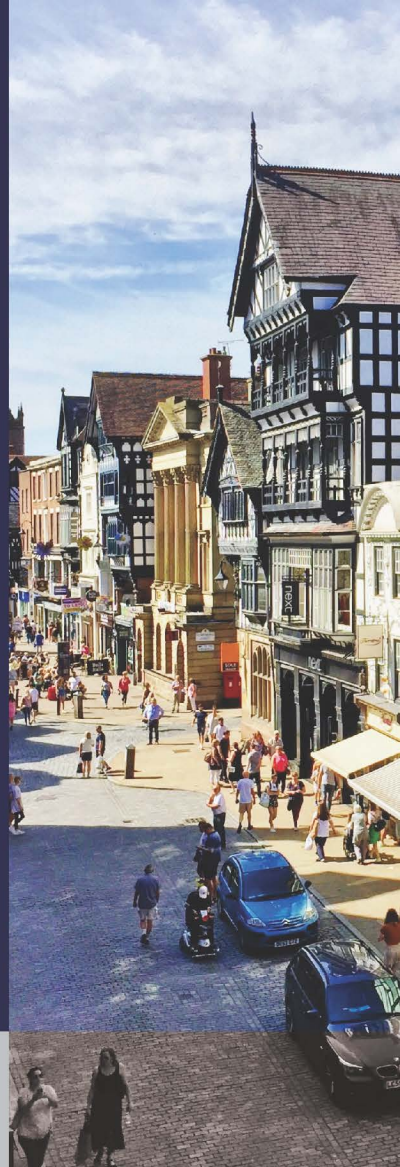


Rewitalizacja i jej wpływ na gospodarkę miasta – studium przypadków

Ewa M. Boryczka



AKADEMIA SAMORZĄDOWA

**Rewitalizacja
i jej wpływ
na gospodarkę
miasta
– studium
przypadków**



WYDAWNICTWO
UNIWERSYTETU
ŁÓDZKIEGO

**Rewitalizacja
i jej wpływ
na gospodarkę
miasta
– studium
przypadków**

Ewa M. Boryczka

AKADEMIA SAMORZĄDOWA

 **WYDAWNICTWO
UNIwersytetu
ŁÓDZKIEGO**

Łódź 2020

Ewa M. Boryczka – Uniwersytet Łódzki, Wydział Ekonomiczno-Socjologiczny
Instytut Gospodarki Przestrzennej, Katedra Gospodarki Regionalnej i Środowiska
90-255 Łódź, ul. POW 3/5

RECENZENT
Adam Drobnik

REDAKTOR INICJUJĄCY
Beata Koźniewska

REDAKTOR WYDAWNICTWA UŁ
Piotr Pietrych

SKŁAD I ŁAMANIE
Munda – Maciej Torz

KOREKTA TECHNICZNA
Anna Sołta

PROJEKT OKŁADKI
Agencja Reklamowa efectoro.pl

Zdjęcie wykorzystane na okładce autorstwa dr. Jakuba Zasiny

© Copyright by Ewa M. Boryczka, Łódź 2020
© Copyright for this edition by Uniwersytet Łódzki, Łódź 2020

Wydane przez Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego
Wydanie I. W.09014.18.0.M

Ark. wyd. 18; ark. druk. 18,625

ISBN 978-83-8220-302-8
e-ISBN 978-83-8220-303-5

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

SPIS TREŚCI

Wstęp	7
Rozdział I	
Gospodarka miasta i jej transformacja w procesach rewitalizacyjnych	11
1. Rozwój i transformacja gospodarcza miast przemysłowych	11
2. Przemiany funkcjonalne polskich miast	27
3. Rewitalizacja i jej wpływ na gospodarkę miasta	35
4. Rewitalizacja a gospodarka miasta – zależności i próba pomiaru	43
Rozdział II	
Proces rewitalizacji Przemysła i jego wpływ na rozwój gospodarki miasta	51
1. Transformacja społeczno-gospodarcza miasta i potrzeby rewitalizacyjne	51
2. Polityka rewitalizacji miasta i jej efekty	61
2.1. Planowanie procesu rewitalizacji miasta	61
2.2. Realizacja planowanych działań rewitalizacyjnych	73
2.3. Instrumenty procesu rewitalizacji	83
3. Przemiany struktury gospodarczej miasta jako efekt procesu rewitalizacji	86
4. Przemiany bazy ekonomicznej Przemysła	100
Rozdział III	
Proces rewitalizacji Żyrardowa i jego wpływ na rozwój gospodarki miasta	111
1. Transformacja społeczno-gospodarcza miasta i potrzeby rewitalizacyjne	111
2. Polityka rewitalizacji miasta i jej efekty	125
2.1. Planowanie procesu rewitalizacji miasta	125
2.2. Realizacja planowanych działań rewitalizacyjnych	134
2.3. Instrumenty procesu rewitalizacji	146
3. Przemiany struktury gospodarczej miasta jako efekt procesu rewitalizacji	149
4. Przemiany bazy ekonomicznej Żyrardowa	162

Rozdział IV

Proces rewitalizacji Będzina i jego wpływ na rozwój gospodarki miasta

1. Transformacja społeczno-gospodarcza miasta i potrzeby rewitalizacyjne	173
2. Polityka rewitalizacji miasta i jej efekty	187
2.1. Planowanie procesu rewitalizacji miasta	187
2.2. Realizacja planowanych działań rewitalizacyjnych	196
2.3. Instrumenty procesu rewitalizacji	206
3. Przemiany struktury gospodarczej miasta jako efekt procesu rewitalizacji	208
4. Przemiany bazy ekonomicznej Będzina	221
Podsumowanie	231
Załączniki	237
Bibliografia	277
Spis dokumentów i raportów	283
Spis załączników	287
Spis tabel	289
Spis wykresów	293
Spis schematów	295
Spis map	297

WSTĘP

Wzrost znaczenia miast jako ważnych systemów społeczno-gospodarczych zwraca uwagę na ich problemy i perspektywy rozwoju. Z ekonomicznego punktu widzenia jedną z podstawowych kategorii wyjaśniających wzrost, rangę i oddziaływanie miasta stanowią jego funkcje. Miasto w tym przypadku rozpatrywane jest jako całościowy układ społeczny mieszkańców, którzy trudnią się wykonywaniem różnych zawodów, co powoduje, że każda z grup odgrywa odmienną rolę (funkcję) zarówno w społeczności, jak i w stosunku do świata zewnętrznego.

W przypadku znacznej liczby miast w Polsce w XX w. kluczowym czynnikiem decydującym o ich funkcjach był przemysł. Spowodował on dynamiczny rozwój miast w oparciu o duże zakłady przemysłowe, ale z drugiej strony na skutek przemian ustrojowych po 1989 r. to właśnie te miasta znalazły się w trudnej sytuacji. Procesy transformacji społeczno-gospodarczej i politycznej wymusiły zmiany struktury gospodarczej miast, przyczyniły się do koniecznej modernizacji przemysłu, intensywnego rozwoju usług, a także pobudziły przedsiębiorczość lokalną. Jednak nie wszędzie następowały korzystne zmiany. Przemiany ustrojowe i przejście od gospodarki centralnie planowanej do gospodarki rynkowej spowodowały upadłość lub prywatyzację dużych przedsiębiorstw państwowych, prowadzące do wzrostu bezrobocia. Wywołało to również liczne problemy związane z polaryzacją społeczeństwa – ujawnił się wyraźny podział na ubogich i biednych, aktywnych i biernych. Ograniczenie działalności lub zamknięcie zakładów przemysłowych decydujących o głównych funkcjach gospodarczych miasta przyczyniło się do powstawania w tych miastach obszarów kryzysowych, będących miejscami koncentracji negatywnych zjawisk gospodarczych, środowiskowych, społecznych, przestrzennych i funkcjonalnych. Przekształcenia struktury funkcjonalnej miast poprzemysłowych, mające związek z upadkiem bazy ekonomicznej tych miast powodowały wiele negatywnych konsekwencji o charakterze gospodarczym, społecznym, a także przestrzennym.

Jedną z prób przeciwdziałania tym negatywnym procesom jest rewitalizacja, rozumiana jako skoordynowany proces działań prowadzony przez władzę samorządową, społeczność lokalną oraz innych uczestników. W procesie rewitalizacji, w wyniku działań mających na celu przekształcenia struktury funkcjonalnej i przestrzennej zdegradowanych obszarów danego miasta, następują przekształcenia bazy ekonomicznej, co stanowi podstawy jego rozwoju. Rewitalizacja jest

elementem polityki rozwoju lokalnego i ma na celu przeciwdziałanie degradacji przestrzeni zurbanizowanej, występującym tam licznym zjawiskom kryzysowym, pobudzanie działalności gospodarczej i wprowadzanie zmian jakościowych. Rozwój miast czy też wybranych obszarów dokonuje się poprzez wzrost aktywności społecznej i gospodarczej, poprawę jakości środowiska zamieszkania oraz równoczesną ochronę dziedzictwa narodowego. Rewitalizacja jest procesem zintegrowanym, stanowiącym połączenie działań o charakterze przestrzennym, środowiskowym, technicznym, z programami gospodarczego i społecznego ożywienia zdegradowanych przestrzeni miast. Jest także nową fazą rozwoju miasta, procesem, którego zainicjowanie jest niezbędne w momencie, kiedy dotychczasowe działania podtrzymujące i konserwujące tkankę miasta nie wystarczają. W wyniku tych działań następuje zmiana struktury przestrzennej i funkcjonalnej zdegradowanych obszarów.

Odradzające się w okresie transformacji ustrojowej samorządy terytorialne znalazły się w sytuacji, w której w interesie mieszkańców należało podjąć kompleksowe działania na rzecz rozwoju miasta. Dotychczasowe polskie doświadczenia w planowaniu przekształceń funkcjonalno-przestrzennych i rewitalizacji miast są już znaczne. Władze lokalne dysponują szeroką paletą instrumentów w zakresie polityki rewitalizacyjnej i mogą aktywnie kształtować proces rewitalizacji. Jednak z uwagi na to, że proces ten wymaga wielkich nakładów finansowych oraz zintegrowania działań w wielu sferach funkcjonowania miasta, jego realizacja postępuje wolno.

W wyjaśnieniu przemian funkcjonalnych pomocna okazuje się teoria bazy ekonomicznej, która wiąże się z określeniem roli tzw. egzogenicznych i endogenicznych czynników rozwoju miasta. Baza ekonomiczna rozumiana jest jako całościowy kształt działalności społeczno-gospodarczych w mieście. Funkcje egzogeniczne miast w płaszczyźnie gospodarczej oznaczają działalności społeczno-gospodarcze pełnione na rzecz obszarów zewnętrznych, co wyraża się w generowaniu dużej liczby miejsc pracy. W teorii bazy ekonomicznej podkreśla się decydującą rolę i znaczenie w mechanizmach rozwoju miast przypadającą tym rodzajom działalności gospodarczych, które generują przychody i zyski ze sprzedaży towarów i usług poza granice miast. Jednak rozwój tych rodzajów działalności (funkcji egzogenicznych) nie byłby możliwy bez udziału pozostałych (endogenicznych) funkcji gospodarczych (zwanych też funkcjami obsługi), które zapewniają organizację funkcjonowania miasta jako całości.

Głównym zagadnieniem niniejszej książki są procesy rewitalizacji miast przemysłowych oraz następujące w ich wyniku przekształcenia struktury gospodarczej i bazy ekonomicznej. Zasadniczym celem monografii była identyfikacja oddziaływania procesów rewitalizacji w miastach przemysłowych na przeobrażenia ich bazy ekonomicznej. Celami szczegółowymi były:

- identyfikacja efektów działań rewitalizacyjnych,
- ocena palety i skali instrumentów wykorzystywanych w procesie rewitalizacji,

- uchwycenie procesów przekształceń struktury funkcjonalnej miast w okresie transformacji,
- identyfikacja wpływu procesu rewitalizacji na transformację bazy ekonomicznej miasta.

Monografia składa się z czterech rozdziałów. W pierwszym rozdziale, stanowiącym podbudowę teoretyczną dla dalszych rozważań, omówione zostały zagadnienia rozwoju i transformacji miast przemysłowych, zagadnienia rewitalizacji i jej powiązania z gospodarką miast. Rozdział zamykają rozważania na temat powiązań procesów rewitalizacji i przekształceń bazy ekonomicznej miast oraz sposobów pomiaru bazy ekonomicznej miast.

Kolejne trzy rozdziały stanowią studia przypadków wybranych miast. Rozdziały przedstawiają empirycznie uzyskane charakterystyki badanych miast (m.in. charakterystykę procesu transformacji społeczno-gospodarczej i potrzeb rewitalizacyjnych, politykę rewitalizacyjną miasta i jej efekty, proces planowania procesu rewitalizacji, realizację i wykorzystywane instrumenty). W rozdziałach zaprezentowano przemiany struktury gospodarczej poszczególnych miast jako efekt procesu rewitalizacji oraz przemiany ich bazy ekonomicznej. W podsumowaniu podjęto próbę syntezy i oceny skuteczności procesów rewitalizacji w transformacji gospodarczej badanych miast.

Monografia adresowana jest zarówno do praktyków, jak i teoretyków zajmujących się zagadnieniami rewitalizacji miast oraz rozwoju gospodarczego jednostek samorządu terytorialnego. Książka może być również interesująca dla studentów oraz absolwentów kierunków: rewitalizacja miast, gospodarka przestrzenna, studia miejskie, ekomiasto, geografia ekonomiczna, ekonomia, urbanistyka, socjologia przestrzeni czy ochrona środowiska. Monografia dedykowana jest wszystkim tym, którzy zajmują się zintegrowanym planowaniem procesów rozwoju miast i gmin, zarządzaniem jednostkami samorządu terytorialnego, a szczególnie zagadnieniami rewitalizacji.

ROZDZIAŁ I

GOSPODARKA MIASTA I JEJ TRANSFORMACJA W PROCESACH REWITALIZACYJNYCH

1. Rozwój i transformacja gospodarcza miast przemysłowych

Proces uprzemysłowienia, a także związane z nim zmiany w gospodarce, społeczeństwie i przestrzeni, zapoczątkowany został w Anglii w połowie XVIII w. Rewolucja przemysłowa stworzyła pierwsze miasta przemysłowe, będące największymi wtedy jednostkami osadniczymi, w których zamieszkało niekiedy ponad 1 mln mieszkańców. Ważnymi czynnikami, które umożliwiły rewolucję przemysłową, były:

- wzrost produktywności rolnictwa, co pozwoliło na wyżywienie większej liczby ludności oraz umożliwiło przyrost zatrudnienia w działalnościach nierolniczych;
- wzrost produkcji żelaza, dzięki zastosowaniu koksu;
- wynalezienie maszyny parowej, która dostarczyła mobilnej energii oraz zapoczątkowała rozwój transportu.

Procesowi uprzemysłowienia towarzyszył proces migracji ludności ze wsi do miast oraz rozwój osiedli dla pracowników powstających manufaktur i fabryk. W osiedlach tych panowały bardzo trudne warunki życia oraz występowały liczne konflikty społeczne, jednak powoli stawały się one załączkami nowego typu miasta – miasta przemysłowego¹.

Miasto przemysłowe to miasto, w którym dominująca część ludności zawodowo czynnej pracuje w przemyśle. W miastach przemysłowych następowała silna koncentracja kapitału, czego przejawem były zespoły fabryczne, które stanowiły charakterystyczną formę industrializmu². Dzięki koncentracji produkcji w zespołach fabrycznych właściciele kapitału redukowali koszty produkcji i zwiększali zyski.

¹ G. Węclawowicz, *Geografia społeczna miast*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2007, s. 49–52.

² A. Drobnik, *Projekty strategiczne w mieście poprzemysłowym*, Wydawnictwo Uniwersytetu Ekonomicznego w Katowicach, Katowice 2012, s. 17–18.

Zastosowanie maszyny parowej zrewolucjonizowało świat (rozwój kolei, modernizacja transportu morskiego, rozwój nowych gałęzi przemysłu związanego z wydobywaniem węgla i rud żelaza) i doprowadziło do zmiany charakteru urbanizacji. Rewolucja przemysłowa oraz postęp techniczny, który dokonał się w XVIII i XIX w., zapoczątkowały proces przemian ekonomicznych, społecznych, politycznych, a także umożliwiły powstanie i rozwój nowoczesnych miast w Europie i Ameryce Północnej. Odtąd w wielu krajach praca wykonywana w miastach tworzyła znacznie większą część dochodu narodowego niż dominująca dotychczas gospodarka rolna.

Ponadto rozwojowi miast czy też powstawaniu nowych przemysłowych jednostek osadniczych towarzyszyły przemiany związane z pojawieniem się nowych form pracy oraz z nieznaną dotąd na taką skalę koncentracją ludności. Silnie wpływającymi na rozwój miast zjawiskami były: koncentracja techniczna oraz finansowa; znaczący wpływ miało również zwiększanie się rozmiarów przedsiębiorstw przemysłowych, powstawanie nowych, a także kooperacja zespołów technicznych, w których łączono produkcję wyrobów pokrewnych. Czynnikiem rozwoju był również rozwój funkcji handlowych następujący wskutek tworzenia się nowych rynków zbytu surowców oraz towarów gotowych, a także funkcji związanych z wykonywanymi dużymi operacjami finansowymi. Ponadto wskutek napływu ludności oraz rozwoju działalności przemysłowej pojawiały się kolejne funkcje i działalności miejskie związane z handlem detalicznym, usługami publicznymi, życiem kulturalnym, które zapewniały funkcjonowanie miasta, zaspokajając potrzeby jego mieszkańców. Najważniejszym jednak czynnikiem urbanizacji stała się industrializacja, która miała swoje odbicie w przestrzeni miast, co przyczyniło się do ukształtowania się nowej jego formy.

Rozwój przemysłowych metod produkcji wywołał ogromne zapotrzebowanie na siłę roboczą. Przemysł stał się więc główną funkcją miastotwórczą. Wymagał on miejsca, surowców i energii. Dodatkowo zastosowanie węgla kamiennego jako źródła energii spowodowało rozwój nowych ośrodków miejskich specjalizujących się w jego wydobywaniu. Podobnie było ze złożami rud żelaza, których eksploatacja stała się przyczyną powstania i rozwoju całej grupy miast³. Lokalizacja działalności przemysłowej związana była ze szlakami transportu, a także dostępem do surowców. Ze względu jednak na duże zapotrzebowanie na surowce mineralne i koszty transportu duże fabryki starano się przede wszystkim lokować w pobliżu miejsc ich występowania. Baza surowcowa i transportowa stała się silnymi czynnikami miastotwórczymi i decydowała o lokalizacji działalności przemysłowej. Brzegi kanałów i żeglownych rzek, a w późniejszym okresie także okolice dworców kolejowych były obszarami, na których rozwijały się miasta przemysłowe.

Przemysł rozwijał się także w miastach przedprzemysłowych, w tym o średniowiecznym rodowodzie, które usytuowane były wystarczająco blisko znale-

³ J. Słodczyk, *Historia planowania i budowy miast*, Wydawnictwo Uniwersytetu Opolskiego, Opole 2012, s. 337–369.

zionych złóż surowców, a przy tym miały dobry dostęp do szlaków transportu wodnego lub kolejowego. W wyniku industrializacji stare miasta i ich struktury przestrzenne nie zniknęły, ale zostały zaadaptowane do nowych warunków. Wiele z nich zachowało się do dnia dzisiejszego i stanowią cenny element dziedzictwa historycznego. Przedsiębiorstwa finansowe i handlowe, lokalizowane pierwotnie w centrach miast, powoli przenikały do dawnych dzielnic mieszkaniowych usytuowanych w bezpośrednim sąsiedztwie centrum. Nowe środki masowego transportu umożliwiły osiedlanie się i prowadzenie działalności w peryferyjnych niegdyś częściach miasta. Struktura przestrzenna ukształtowanych przed rewolucją przemysłową miast o tradycjach handlowych i administracyjnych w mniejszym stopniu uległa wpływom uprzemysłowienia.

„Klasyczne” miasta przemysłowe powstawały w wyniku radykalnej przebudowy wcześniejszych jednostek osadniczych lub też powstawały praktycznie od nowa⁴. Zmiana struktury przestrzennej miast przedprzemysłowych w okresie uprzemysłowienia generowana była przez napływ dwóch grup ludności: przedsiębiorców i robotników, które były charakterystyczne dla pierwszej fazy kapitalistycznego uprzemysłowienia. W społeczności miast przemysłowych kluczową rolę odgrywali przedsiębiorcy-fabrykanci, którzy tworzyli grupę najbardziej wpływowych mieszkańców. Najliczniejszą natomiast grupą byli robotnicy zatrudniani przez fabrykantów. Bardzo duże zróżnicowanie statusu społecznego i materialnego miało swoje przełożenie również na sposób zagospodarowania przestrzeni miast przemysłowych. Ludność miast przemysłowych podzielona była na dwie grupy społeczne: posiadaczy kapitału, którzy inwestowali w aktywa trwałe oraz siłę roboczą w celu uzyskania korzyści ekonomicznych. Drugą grupę społeczną stanowili robotnicy, którzy sprzedawali swoje umiejętności i czas posiadaczom kapitału w zamian za płace. Cechą charakterystyczną układu społecznego miast przemysłowych był brak równowagi pomiędzy tymi grupami, co powodowało, że miasta przemysłowe projektowano w taki sposób, aby zaspokoić przede wszystkim potrzeby kapitału, a dopiero w drugiej kolejności potrzeby robotników. Przejawem tego stanu była m.in. segregacja grup społecznych: miasta posiadały budowę przestrzenną opartą na tzw. dystryktach. W miejscach centralnych budowano fabryki i linie kolejowe, a na terenach otaczających wznoszono mieszkania dla robotników, które charakteryzowały się zazwyczaj niskim standardem. Tereny mieszkaniowe dla robotników fabryk często graniczyły ze slumsami, zamieszkiwanymi przez osoby bezrobotne.

Zazwyczaj pierwsze fabryki budowano poza miastami, a dopiero później znalazły one swoje miejsce w przestrzeni tradycyjnych miast⁵. Wynikało to m.in. z oporu miast przeciwko nowym sposobom produkcji. Jednak konkurencyjność tańszych produktów wprowadziła przemysł również do wnętrza miast. Procesy

⁴ G. Węclawowicz, *op. cit.*, s. 49–52.

⁵ B. Jałowicki, *Miasto w dobie przemysłowej. Uwagi o podejściu systemowym*, [w:] H. Imbs (red.), *Miasto i kultura polska doby przemysłowej. Przestrzeń*, Ossolineum, Wrocław 1988, s. 27–51.

związane z uprzemysłowieniem zmieniły dotychczasowe podziały między obszarami miejskimi a wiejskimi, krajobrazy tych obszarów, a także wprowadziły zmiany organizacyjne w zarządzaniu przestrzenią miast. Przestrzeń produkcji tworzona była zgodnie z ideą jej maksymalizacji, przestrzeń konsumpcji w okresie uprzemysłowienia podporządkowana była minimalizacji kosztów reprodukcji siły roboczej⁶. Przestrzeń wymiany, która w okresie preindustrialnym dominowała w przestrzeni miast, straciła na znaczeniu i została zastąpiona przestrzenią przemysłową.

Warto podkreślić, że czynnikami i silnymi determinantami rozwoju miast przemysłowych były korzyści ekonomiczne (głównie właściciele kapitału), wykorzystywane m.in. dzięki koncentracji zasobów kapitałowych i ludzkich. Spowodowała ona szczególnie w działalnościach przemysłowych wzrost produktywności i wyższy poziom wytwarzania⁷. Bardzo duże zapotrzebowanie na siłę roboczą, a także usługi pomocnicze oraz rynki zbytu dla wytwarzanych produktów powodowały, że fabryki lokalizowane były w miastach. Ponadto powszechna w okresie rewolucji przemysłowej koncepcja leseferyzmu zakładała brak publicznej interwencji w procesy urbanizacyjne i rozwój miast, co spowodowało nadmierne zanieczyszczenie środowiska przez funkcjonujące fabryki, budownictwo mieszkaniowe charakteryzujące się niskim standardem, a także słabą dostępność usług edukacyjnych czy opieki zdrowotnej.

Zabudowa mieszkaniowa składała się zarówno z pałaców i willi bogatych właścicieli fabryk, jak i kamienic czynszowych z mieszkaniami o różnym standardzie oraz ubogich i przeludnionych domów zamieszkałych przez robotników. Bardzo duża konkurencja o jak najlepszą lokalizację dla prowadzonej działalności radykalnie zmieniła kwestie użytkowania ziemi. Dążenie właścicieli działek do uzyskania maksymalnych zysków prowadziło do coraz intensywniejszego wykorzystania posiadanych terenów. Coraz bardziej zagęszczona zabudowa powodowała coraz większą koncentrację ludzi. Wynikiem tego było ciągle dogęszczanie zabudową istniejących obiektów urbanistycznych, co w konsekwencji powodowało, że do mieszkań robotniczych nie dochodziła wystarczająca ilość światła i powietrza.

Te zmiany spowodowały, że struktura przestrzenna miast stała się bardziej zróżnicowana. Żywiłowy rozwój miast i dzielnic przemysłowych powodował lawinowo i chaotycznie narastającą zabudowę, gdzie tereny zajęte pierwotnie przez fabryki łączone były z terenami o zabudowie mieszkaniowej oraz pełniącymi inne funkcje. Status społeczny niemal utożsamiany ze statusem finansowym różnicował budownictwo mieszkaniowe pod względem wielkości, jakości, otaczającej zabudowy i jej gęstości⁸. Inwestorzy nastawieni na maksymalizację renty gruntowej w pobliżu swoich fabryk budowali najtańsze mieszkania o ni-

⁶ B. Jałowicki, M. Szczepański, *Miasto i przestrzeń w perspektywie socjologicznej*, Wydawnictwo Naukowe Scholar, Warszawa 2006, s. 97.

⁷ A. Drobnik, *op. cit.*, s. 17–18.

⁸ G. Węclawowicz, *op. cit.*, s. 49–52.

skim standardzie. Natomiast bardziej zamożne grupy społeczne szukały mieszkań jak najdalej od fabryk i gęsto zaludnionych osiedli robotniczych, najczęściej na peryferiach.

Zmiany w przestrzeni i funkcjonowaniu miast przemysłowych spowodowane były również licznymi innowacjami technologicznymi zastosowanymi w budownictwie oraz infrastrukturze miejskiej. W przestrzeni miast przemysłowych zaczęły pojawiać się także obiekty służące nowym funkcjom: dworce kolejowe, urzędy pocztowe, a także hotele, budynki, w których realizowane były działania oświatowe, kulturalne itp. W połowie XIX w. zaczęto rozwijać systemy komunikacji miejskiej (tramwaje konne, parowe i elektryczne), kanalizację oraz oświetlenie ulic. Tempo rozwoju miast i lawinowy napływ ludności poszukującej miejsca zatrudnienia były tak intensywne, że ani budownictwo, ani tworzone systemy infrastruktury nie nadążały z zaspokajaniem podstawowych potrzeb mieszkańców. Tak więc miasta przemysłowe mimo wyjątkowej dynamiki swojego rozwoju gromadziły liczne problemy, wśród których wymienić należy: przemieszanie na tym samym terenie różnych funkcji (przemysł, mieszkalnictwo, usługi), co przy bardzo dużym szkodliwym oddziaływaniu ówczesnych technik produkcyjnych na życie człowieka było niezwykle uciążliwe; niski standard robotniczych dzielnic mieszkaniowych; bardzo duże zagęszczenie zabudowy w centralnych dzielnicach miast, a także niedorozwój systemów zaopatrzenia w wodę i kanalizacji, systemów transportu miejskiego i niewydolność układów komunikacyjnych. Szczególnie w ubogich dzielnicach brak lub niewydolne systemy zaopatrzenia w wodę i kanalizację były przyczyną rozwoju wielu chorób dziesiątkujących populację mieszkańców miast przemysłowych.

Problemy szybkiego uprzemysłowienia i urbanizacji miast, w tym urbanizacji miasta przemysłowego znalazły swoje teoretyczne rozwiązania w nurtach koncepcyjnych dotyczących rozwoju miast. W odpowiedzi na kumulujące się problemy w XIX w. zaczęły powstawać koncepcje reform społecznych, których wynikiem były plany i koncepcje miast „idealnych”, które miały przyczynić się do rozwiązania narastających problemów i poprawić jakości życia mieszkańców. Architekci i urbaniści przygotowali dziesiątki planów⁹.

Ewolucja miast przemysłowych uwarunkowana była wieloma czynnikami wewnętrznymi i zewnętrznymi. Pojawienie się miast poprzemysłowych w drugiej

⁹ W literaturze przedmiotu można znaleźć kilkaset koncepcji i teorii rozwoju miast, które powstawały na przestrzeni wieków. Wiele z nich stworzono jako odpowiedź na bardzo trudną sytuację mieszkańców miast przemysłowych. B. Gutowski, *Przestrzeń marzycieli. Miasto jako projekt utopijny*, Oficyna Wydawnicza Feniks, Warszawa 2006; Ph. McCann, *Urban and Regional Economics*, Oxford University Press, Oxford 2001; B. Malisz, *Zarys teorii kształtowania układów osadniczych*, Arkady, Warszawa 1966; Z. Paszkowski, *Miasto idealne w perspektywie europejskiej i jego związku z urbanistyką współczesną*, Universitas, Kraków 2012; J. Słodczyk, *Historia planowania...*; J. Słodczyk, *Przestrzeń miasta i jej przeobrażenia*, Wydawnictwo Uniwersytetu Opolskiego, Opole 2003; M.E. Sokołowicz, *Rozwój terytorialny w świetle dorobku ekonomii instytucjonalnej. Przestrzeń – bliskość – instytucje*, Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź 2015.

połowie XX w., najpierw w USA, Europie Zachodniej, a później w krajach Europy Środkowo-Wschodniej¹⁰, wiązało się z procesem przesunięcia ich gospodarek z sektora produkcyjnego (sektor II) w kierunku sektora usług (sektor III). Zróżnicowanie to widoczne było szczególnie w przypadku Europy, która podzielona została politycznie w drugiej połowie XX w. Państwa i miasta europejskie rozwijały się zatem w warunkach różnych ustrojów politycznych i różnych modeli gospodarczych. Kraje Europy Zachodniej i Środkowo-Wschodniej po II wojnie światowej rozpoczęły proces odbudowy. Jednak w krajach zachodnich proces odbudowy odbywał się w duchu kapitalistycznej modernizacji (przy pomocy m.in. Stanów Zjednoczonych – tzw. plan Marshalla), a kraje środkowowschodniej Europy odbudowywały się w warunkach gospodarki nakazowo-rozdziałowej, nie do końca suwerennie, w systemie opartym na hegemonii ZSRR¹¹.

Kraje i miasta zachodnioeuropejskie w warunkach gospodarki rynkowej po około 10–15 latach szybkiego wzrostu powojennej modernizacji przeszły etap pogłębiającej się integracji gospodarczej (zob. schemat 1). Od lat 60. XX w. widoczny był przebiegający równolegle proces transformacji społeczno-gospodarczej tych krajów. Proces ten miał charakter globalny, był odpowiedzią na generalne przekształcenia gospodarek kapitalistycznych. Wynikał z malejącej roli tradycyjnego przemysłu na rzecz usług i przemysłów zaawansowanych technologii. W wyniku postępującego procesu transformacji kraje te już w latach 70. i 80. weszły na drogę „logiki późnego kapitalizmu”, co oznacza, że w gospodarkach i społeczeństwach tych państw wyraźnie widoczne były procesy postmodernizacyjne¹². W tym samym okresie kraje Środkowo-Wschodniej Europy w minimalnym stopniu brały udział we wspomnianych przemianach społeczno-gospodarczych i technologicznych. Pozostawanie poza światowymi trendami i przemianami, w związku z izolacją polityczną i gospodarczą, spowodowało, że kraje te nie przeszły przeobrażeń strukturalnych, a zachodzące w nich procesy nie kształtowały się w wyniku gry rynkowej, ale sterowane były przez działanie partii politycznych i socjalistycznych aparatów władzy. Kraje te, a tym samym miasta, aż do okresu przemian, które nastąpiły pod koniec lat 80., funkcjonowały w warunkach oderwania od globalnych procesów spo-

¹⁰ Miasta amerykańskie i zachodnioeuropejskie okres transformacji przechodziły w latach 80. i 90. XX w., a w miastach środkowoeuropejskich proces transformacji zapoczątkowany został na przełomie XX i XXI w.

¹¹ P. Churski, M. Dolata, J. Dominiak, J. Hauke, T. Herodowicz, B. Konecka-Szydłowska, A. Nowak, R. Perdał, M. Woźniak, *Współczesne przemiany czynników rozwoju społeczno-gospodarczego*, „Studia KPZK” 2018, t. 183, s. 70–71; P. Churski, T. Herodowicz, B. Konecka-Szydłowska, R. Perdał, *Czynniki rozwoju regionalnego w świetle współczesnych przemian społeczno-gospodarczych – dyskurs teoretyczny*, 01/2017 – Working Paper of FORSED Project, Zakład Analizy Regionalnej, Instytutu Geografii Społeczno-Ekonomicznej i Gospodarki Przestrzennej UAM, Poznań 2017, http://forsed.amu.edu.pl/admin/uploads/file/forsed_working_paper_no_01.pdf [dostęp: 17.07.2017].

¹² P. Churski, M. Dolata, J. Dominiak i in., *op. cit.*, s. 70–71.

łeczno-ekonomicznych. Sytuacja zmieniła się dopiero w wyniku transformacji ustrojowej przełomu lat 80. i 90. XX w. Kraje postsocjalistyczne stały w obliczu konkurencji wolnorynkowej z silnymi i dojrzałymi (często zintegrowanymi) gospodarkami kapitalistycznymi krajów zachodnioeuropejskich oraz gospodarek światowych o globalnym zasięgu i charakterze. Sytuacja ta wpłynęła na gospodarki krajów postsocjalistycznych, intensyfikując przemiany modernizacyjno-postmodernizacyjne.



Schemat 1. Główne przemiany społeczno-ekonomiczne wpływające na ewolucję miast przemysłowych w Europie

Źródło: P. Churski, M. Dolata, J. Dominiak i in., *op. cit.*, s. 67–88.

Wcześniejsze przemiany gospodarcze i społeczne w krajach potem postsocjalistycznych (w tym w Polsce), wynikające z wprowadzenia nowych form ustrojowych po II wojnie światowej, znalazły także odzwierciedlenie w sytuacji społeczno-ekonomicznej oraz strukturze przestrzennej miast. W okresie „socjalistycznym” decydującym czynnikiem rozwoju miast był przemysł. Intensywny proces industrializacji kraju wyprzedzał procesy urbanizacji. Konsekwencją tego był m.in. brak możliwości osiedlania się masowo napływającej ludności, która poszukiwała pracy w przemyśle. Nierówności w tempie rozwoju urbanizacji i industrializacji powodowały masowe dojazdy do pracy, co znacznie

wpłynęło na wzrost znaczenia komunikacji jako czynnika miastotwórczego. W miastach, które stawały się centrami na rynku pracy, w ruchu między miastami oraz w ruchu w strefie podmiejskiej tych miast powstawały liczne węzły komunikacji¹³. O znaczącej roli przemysłu jako czynnika miastotwórczego świadczy niezwykła dynamika rozwoju wielu intensywnie uprzemysławianych polskich miast.

W krajach o gospodarce socjalistycznej nastąpiły specyficzne tendencje rozwoju miast przemysłowych. W państwach o gospodarce rynkowej miasta traktowane były jako obszary walki i współzawodnictwa o zajęcie najlepszej pozycji przestrzennej, pozycji konkurencyjnej. Natomiast w krajach socjalistycznych punktem wyjścia do analiz i działalności były narzucone odgórnie nadrzędne cele określające działania poszczególnych jednostek. Występujące na niższych szczeblach sprzeczności były likwidowane w związku z centralizacją zarządzania gospodarką kraju. Najważniejsza była optymalizacja rozwoju miasta jako całości oraz dążenie do osiągnięcia możliwie najwyższych korzyści przy jednoczesnym ograniczaniu nakładów. Mniej istotną kwestią było natomiast, które z przedsiębiorstw państwowych będą ponosić te nakłady.

W latach 70., szczególnie po kryzysie naftowym z 1973 r., zaszły zmiany w organizacji produkcji, początkowo w krajach wysoko rozwiniętych, a następnie także w innych krajach. Były to zmiany społeczno-gospodarcze, technologiczne, związane ze skracaniem serii produkcji w wielu gałęziach przemysłu, w tym szczególnie w przemyśle lekkim, spożywczym, kosmetycznym, artykułów gospodarstwa domowego oraz samochodowym. Związane były z elastyczną specjalizacją produkcji, której celem było dostosowanie jej do zmieniających się coraz szybciej potrzeb rynku. Zmiany te określa się jako przejście od fordyzmu do postfordyzmu. Wpłynęły one znacząco na ukształtowany już system osadniczy. Wpłynęły na oblicza współczesnych miast, tworząc nowy typ miast określany jako poprzemysłowe (postindustrialne, postmodernistyczne)¹⁴. Ten typ miast różni się pod wieloma względami od miast ukształtowanych w okresie dynamicznego rozwoju przemysłu. Różnice dotyczą w szczególności bazy ekonomicznej, systemów zarządzania i planowania rozwoju, struktury społecznej oraz krajobrazu i rozmieszczenia w nich funkcji, jakie pełnią poszczególne obszary miasta.

¹³ R. Broł (red.), *Ekonomika i zarządzanie miastem*, Wydawnictwo Akademii Ekonomicznej im. Oskara Langego, Wrocław 2004, s. 5.

¹⁴ Kryzys fordyzmu miał swoje przyczyny zarówno po stronie podażowej, jak i popytowej. Po stronie popytu kluczową rolę odegrał wzrost cen ropy naftowej, który wymusił przesunięcia w kierunku popytu eksportowego, aby wyrównać deficyt w bilansie płatniczym. Działania te jednak nie przyniosły oczekiwanych rezultatów, bo zablokowała je konkurencja eksportowa wielu krajów i związana z tym zmiana relacji cen na niekorzyść eksporterów. R. Domański, *Geografia ekonomiczna. Ujęcie dynamiczne*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2006, s. 254–256; A. Jewtuchowicz, *Terytorium i współczesne dylematy jego rozwoju*, Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź 2012.