze dokładniejszego poznania tego miasta z różnych perspektyw.

Nieznane miasto poznaje się dzięki osobie, która to miasto zna. Jeszcze lepiej, kiedy ta osoba ma pasję, charyzmę i przez to potrafi wytworzyć szczególną atmosferę wśród słuchaczy. Łódź prawdziwie można poznać, kiedy pokazuje nam je ktoś, kto jest z nim emocjonalnie związany. Słowa Bonisławskiego są prawdziwe również z innego punktu widzenia, notabene o wiele szerszego. Można odnieść je do kwestii polityki władz lokalnych w zakresie marketingu miasta. Czy zatem działania władz miasta noszą znamiona pasji? Czy są konsekwentne? Czy pozwalają poznać bądź ułatwiają poznanie tego miasta? Czy starają się wydobyc z tego miasta to, co najcenniejsze, czy też skupiają się na działaniach jedynie politycznych, krótkookresowych i ze sobą nieskoordynowanych? Czy wśród polityków są pasjonaci tego miasta, którzy utożsamiając się z jego piękną historią oraz potencjałem, potrafią dostrzec i wykorzystać szanse, jakie stwarza rynek?

Do dziś zainteresowanie Łodzią nie minęło. Jego owocem jest niniejsza monografia, która oprócz wielu faktów oraz waloru naukowego zawiera też pewną krytykę, będącą wyrazem troski i niezrozumienia dla niektórych decyzji podejmowanych przez polityków i osoby zaangażowane w dziedzictwo kulturowe Łodzi. Niedociągnięcia oraz błędy poważnie rzutują zarówno na wizerunek zmieniającego się miasta, jak i na obraz samego procesu rewitalizacji, z którego społeczną akceptowalnością bywa różnie. Uchybienia czy niejasności często przesłaniają bardzo ciężką pracę wielu zespołów wkładających wiele wysiłku w sukces odnowy tego obszaru.

Kolejną inspiracją dla autora tej publikacji do zajęcia się problematyką dziedzictwa kulturowego, w kontekście adaptacji posiadanych zasobów w postaci obiektów pofabrycznych, była osoba profesora Tadeusza Markowskiego. Rozmowy, rady, uwagi stanowiły nieocenioną pomoc przy rozstrzygnięciu wszystkich wątpliwości, jakie w międzyczasie się pojawiały. Spośród wielu odbytych spotkań naukowych większość to inspirujące rozmowy i zachęty do podjęcia pogłębionych rozważań nad dziedzictwem poprzemysłowym w kontekście zintegrowanego zarządzania miastem.

Dziedzictwo kulturowe jest jednym z najcenniejszych zasobów (również pod względem turystycznym), jakie posiada każde miasto. Jedną z jego naczelnych zalet jest ponadsezonowość [Jędrzyak, 2008, s. 43]. Właśnie ta cecha wydaje się niesłychanie istotna z punktu widzenia dalszych rozważań. Z jednej strony może ona kojarzyć się z długim okresem trwania i używalności. Jednak trzeba na to nałożyć bardzo istotną właściwość dziedzictwa kulturowego w postaci konieczności jego ochrony, zachowania i wykorzystania. Bez tego cecha, o której wspomina Jędrzyak, pozostaje jedynie założeniem. Konkretnie działania w celu utrzymania ponadsezonowości to dbałość o zachowanie dóbr kultury, ochrona dziedzictwa kulturowego, procesy rewaloryzacyjne i adaptacyjne przy zachowaniu szczególnego charakteru tych obiektów czy miejsc. Łódź jest miastem, które nie ma wielu wyróżniających zasobów, które mogłyby być atrakcyjne turystycznie dla masowego turysty. Łódź posiada szczególny rodzaj atrakcji

turystycznych w postaci obiektów pofabrycznych, które mogą być atrakcyjne dla wielu grup, jednak musi być skonstruowana w tym celu oferta turystyczna biorąca pod uwagę różne cechy potencjalnego klienta. Mimo że w Łodzi znajduje się jedna z największych nekropolii żydowskich oraz kilka obiektów sakralnych, to nie są one istotnymi miejscami z punktu widzenia krajowej czy międzynarodowej turystyki. Brak zainteresowania ze strony turystów miastem przemysłowym odcisnął głębokie piętno na działaniach władzy publicznej w ostatnich 40 latach. Można sobie zadać pytanie, czy brak dostatecznej uwagi ze strony władz lokalnych odnośnie tego, iż obiekty pofabryczne, które powstały w XIX w. mogą być atrakcją turystyczną, był działaniem świadomym, czy też nikt nie dostrzegał potencjału drzemącego przez całe lata w budynkach z czerwonej cegły? Postrzegano je jako miejsca produkcji i miejsca pracy, a nie jako obiekty istotne z punktu widzenia turystyki. Dlatego też w Łodzi infrastruktura turystyczna jest w znacznej części w fazie planowania bądź wstępnej realizacji. Pomimo tego, że w ostatnich latach powstało kilka hoteli, w tym również w zaadaptowanych przestrzeniach postprzemysłowych, nadal brakuje obiektu o najwyższym standardzie, co jest kłopotliwe przy okazji odwiedzin miasta przez gwiazdy światowego formatu, zespoły muzyczne czy ludzi polityki i show-biznesu. Jednym z wyjaśnień jest to, że wcześniej nikt nie uważał, iż Łódź jest w stanie przyciągnąć turystę, a zwłaszcza turystę międzynarodowego, dlatego też baza hotelowa jest tutaj o wiele uboższa niż w miastach podobnej wielkości, z którymi jest porównywana. W Łodzi nie ma typowego starego miasta jako części zabytkowej i nie ma zamku, który z pewnością stanowiłby ważną atrakcję turystyczną. Mimo to okazuje się, że Łódź jest odwiedzana przez specyficzną grupę turystów, którzy chcą obejrzeć obiekty wybudowane niemal 200 lat temu jako największe w tej części Europy zakłady produkcyjne, które często nie zmieniły swojego wyglądu do dnia dzisiejszego. Turystyka miejska i turystyka kulturowa są postrzegane jako czynniki wspomagające rewitalizację obiektów stanowiących część dziedzictwa kulturowego danego miasta. Ma to na celu przyciągnięcie zewnętrznych inwestorów, pobudzenie wzrostu gospodarczego i aktywności ekonomicznej na terenie miasta oraz całego regionu, a także zmianę istniejącego wizerunku i oddziaływanie na istniejącą/kreowaną tożsamość miasta [Pender, Sharpley, 2008, s. 12]. Do tych inwestorów muszą być skierowane konkretne oferty, które będą atrakcyjne pod względem finansowym i wizerunkowym. Do tego potrzebna jest jednak strategia działania, integrująca wszelkie aktywności związane z tak szerokim procesem, jak zarządzanie miastem. Musi ona obejmować działania różnych aktorów z zakresu: zarządzania (na wszelkich poziomach: operacyjnym, taktycznym, strategicznym), marketingu, polityki społecznej, polityki mieszkaniowej, polityki ekologicznej czy przestrzennej. Wszystkie te składowe powinien łączyć wspólny cel, który w długim okresie czasu będzie rozumiany jako rozwój miasta. Również T. Jędrysiak [Jędrysiak, 2008, s. 43] zwraca uwagę na bardzo silne związki istniejące pomiędzy

turystyką, dziedzictwem kulturowym, jakie dana jednostka posiada a procesem odnowy, który dotyka te obiekty. Dziedzictwo kulturowe jest magnesem ze względu na potencjalnie uniwersalny dostęp niezależnie od pory roku oraz ponadczasowość – te właśnie czynniki przyciągają turystów, będąc tym samym jednym ze stymulatorów rozwoju ekonomicznego i społecznego, pod warunkiem, że obiekty będą rozpoznawalne oraz w odpowiedni sposób wykorzystywane. W innym przypadku, nawet jeśli budynki będą odnowione, lecz dostęp do nich będzie utrudniony czy niemożliwy (np. poprzez prowadzenie działalności produkcyjnej), ich potencjał nie zostanie optymalnie wykorzystany. Turyści, mając do wyboru budowle o podobnych walorach historycznych, atrakcyjnie położoną, do której mają swobodny dostęp, bez wątpienia tam skierują swoje kroki. Niezbędne zatem wydaje się przekształcenie obiektów pofabrycznych w atrakcyjny produkt, który będzie odpowiedzią na zapotrzebowanie ze strony różnych klientów (mieszkańców, turystów, inwestorów, artystów i innych).

Miasta przemysłowe w Europie borykają się z podobnymi problemami. Horyzont czasowy, w którym owe problemy występują, jest oczywiście różny – uzależniony od postępu cywilizacyjnego w danym kraju. P. George podkreśla, że miasto przemysłowe boryka się z takimi problemami, jak:

- skupienie ludności,
- stłoczenie zabudowy, bardzo często przestarzałej,
- potrzeba rozbudowy usług publicznych:
 - szkolnictwa,
 - służby zdrowia,
 - bezpieczeństwa [George, 1956, s. 71].

J. Szerszeń uzupełnia charakterystykę miasta przemysłowego o występowanie w obrębie śródmieścia koncentracji następujących funkcji:

- usługowych,
- administracyjnych,
- handlowych,
- kulturalnych,
- komunikacyjnych [Szerszeń, 1987, s. 8].

Z postępującą degradacją przestrzeni, w tym przestrzeni publicznych, w miastach poprzemysłowych można się spotkać bardzo często. Odpowiedzią na negatywne procesy, które zachodzą w tych ośrodkach są działania związane z odnową miast, takie jak: rewitalizacja, renowacja, odbudowa, przebudowa, adaptacja, współpraca i integracja.

Zdyskontowanie dziedzictwa przemysłowego oznacza takie jego wykorzystanie, które będzie odpowiedzią na sygnały płynące z otoczenia miasta. Wspomina o tym S. Belniak, który za G. Piccinato postuluje, by „opierając się na uchwalonych planach, administracja kierowała do zainteresowanych środowisk odpowiednie sygnały rynkowe, umożliwiające konkretne realizacje projektów odbudowy lub przebudowy” [Piccinato, za: Belniak 2009, s. 27]. Oznacza to, że

władze miasta powinny usilnie zwracać uwagę na oczekiwania, jakie formułują wszyscy: zidentyfikowani partnerzy oraz potencjalni partnerzy bądź interesariusze procesu rewitalizacji, którzy dysponują odpowiednim kapitałem, dzięki któremu procesy tożsame z rewitalizacją będą przeprowadzane. Potrzebny jest więc stały monitoring nie tylko procesów i aktywności gospodarczej, jaka zachodzi na danym terenie, ale również mechanizmów, jakie towarzyszą budowaniu i podtrzymywaniu więzi na linii: miasto – jego klienci i interesariusze. Jak pisze T. Jędrysiak, „dziedzictwo kulturowe jest zasobem w rozumieniu ekonomicznym i społecznym. Oznacza to, że właściwa ochrona zasobów, konserwacja zabytków i ich odpowiednia adaptacja mogą się przyczynić do rozwoju turystyki, a także do poprawy estetyki otoczenia i tym samym stanowić niematerialny, pozaekonomiczny, psychologiczny czynnik służący poprawie poziomu życia” [Jędrysiak, 2008, s. 15].

Należy też zwrócić uwagę na zagrożenie wywołania trwałych efektów skali i efektów zakresu, które w tym przypadku polegają na takim wykorzystywaniu dziedzictwa materialnego, aby w obszar zmieniany angażować jak największą liczbę terenów, by nie był to proces punktowy. Dopiero systemowe wykorzystanie całych kompleksów może przynieść oczekiwane korzyści ekonomiczne wszystkim partnerom zaangażowanym w proces odnowy miast. T. Markowski stwierdza, że „pojawienie się korzyści zewnętrznych na przekształcanym obszarze jest możliwe tylko przy dużej skali tych przekształceń. Przekształcenie tkanki miejskiej jest bowiem czasochłonne, a korzyści ujawniają się tylko w długim okresie” [Markowski, 1999, s. 128]. T. Markowski ponadto wskazuje, że niezbędne jest skumulowanie jak największej liczby inwestorów. Potwierdzać to zdaje się S. Belniak, który pisze:

Warunkiem pomyślnej realizacji przedsięwzięcia rewitalizacyjnego jest znalezienie równowagi pomiędzy „siłami wolnego rynku” i wymogami efektywności podejmowanych przedsięwzięć oraz wyznaczonymi przez czynniki pozaekonomiczne (np. społeczne). W praktyce o konkretnej realizacji decydują jednak inwestorzy, którzy mogą podjąć określoną realizację (gdy jest to dla nich opłacalne i realne) i zrezygnować ze swoich planów, gdy wymogi pozaekonomiczne są niemożliwe do spełnienia lub nieopłacalne. Wyznaczane zatem prawem „reguły gry” dotyczące rewitalizacji, w tym możliwości pomocy i kompetencji administracji publicznej oraz atrakcyjność i klarowność ekonomiczna proponowanego programu, powinny odpowiednio silnie motywować partnerów niezbędnych do realizacji przedsięwzięcia [Belniak, 2009, s. 28].

W. Pęski zauważa natomiast, że „inwestycje związane z rewitalizacją charakteryzują się stosunkowo dużym stopniem ryzyka i nie zawsze przynoszą zysk, na ogół są jednak bardzo potrzebne ze względów społecznych. Konieczne jest więc finansowanie ich zarówno ze źródeł prywatnych, jak i publicznych” [Pęski, 1999, s. 132].

Konkludując, trzeba stwierdzić, że administracja samorządowa, która pełni funkcję inicjatora procesów odnowy przestrzeni zdegradowanych w miastach przemysłowych, ma za zadanie tak rozpoznać swoje zasoby, aby móc skonstruować ofertę zgodną z oczekiwaniami inwestorów oraz wziąć na siebie ciężar prac koncepcyjnych i organizacyjnych. Efekty skali będą się przejawiały wzrastającą liczbą inwestycji związanych z odbudową czy adaptacją fragmentów miast. Efekty zakresu będą rozpatrywane jako działania skoordynowane i powiązane z realizacją celów procesu rewitalizacji, które dotyczą następujących sfer:

- przestrzennej (np. uwalnianie przestrzeni na potrzeby publiczne, łączenie lub/i dzielenie działek, zagospodarowanie działek dotychczas wolnych, zagospodarowanie terenów przemysłowych),
- społecznej (zmiana struktury ludności dotychczas zamieszkującej w rewitalizowanym obszarze, spadek poziomu patologii społecznych, zmniejszenie skali potrzeb w zakresie pomocy społecznej),
- gospodarczej (podniesienie poziomu konkurencyjności przekształcanego fragmentu miasta, zmiana struktury działalności gospodarczej na korzyść usług i handlu, dyskontowanie przez podmioty gospodarcze renty położenia),
- środowiskowej (zmiany oznaczają poprawę stanu środowiska miejskiego, ma miejsce przyrost powierzchni zielonych – parków, zieleńców, terenów towarzyszących zabudowie mieszkaniowej, poprawa stanu powietrza, ograniczenie hałasu),
- urbanistycznej (wprowadzenie nowych form i rodzajów zabudowy, nowoczesnego budownictwa mieszkaniowego, renowacja i przebudowa budynków oraz budowli, odnowa i rekonstrukcja obiektów zabytkowych),
- infrastrukturalnej (systemy infrastruktury technicznej dostosowane są do wymogów [projektów] nowej zabudowy i nowych funkcji – dotyczy to chociażby systemów komunikacji, miejsc parkingowych [Markowski, Stawasz red., 2007, s. 41]).

Głównym celem prezentowanej publikacji jest wykazanie, że materialne dziedzictwo przemysłowe może być czynnikiem rozwoju gospodarczego dzięki zastosowaniu zintegrowanych projektów rozwojowych jako istotnego sposobu ograniczania barier prawnych związanych z ochroną dziedzictwa kulturowego. Cele szczegółowe obejmują:

1. Odpowiedź na pytanie: czy istnieje niezidentyfikowany wcześniej popyt na elementy dziedzictwa kulturowego w postaci materialnego dziedzictwa przemysłowego wśród różnych użytkowników miasta?
2. Wskazanie zasad procesu budowania zintegrowanego produktu opartego na dziedzictwie przemysłowym wraz z opracowaniem szczegółowych wytycznych w postaci listy kryteriów, jakie muszą spełnić obiekty stanowiące zasób dziedzictwa, aby mogły zostać włączone w zintegrowany produkt turystyczny.

3. Stworzenie listy kluczowych obiektów, będących częścią materialnego dziedzictwa przemysłowego.
4. Opracowanie przykładowych projektów zintegrowanych, łączących elementy dziedzictwa przemysłowego ze zidentyfikowanymi aspektami: społecznymi, gospodarczymi, środowiskowymi i przestrzennymi, wraz ze sformułowaniem zasad zarządzania takim projektem.

Książka składa się z czterech rozdziałów. Pierwszy rozdział zawiera omówienie pojęć związanych z dziedzictwem kulturowym i przemysłowym, a także dziedzictwem materialnym i niematerialnym. Zwłaszcza to ostatnie pojęcie bywa trudne do sprecyzowania, aczkolwiek wzrost zainteresowania turystyką kulturową, coraz silniejsza pozycja na rynku zintegrowanych produktów turystycznych opartych na dziedzictwie przemysłowym, takich jak Szlak Zabytków Techniki, jak również dobre praktyki zagraniczne (np. Zollverein) pomagają w systematyzowaniu, porządkowaniu i rozwijaniu pierwotnych założeń dotyczących dziedzictwa przemysłowego, zarówno materialnego, jak i niematerialnego. Ponadto dziedzictwo niematerialne jest niezwykle istotnym uzupełnieniem dziedzictwa materialnego i dopiero wtedy, gdy istnieją obok siebie, możemy mówić o dziedzictwie kulturowym bądź, jak w tym przypadku, dziedzictwie przemysłowym. Bez holistycznego ujęcia obraz dziedzictwa jest uszczuplony.

Drugi rozdział obejmuje rozważania na temat zintegrowanego zarządzania – m.in. ewolucji tego procesu, a zwłaszcza silnego wpływu sieciowości na ten rodzaj zarządzania. Sieci są rozpatrywane z punktu widzenia możliwości wykorzystania dziedzictwa przemysłowego. Rozdział kończą rozważania na temat zintegrowanych projektów rozwojowych, z jednej strony jako narzędzi wspomagających proces rewitalizacji, a z drugiej – jako instrumentu procesu zarządzania miastem, którego głównym celem jest jego rozwój.

Trzeci rozdział poświęcony jest tematyce wykorzystania obszarów przemysłowych. Zaprezentowano w nim różne spojrzenia na rewitalizację oraz została ukazana ewolucja pojęcia „rewitalizacja”. Ukazano też dziedzictwo przemysłowe jako element turystyki dzięki wykorzystaniu tych zasobów do tworzenia szlaków kulturowych i szlaków tematycznych. Zauważyć tutaj można bardzo silne powiązania z tematem sieciowości oraz zarządzania zintegrowanego, ponieważ szlaki rozpatrywane są jako sieciowy (zintegrowany) produkt turystyczny. Rozdział zamykają rozważania na temat obowiązującego prawa w zakresie ochrony dziedzictwa kulturowego wraz z dyskusją nad poszukiwaniem skutecznego sposobu ochrony (wybór między pieczę konserwatorską nad dziedzictwem przemysłowym a elementami rynkowymi jako czynnikiem otoczenia, który coraz mocniej odciska swoje piętno na elementach dziedzictwa kulturowego).

Rozdział czwarty zawiera omówienie założeń procesu badawczego, który autor zastosował w pracy, a także wyniki badań przeprowadzonych w latach 2009–2014.

Rozprawę kończą wnioski oraz bibliografia i załączniki w postaci ankiet, a także spis tabel i wykresów.

Jako wiodące tezy pracy przyjęto, że:

1. Dziedzictwo kulturowe w postaci materialnego dziedzictwa przemysłowego jest czynnikiem rozwoju miasta.
2. Istniejące uwarunkowania prawne w zakresie ochrony dziedzictwa kulturowego oraz zabytków są czynnikiem ograniczającym wykorzystanie dziedzictwa przemysłowego na rzecz gospodarczego rozwoju miasta.
3. Zintegrowane projekty są sposobem na kompleksowe wykorzystanie materialnego dziedzictwa przemysłowego na rzecz rozwoju miasta.
4. Przeszkodą w realizacji zintegrowanych projektów rozwojowych są konflikty społeczne i polityczne oraz nadmierna konkurencja między jednostkami samorządu terytorialnego.

W konsekwencji postawiono dwie hipotezy badawcze:

Hipoteza 1: Istnieje wysoka rozbieżność w ocenie potencjału dziedzictwa przemysłowego na poziomie lokalnym i międzynarodowym.

Hipoteza 2: Skuteczne wykorzystanie obiektów dziedzictwa przemysłowego wymaga terytorialnego podejścia na rzecz tworzenia zintegrowanych produktów rozwojowych.

W tym miejscu autor chciałby podziękować wszystkim, którzy pod względem naukowym przyczynili się do powstania niniejszej monografii, a w szczególności prof. dr. hab. Tadeuszowi Markowskiemu za ciągłą inspirację, motywację i cierpliwość. Wyrazy wdzięczności autor kieruje też pod adresem Pani Jolanty Noelle (Zollverein) za poświęcony czas, wsparcie i zaangażowanie. Panu dr. Adamowi Hajdudze dziękuje za niezwykle cenne informacje i zapoznanie ze Szlakiem Zabytków Techniki od strony niewidocznej dla zwiedzającego, a niezwykle cennej ze strony naukowej i organizacyjnej. Dziękuje też Panu prof. Łukaszowi Gawłowi za cenne uwagi i zarażenie ideą szlaków tematycznych, jak również Panu dr. Tadeuszowi Jędrysiakowi za niezwykle inspirujące rozmowy na temat dziedzictwa kulturowego i życia.

Rozdział 1

DZIEDZICTWO POPRZEMYSŁOWE A ROZWÓJ MIASTA

1.1. Dziedzictwo poprzemysłowe jako część dziedzictwa kulturowego

Dziedzictwo kulturowe jest jednym z najcenniejszych zasobów (również pod względem turystycznym), jakie może posiadać miasto. Pierwszym pojęciem wymagającym uporządkowania terminologicznego jest „kultura”. Jak pisze M. Golka, termin ten wywodzi się z łacińskiego słowa *cultus* oznaczającego uprawę, hodowlę, pielęgnację. Dalej autor przedstawia cechy charakterystyczne dla kultury z punktu widzenia socjologii. A zatem:

- kultura jest pojęciem nader abstrakcyjnym (obejmuje wiele zjawisk, choć sama realnie nie istnieje);
- kultura składa się z wzorów zachowań (idei, wartości, zasad), samych zachowań i wytworów zachowań;
- kultura nie jest naturą, chociaż jest zbudowana na naturze, wykorzystuje naturę, zmienia ją;
- kultura posiada zdolność oderwania się od swego bezpośredniego wytwórcy, wynalazcy, pomysłodawcy i może zostać przyjęta przez innych ludzi oraz inne zbiorowości (zauważalne są tu znamiona dóbr publicznych, ponieważ wzory, zachowania i wytwory kultury nie mają cech indywidualnych; tylko społeczna absorpcja indywidualnych pomysłów i wynalazków sprawia, że wytwory kultury zaczynają żyć; dopiero gdy stają się dobrem zbiorowym, potwierdza się ich jakość i ranga);
- kultura jest nabywana od innych ludzi w procesie wychowywania i współdziałania;
- kultura opiera się na społecznym dziedziczeniu;
- kultura jest sferą otaczającą człowieka ze wszystkich stron i niemal każde jego zachowanie jest wyznaczone albo współwyznaczone przez wzory kulturowe, które są obecne w danej zbiorowości i jej kulturze;
- kultura jest zawsze wspólna pewnej liczbie ludzi, pewnej zbiorowości, w której funkcjonuje, wiążąc się z jej cechami społecznymi;

- kultura obowiązuje w danej zbiorowości (zbiorowość ta może mieć różną wielkość i charakter oraz stopień jej obowiązywania), jest przy tym zazwyczaj uznawana za cenną, pożądaną;
- kultura ma zdolność trwania w czasie (choć niejednoznaczny jest zakres tego trwania), a jednocześnie posiada względną zdolność przystosowania do zmieniających się uwarunkowań, doświadczeń, potrzeb, pokoleń;
- kultura tworzy względnie zintegrowaną całość, która jest jednak zazwyczaj naruszana i przekształcana.

Zdaniem M. Golki to w pismach Gustava Klemma, datowanych na połowę XIX w., pojawiło się pojęcie kultury, które jest bardzo bliskie jej dzisiejszemu pojmowaniu. Kultura obejmuje w nim niemal wszystkie aspekty życia społecznego, czyli obyczaje, wierzenia, formy ustrojowe, rzemiosła i umiejętności, życie domowe i publiczne, religię, naukę i sztukę [Golka, 2008, s. 29].

Z kolei A. Kłoskowska nadmienia, że kulturę można definiować w bardzo różnorodny sposób, zwracając uwagę na inne jej aspekty, w tym kwestie związane z jej odbiorem. W przytoczonej przez autorkę definicji kultury, zaproponowanej przez Samuela Pufendorfa, można odnaleźć sformułowania świadczące o wieloaspektowości kultury, która jest dorobkiem ludzkości na przestrzeni wieków w postaci wszystkich urządzeń i wynalazków zastosowanych w ludzkim życiu, takich jak: ubranie, język, obyczaje, różne sztuki, ale obejmuje także dorobek systemów organizacji społeczeństw obywatelskich, poprzez których ukształtowanie gatunek ludzki został wprowadzony w ramy odpowiedniego porządku, również cywilizacyjnego. W kolejnej cytowanej definicji, tym razem autorstwa Johanna Herdera, można znaleźć odwołania do procesu ewolucji oraz odróżnienia od innych gatunków i traktowania kultury jako jednego z etapów tej ewolucji. Jak zauważa Kłoskowska, twierdzenia Herdera odnośnie do kultury można podsumować w następujący sposób:

kultura stanowi uniwersalną gatunkową właściwość ludzką, a do jej osiągnięcia zbliżają się już najbliższe człowiekowi gatunki zwierzęce. Kultura stanowi swój aparat przystosowania do środowiska, dzięki któremu człowiek góruje nad otaczającym go światem zwierzęcym, a przystosowanie to realizuje się w walce, w ciągłym sporze przeciwstawnych interesów i samozachowawczych dążeń gatunków [Kłoskowska, 2007, s. 20].

Kłoskowska przytacza słowa E. B. Taylora, który za kulturę uważał złożoną całość, obejmującą wiedzę, wierzenia, sztukę, prawo, moralność, obyczaje oraz wszystkie inne zdolności i nawyki nabyte przez człowieka jako członka społeczeństwa. Widać, że w tej definicji autor bardzo mocno zwraca uwagę na niematerialny wymiar kultury. Kłoskowska definiuje więc kulturę jako względnie zintegrowaną całość, obejmującą zachowania ludzi przebiegające według wspólnych dla zbiorowości społecznej wzorców wykształconych i przyswojonych w toku interakcji oraz zawierającą wytwory takich zachowań [Kłoskowska, 2007, s. 20].