

Tomasz Kołakowski

Uniwersytet Ekonomiczny we Wrocławiu

PROJEKTY LOGISTYKI MIEJSKIEJ W LOKALNYCH PROGRAMACH REWITALIZACJI WYBRANYCH MIAST DOLNOŚLĄSKICH

Streszczenie: Głównym celem artykułu jest przedstawienie projektów logistyki miejskiej w kontekście możliwości ich kształtowania i dynamizowania przez rozwój obszarów miejskich. Omówiono istotę logistyki miejskiej, pojęcie projektu logistyki miejskiej, rodzaje i obszary realizacji projektów logistyki miejskiej, a także podmioty, które mogą inicjować omawiane przedsięwzięcia. W drugiej części artykułu dokonano przeglądu lokalnych programów rewitalizacji (LPR) największych miast województwa dolnośląskiego. Programy te zostały przeanalizowane pod kątem występowania w ich założeniach projektów bezpośrednio lub pośrednio oddziałujących na szeroko pojętą logistykę miejską.

Słowa kluczowe: logistyka, miasto, rewitalizacja.

1. Wstęp

Poprawa jakości życia mieszkańców miasta w nowoczesnej gospodarce wymaga właściwego funkcjonowania i zarządzania wieloma jego obszarami, niezbędny jest więc jego prawidłowy i zrównoważony rozwój społeczno-ekonomiczny. Brak odpowiednich mechanizmów i działań może spowodować, iż zostanie on zahamowany, co gorsza, miasto może przejść w stan stagnacji. Taka sytuacja, prócz negatywnych konsekwencji gospodarczych, wpływa niekorzystnie na poziom życia mieszkańców. Z tego też względu wszelkie dążenia zmierzające do poprawy atrakcyjności inwestycyjnej miasta, jego wizerunku, warunków prowadzenia działalności gospodarczej i funkcjonowania społeczności lokalnych, powinny stanowić kluczowy aspekt wśród działań wytyczonych przez ich władze.

Obecnie miasta stanowią główny obszar życia społecznego, gospodarczego i politycznego. Są ważnym ogniwem w procesach internacjonalizacji i globalizacji, nieustannie rośnie ich udział w rozwoju gospodarki globalnej, stają się „centrami dowodzenia” i stanowią podstawę rozwoju tzw. miastocentrycznego modelu gospodarki światowej [Szymańska 2007, s. 301]. W procesach tych coraz większego znaczenia zaczyna nabierać także logistyka miejska, która staje się istotnym elementem zarządzania obszarami miejskimi.

2. Logistyka miejska a rozwój miasta

Długa ewolucja tworu, jakim jest miasto, spowodowała, że w różnych częściach świata, a także w poszczególnych państwach, pojęcie miasta jest rozumiane i definiowane w rozmaity sposób. Zanim zapoczątkowana w drugiej połowie XVIII w. rewolucja przemysłowa doprowadziła do podziału świata na państwa rozwinięte i rozwijające się, łatwo było zdefiniować miasto jako ośrodek władzy, miejsce koncentracji handlu i rzemiosła, posiadające zazwyczaj kipiącą życiem dzielnicę centralną – siedzibę władz miejskich i kupców. Dziś definiowanie miasta nie jest tak proste i jednoznaczne.

Analiza przepisów poszczególnych krajów prowadzi do wniosku, że praktycznie każdy z nich posiada własną definicję miasta. W jednych za podstawę może służyć liczba ludności, w innych sposób zarobkowania mieszkańców, w jeszcze innych sposób zabudowy, najczęściej jednak podkreśla się kryteria ludnościowe bądź prawno-administracyjne. Dziś funkcjonuje wiele definicji miasta. Wszystkie zawierają wspomniane kryteria, jednak wskazanie najważniejszego nie jest już tak jednoznaczne.

W warunkach polskich formalna definicja miasta jest względnie prosta: miasto to „jednostka osadnicza o przewadze zwartej zabudowy i funkcjach nierolniczych, posiadająca prawa miejskie bądź status miasta nadany w trybie określonym odrębnymi przepisami” [*Ustawa z dnia 29 sierpnia 2003 r...* 2003, art. 2, ust. 3]. Definicja ta jest stosowana m.in. w statystykach Głównego Urzędu Statystycznego.

Miasto jest specyficznym organizmem, który ma do spełnienia określone funkcje w regionie czy kraju, zwłaszcza ukierunkowane na zaspokajanie potrzeb społeczeństwa. Z tego też względu musi być tak zorganizowane, by mogło funkcje te realizować.

Według J. Słodczyka, terminem „funkcje miasta” określa się rolę, jaką dany ośrodek odgrywa w życiu społecznym i gospodarczym większego obszaru (najbliższego otoczenia, regionu, kraju). Funkcje miasta można określić na podstawie działań społecznych i gospodarczych, które dostarczają mieszkańcom pracy i stanowią podstawę egzystencji i rozwoju miasta [Słodczyk 2001, s. 55].

Funkcje miast można klasyfikować w różny sposób. Z punktu widzenia tematyki powyższej pracy najważniejsza wydaje się funkcja transportowa (komunikacyjna). Pojawia się ona w opracowaniach wielu autorów. Według W. Czarneckiego, miasto powinno spełniać cztery podstawowe funkcje: praca (miejsce zarobkowania), mieszkanie (miejsce zamieszkania), wypoczynek (tereny zielone) oraz właśnie komunikacja, która stanowi spoiwo między pozostałymi funkcjami oraz między nimi a otoczeniem zewnętrznym [Czarnecki 1965, s. 9].

Słodczyk dowodzi, że z punktu widzenia miejsc pracy funkcje miasta można ogólnie podzielić na dwie grupy [Słodczyk 2001, s. 58-62]: produkcyjne i usługowe, w tym komunikacyjne. Również w opracowaniu R. Broła, M. Maj i D. Strahl funkcja komunikacyjna wskazywana jest jako jedna z podstawowych [Broł i in. 1990, s. 67].

Każde miasto charakteryzuje się specyficznym natężeniem poszczególnych funkcji. Zwykle jednak funkcja komunikacyjna (transportowa) jest jedną z głównych, a niekiedy staje się priorytetowa dla życia i funkcjonowania miasta, skupiająca pozostałe funkcje (np. miasta portowe, miasta leżące na skrzyżowaniach głównych szlaków komunikacyjnych).

Właściwa realizacja funkcji transportowej (komunikacyjnej) miasta wymaga więc od jego władz odpowiedniego zarządzania, zestawu działań i narzędzi, dzięki którym będzie możliwy właściwy rozwój danego obszaru. Specyfika miasta, polegająca na koncentracji przemysłu, handlu, usług i ludzi na niewielkim obszarze, powoduje powstawanie licznych problemów, zwłaszcza konkurowania o ograniczoną infrastrukturę miejską zapewniającą przemieszczanie i składowanie, co z kolei wpływa na rosnące koszty działalności i życia w mieście.

Rozwiązanie powyższych problemów wymaga więc podejścia zintegrowanego i systemowego w odniesieniu do organizmu, jakim jest miasto. Rolę taką obecnie może odgrywać właśnie logistyka miejska, definiowana m.in. jako proces planowania, realizowania i kontrolowania przepływów – inicjowanych na zewnątrz i skierowanych do miasta oraz inicjowanych w mieście i skierowanych na zewnątrz, przechodzących przez miasto, jak również zachodzących wyłącznie wewnątrz jego struktury – oraz towarzyszących im przepływów informacji, mający na celu zaspokojenie potrzeb miasta w dziedzinie jakości gospodarowania, życia i rozwoju [Szymczak 2008, s. 26].

Można więc powiedzieć, że logistyka miejska obejmuje działania uwarunkowane ruchowo, składające się na dzienny cykl życia miasta, jego przestrzeni ekonomicznej, społecznej i kulturowej [Rzeczyński 2004, s. 14-15]. Stanowiąc więc może narzędzie rozwiązywania problemów ruchu na obszarach zurbanizowanych, jakimi są miasta, aglomeracje miejskie, metropolie i megalopolis [Szymczak 2008, s. 25].

3. Istota i zakres projektów logistyki miejskiej

Przejawem realizowania założeń i wytycznych logistyki miejskiej mogą być różnego rodzaju projekty (przedsięwzięcia), stanowiące praktyczny wymiar rozwiązań, jakie należy wdrożyć w celu uniknięcia lub złagodzenia problemów związanych z przepływem produktów i osób na obszarach miejskich.

W literaturze pojęcie „projekt” jest rozpatrywane z dwóch punktów widzenia: szeroko rozumianych nauk o zarządzaniu oraz ekonomii rozwoju (*development economics*). W drugim przypadku projekt jest definiowany jako odstępianie od bieżącej konsumpcji zasobów w celu uzyskania dodatkowych zasobów w przyszłości [Curry, Wiess 1994, s. 3]. M. Potts wskazuje na projekt jako przedsięwzięcie posiadające precyzyjnie zdefiniowany zestaw celów, obejmujące inwestowanie rzadkich zasobów, planowane, finansowane i inwestowane, jako niezależną całość ze ściśle wyznaczonym początkiem i końcem, beneficjentami, zakresem geograficznym i organizacyjnym [Potts 2002, s. 12].

Podstawową różnicą obu definicji jest zakres celów i efektów, branych pod uwagę przy ocenie opłacalności projektów. W pierwszym przypadku projekt odnosi się do osiągania celów biznesowych przez dane przedsiębiorstwo (grupę przedsiębiorstw), natomiast w drugim cel ma zwykle szerszy wymiar i dotyczy danej grupy docelowej (np. społeczność lokalna), a nawet całej gospodarki.

Szeroka, w obecnym czasie, popularność pojęcia „projekt” powoduje, że znajduje się ono również w sferze zainteresowań logistyki, w tym logistyki miejskiej.

Tabela 1. Przykładowe kryteria podziału i rodzaje projektów logistyki miejskiej

Kryterium	Rodzaje projektów
Przedmiotowe	<ul style="list-style-type: none"> – projekty dotyczące transportu towarowego (dostawczego, wywozowego) w mieście oraz przewozów tranzytowych: budowa obwodnic miast, przebudowa głównych arterii miejskich; – projekty związane z zabezpieczaniem i składowaniem dóbr na rzecz miasta: budowa placów składowych, magazynów, centrów dystrybucji, centrów logistycznych; – projekty dotyczące osobowego transportu miejskiego i podmiejskiego oraz osobowego ruchu tranzytowego, np. budowa nowych linii tramwajowych, zakup nowego taboru komunikacji miejskiej, modernizacja linii kolejek podmiejskich, budowa centrów przesiadkowych; – projekty z zakresu zaopatrzenia miasta w różnego rodzaju media (np. woda, gaz, ciepło, energia elektryczna): budowa nowych i modernizacja istniejących sieci przesyłowych oraz infrastruktury towarzyszącej; – projekty dotyczące odprowadzania i wywozu nieczystości i śmieci z miasta: budowa i modernizacja kanalizacji sanitarnej, deszczowej, ogólnospławnej, budowa wysypisk śmieci i oczyszczalni ścieków, organizacja systemu zbiórki i selekcji odpadów komunalnych i przemysłowych; – projekty związane z poprawą sprawności i bezpieczeństwa przemieszczania się mieszkańców miasta i osób napływowych po obszarze miasta: tworzenie systemu i budowa sieci dróg rowerowych, budowa parkingów, budowa kładek dla pieszych nad głównymi ulicami.
Podmiotowe	<ul style="list-style-type: none"> – publiczne – inicjowane i wdrażane przez władze miasta; – quasi-publiczne – realizowane przez spółki komunalne z udziałem miasta; – prywatne i społeczne – planowane i wdrażane przez podmioty gospodarcze funkcjonujące na obszarze miasta oraz mieszkańców miasta (w postaci inicjatyw obywatelskich, za pośrednictwem organizacji społecznych, np. stowarzyszeń); – realizowane w partnerstwie publiczno-prywatnym, przy zastosowaniu modelu BOT (<i>build-operate-transfer</i>).

Źródło: opracowanie własne na podstawie: [Szymczak 2008, s. 29-33].

Jak dowodzą J. Witkowski i B. Rodawski, projekty logistyczne to jednorazowe, ograniczone czasowo i budżetowo przedsięwzięcia, których realizacja służy poprawie sprawności i efektywności przepływów produktów oraz towarzyszących im informacji w przedsiębiorstwach, łańcuchach dostaw lub układach przestrzennych [Witkowski, Rodawski 2007, s. 3]. Można wśród nich wyróżnić m.in.: przedsię-

wzięcia w zakresie rozmieszczenia zakładów produkcyjnych i składów, transportu, magazynowania, rozwoju lub modernizacji liniowych elementów infrastruktury logistycznej, zarządzania zapasami, obsługi klientów. Przedsięwzięcia te mogą być dodatkowo rozpatrywane w skali zarówno mikroekonomicznej, mezoekonomicznej, jak i makroekonomicznej, projekty logistyczne mogą więc oddziaływać nie tylko na podmioty je implementujące, ale także na całe ich otoczenie [Witkowski, Rodawski 2007, s. 3-4].

Na podstawie przytoczonych definicji można zatem stwierdzić, że projekt logistyki miejskiej jest specyficznym rodzajem projektu logistycznego, który możemy zdefiniować jako niepowtarzalne, jednorazowe przedsięwzięcie, o ściśle określonych ramach czasowych i budżetowych, którego realizacja służy poprawie sprawności i efektywności przepływów produktów i osób oraz towarzyszących im informacji w miejskich systemach logistycznych.

Zakres przedmiotowy oraz lista podmiotów będących inicjatorami potencjalnych projektów logistyki miejskiej może być bardzo zróżnicowana (tab.1).

Obok projektów *stricte* infrastrukturalnych (tzw. twardych projektów) niezbędną jest oczywiście realizacja przedsięwzięć i przeprowadzanie działań o charakterze informacyjnym, szkoleniowym, edukacyjnym czy legislacyjnym. Można tu wspomnieć o różnego rodzaju specjalistycznych szkoleniach dla pracowników administracji samorządowej, dotyczących bezpośrednio lub pośrednio problematyki logistyki miejskiej, kampaniach informacyjnych kierowanych do mieszkańców miasta (np. związanych z selektywną zbiórką śmieci czy kształtowaniem postaw w zakresie korzystania z komunikacji zbiorowej), jak również o działaniach mających na celu wprowadzenie nowych regulacji prawnych [Drobniak 2008, s. 26]. Projekty takie bardzo często w istotny sposób mogą wspierać realizację założeń i celów logistyki miejskiej.

4. Projekty logistyki miejskiej w lokalnych programach rewitalizacji

Właściwa realizacja i wdrożenie założeń logistyki miejskiej wymaga odpowiednich ram strategicznych, planistycznych i organizacyjno-prawnych, tworzonych przez władze miasta. Ujęcie logistyki miejskiej w kluczowych dla rozwoju miasta dokumentach, np. strategia rozwoju, wieloletni plan inwestycyjny itp., w istotny sposób będzie warunkowało praktyczną implementację koncepcji logistyki miejskiej.

Problemy dotyczące realizacji założeń logistyki miejskiej bardzo często odnoszą się do centrum miasta oraz łączenia go z obszarami otaczającymi. Tam bowiem zwykle koncentruje się życie biznesowe, kulturalne i rozrywkowe, a to wiąże się z przepływem dużych ilości ładunków i osób oraz dużym zatłoczeniem. Dodatkowo centra miast zwykle mają charakter zabytkowy, co jeszcze bardziej utrudnia ich rozwój często prowadzi do konfliktu interesów, np. działania ukierunkowane na ułatwienie przepływu osób oraz poprawę dostępności i komunikacji w centrum miasta mogą

kolidować z założeniami dotyczącymi estetyki i dbałości o jego zabytkowy charakter. Ważna jest zatem odpowiednia polityka władz, normowana zapisami m.in. w lokalnych programach rewitalizacji (LPR), które w wielu przypadkach odnoszą się właśnie do centrów miast.

Lokalny program rewitalizacji jest definiowany jako „zespół działań rewitalizacyjnych podejmowanych w oparciu o wspólną, zintegrowaną i zrównoważoną strategię mającą na celu ograniczenie wysokiej koncentracji problemów gospodarczych, ekologicznych oraz społecznych na określonym obszarze miasta” [Wytoczne dotyczące przygotowania... 2008, s. 2]. Program ten zawiera m.in. wykaz określonych projektów (zadań) kluczowych z punktu widzenia interesów lokalnej społeczności i władz miasta oraz stanowi narzędzie sprawnej kontroli i koordynowania ich realizacji. LPR, obok wniosku aplikacyjnego i studium wykonalności, jest też głównym dokumentem warunkującym pozyskanie funduszy unijnych, m.in. na rewitalizację miast w ramach Priorytetu 9. Regionalnego Programu Operacyjnego dla Województwa Dolnośląskiego na lata 2007-2013.

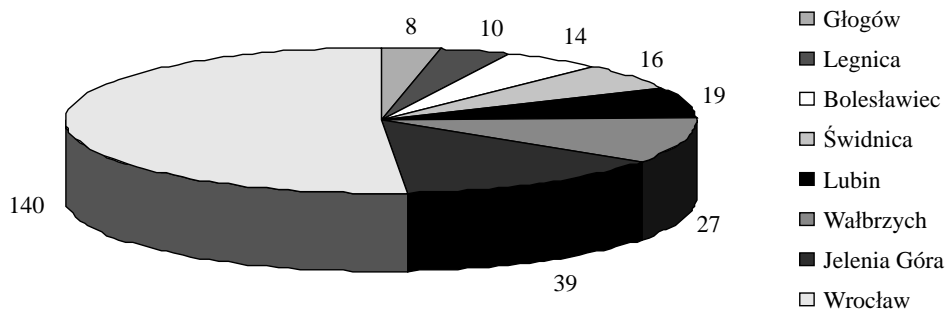
Proces rewitalizacji definiowany jest jako „kompleksowy, skoordynowany, wieloletni, prowadzony na określonym obszarze proces przemian przestrzennych, technicznych, społecznych i ekonomicznych, inicjowany przez samorząd terytorialny (głównie lokalny) w celu wyprowadzenia tego obszaru ze stanu kryzysowego, poprzez nadanie mu nowej jakości funkcjonalnej i stworzenie warunków do jego rozwoju, w oparciu o charakterystyczne uwarunkowania endogeniczne” [Wytoczne dotyczące przygotowania... 2008, s. 2].

Wśród projektów rewitalizacyjnych mogą pojawić się również dotyczące szeroko pojętej logistyki miejskiej, np. budowa i/lub remonty publicznej infrastruktury transportowej wspomagającej rozwój funkcji rekreacyjnych, kulturalnych, sportowych, turystycznych itp.; poprawa funkcjonalności struktury ruchu kołowego i ruchu pieszego, przy zachowaniu zasad estetyki przestrzeni publicznych oraz ze szczególnym uwzględnieniem ochrony środowiska.

Z tego też względu na potrzeby niniejszego artykułu dokonano przeglądu LPR największych miast Dolnego Śląska w celu identyfikacji w ich założeniach projektów (zadań), które w bezpośredni lub pośredni sposób nawiązują do logistyki miejskiej. Przegląd ten pozwoli odpowiedzieć na pytanie: czy i w jakim stopniu LPR mogą przyczynić się do poprawy lub rozwoju systemu logistycznego miasta.

Jak już wspomniano, analizie poddano LPR największych miast Dolnego Śląska: Wrocławia, Wałbrzycha, Legnicy, Jeleniej Góry, Lubina Głogowa, Świdnicy i Bolesławca. Miasta te stanowią główne ośrodki rozwoju lokalnego, a jednocześnie wywierają wpływ na rozwój i atrakcyjność całego regionu. Miasta te stanowią również istotne węzły komunikacyjne na mapie Dolnego Śląska, z dobrze rozwiniętą komunikacją miejską i podmiejską. Dobór miast był również podyktowany delimitacją wprowadzoną przez Zarząd Województwa Dolnośląskiego pełniącego funkcję Instytucji Zarządzającej Regionalnym Programem Operacyjnym dla Województwa Dolnośląskiego na lata 2007-2013. Zostały one zakwalifikowane do trzech

pierwszych (spośród pięciu) grup, w ramach których miastom tym będzie udzielane wsparcie [Wytoczne dotyczące przygotowania... 2008, s. 3].

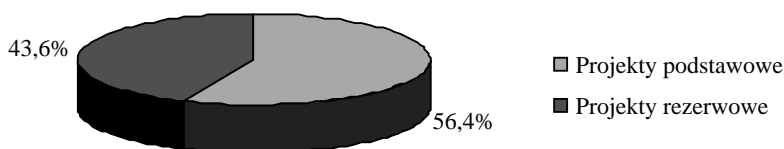


Rys. 1. Liczba projektów zapisana w LPR wybranych miast dolnośląskich na lata 2007-2013

Źródło: opracowanie własne.

Na podstawie analizy ustalono, że łączna liczba projektów zapisanych do realizacji w ramach LPR powyższych miast wynosi 273, w tym największą liczbę projektów wskazano we Wrocławiu (140), następnie w Jeleniej Górze, Wałbrzychu, Lubinie, Świdnicy, Bolesławcu, Legnicy i Głogowie (rys. 1).

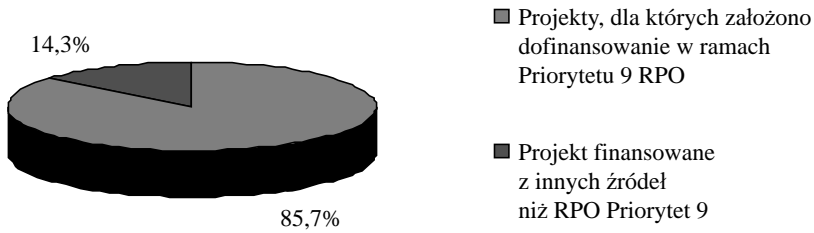
Liczba projektów odnosi się zarówno do wpisanych w LPR na listę podstawową, jak i rezerwową. Z analiz wynika, że istnieje względnie równomierny podział pomiędzy te dwie grupy, z nieznaczną przewagą projektów podstawowych – 154 projekty (56,4%). Są to projekty ubiegające się o dofinansowanie ze środków pomocowych i przewidziane są do bezpośredniej realizacji ze względu na ich kluczowy charakter dla rewitalizowanego obszaru (rys. 2).



Rys. 2. Udział projektów z listy podstawowej i rezerwowej w ogólnej liczbie projektów w ramach LPR wybranych miast dolnośląskich na lata 2007-2013 (w %)

Źródło: opracowanie własne.

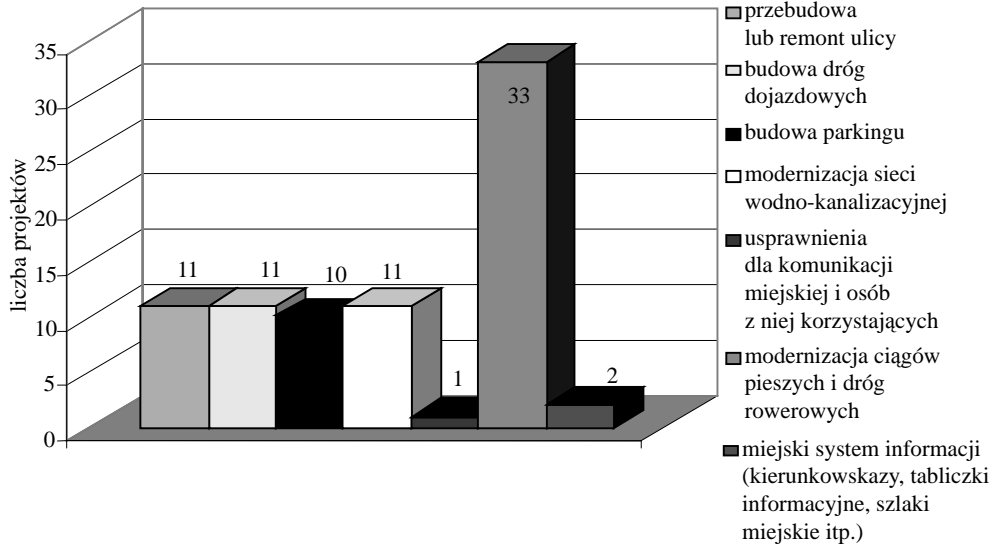
W grupie analizowanych projektów przeważały te, dla których przewidywano dofinansowanie w ramach Priorytetu 9. „Miasta” Regionalnego Programu Operacyjnego dla Województwa Dolnośląskiego na lata 2007-2010 – 234 projekty (85,7%). Dla pozostałych przewidziano finansowanie wyłącznie ze środków własnych beneficjenta, np. miasta, wspólnoty mieszkaniowej, lub przy współudziale środków z innych programów operacyjnych (rys. 3).



Rys. 3. Podział projektów pod względem źródła dofinansowania w LPR wybranych miast dolnośląskich na lata 2007-2013 (w %)

Źródło: opracowanie własne.

W tak scharakteryzowanej grupie projektów zidentyfikowano 41 przedsięwzięć, w których przewidziano realizację działań przyczyniających się bezpośrednio lub pośrednio do poprawy lub rozwoju systemu logistycznego miasta. Projekty te stanowiły zatem 15,0% wszystkich projektów przewidzianych do realizacji w ramach LPR omawianych miast. Pozwala to twierdzić, że przedsięwzięcia z zakresu logistyki miejskiej nie stanowią istotnego obszaru w ramach działań rewitalizacyjnych. Nie są też jednak obszarem całkowicie marginalizowanym.



Rys. 4. Rodzaje działań w ramach zidentyfikowanych projektów z zakresu logistyki miejskiej w LPR wybranych miast dolnośląskich na lata 2007-2013

Źródło: opracowanie własne.

Z punktu widzenia rodzaju działań podejmowanych w ramach projektu (rys. 4), najczęściej było przedsięwzięć, w których zakładano modernizację lub budowę ciągów pieszych i rowerowych – 33 projekty (12,1% w odniesieniu do ogółu projektów). W 11 przypadkach (4,0%) przewidziano budowę lub przebudowę całych ulic. Podobna liczba projektów zawierała działania dotyczące budowy dróg dojazdowych oraz modernizacji sieci wodno-kanalizacyjnej. W przypadku 10 projektów (3,7%) zaplanowano budowę parkingów lub miejsc postojowych. Zidentyfikowano również 2 projekty zakładające stworzenie miejskiego systemu informacyjnego opartego na kierunkowskazach i tablicach informacyjnych oraz 1 projekt, w którym działania ukierunkowane były m.in. na wprowadzenie usprawnień dla funkcjonowania komunikacji miejskiej oraz osób z niej korzystających¹.

Dodatkowo należy zaznaczyć, że wśród wspomnianych 41 projektów tylko 13 w całości i bezpośrednio dotyczyło przedsięwzięć z zakresu szeroko pojętej logistyki miejskiej, np. projekt budowy parkingu na zasadzie Park&Ride lub budowa drogi dojazdowej do strefy aktywności gospodarczej. W pozostałych 28 przypadkach działania, które można zakwalifikować jako wspomagające poprawę lub rozwój systemu logistycznego miasta, były wyłącznie jednymi z wielu w ramach danego projektu, bardzo często realizowanymi dodatkowo, nie stanowiącymi rdzenia przedsięwzięcia.

5. Podsumowanie

Analiza dokumentów, jakimi są lokalne programy rewitalizacji, wskazała, że wśród wielu projektów, jakie zostały przewidziane do realizacji w ramach działań rewitalizacyjnych największych miast Dolnego Śląska, występują również takie, które mogą wpływać na poprawę lub rozwój systemu logistycznego miasta. Jednak odsetek tych projektów nie jest zbyt duży. Powodów takiego stanu rzeczy może być kilka:

1) istnieje możliwość finansowania projektów logistyki miejskiej w ramach innych priorytetów Regionalnego Programu Operacyjnego dla Województwa dolnośląskiego na lata 2007-2013, np. Priorytet 3. „Transport” lub Priorytet 4. „Środowisko i bezpieczeństwo ekologiczne”;

2) brak odpowiedniej świadomości lokalnych władz co do konieczności kształtowania systemów logistycznych miasta i uwzględniania ich założeń w programach rewitalizacji, zwłaszcza w odniesieniu do centrów miast;

3) logistyka miejska stanowi względnie nowe zagadnienie w systemie zarządzania miastem, nie jest więc traktowana na równym poziomie z innymi dziedzinami gospodarki miejskiej, takimi jak gospodarka komunalna, mieszkaniowa itp.;

4) w strukturze urzędów miast brak osoby (lub zespołu osób), która posiadałaby właściwe kompetencje i odpowiadałaby za koordynację działań (formalnie lub

¹ W niektórych projektach przewidziano realizację kilku wymienionych działań w ramach jednego przedsięwzięcia.

nieformalnie) w obrębie logistyki miejskiej, prowadząc mediacje pomiędzy poszczególnymi kierownikami i jednostkami organizacyjnymi urzędu.

Warto tu również zaznaczyć, że w ramach analizowanych lokalnych programów rewitalizacji przeważały projekty z zakresu remontów kamienic, zwykle obiektów zabytkowych, zwłaszcza ich elewacji frontowych, dachów, klatek schodowych itp. Wynika z tego, że proces rewitalizacji nadal rozumiany jest głównie jako przywrócenie do funkcjonowania tych obiektów, głównie zabytkowych kamienic i przestrzeni publicznych, które wymagają działań naprawczych. Mówiąc natomiast o rewitalizacji z perspektywy doświadczeń krajów zachodnieuropejskich, nie można mieć na myśli tylko i wyłącznie zabudowy mieszkalnej. Rewitalizacja musi być rozumiana jako kompleksowy i długotrwały program działań operacyjnych, mający na celu nie tylko przywrócenie do życia terenów miejskich (najczęściej dawnej dzielnicy miasta) przez modernizację i remonty tkanki mieszkaniowej, ale także ożywienie gospodarcze oraz rozwiązywanie problemów natury społecznej i środowiskowej.

Proces rewitalizacji musi więc, przez swą kompleksowość, uwzględniać wszelkie aspekty związane z możliwością przywrócenia i odnowy obszaru zurbanizowanego, którego przestrzeń, funkcje i substancja uległy degradacji. Projekty związane z rozwojem systemu logistycznego miasta powinny być istotnym elementem tego procesu i sprzyjać pojawiającym się tendencjom umożliwiającym prawidłowy rozwój ekonomiczny i społeczny danego terenu.

Literatura

- Brol R., Maj M., Strahl D., *Metody typologii miast*, Wydawnictwo Akademii Ekonomicznej we Wrocławiu, Wrocław 1990.
- Curry S., Wiess J., *Project Analysis in Developing Countries*, The Macmillan Press LTD, London 1994.
- Czarnecki W., *Planowanie miast i osiedli*, cz. I, PWN, Warszawa 1965.
- Drobnia A., *Podstawy oceny efektywności projektów publicznych*, Wydawnictwo Akademii Ekonomicznej w Katowicach, Katowice 2008.
- Potts D., *Project Planning and Analysis for Development*, Reinner, London 2002.
- Rzeczyński B., *Technologia i logistyka transportu a dynamika przestrzeni ekonomicznej miasta*, „Logistyka” 2004, nr 2.
- Słodczyk J., *Przestrzeń miasta i jej przeobrażenia*, Wydawnictwo Uniwersytetu Opolskiego, Opole 2001.
- Szymańska D., *Urbanizacja na świecie*, PWN, Warszawa 2007.
- Szymczak M., *Logistyka miejska*, Wydawnictwo Akademii Ekonomicznej w Poznaniu, Poznań 2008.
- Ustawa z dnia 29 sierpnia 2003 r. o urzędowych nazwach miejscowości i obiektów fizjograficznych*, DzU 2003, nr 166, poz. 1612.
- Witkowski J., Rodawski B., *Pojęcie i typologia projektów logistycznych*, „Gospodarka Materialowa i Logistyka” 2007, nr 3.
- Wytyczne dotyczące przygotowania Lokalnego Programu Rewitalizacji jako podstawy udzielania wsparcia z Regionalnego Programu Operacyjnego dla Województwa Dolnośląskiego na lata 2007-2013*, Instytucja Zarządzająca Regionalnym Programem Operacyjnym dla Województwa Dolnośląskiego na lata 2007-2013, grudzień 2008.

CITY LOGISTICS PROJECTS IN LOCAL REVITALIZATION PROGRAMMES OF SELECTED LOWER SILESIAN CITIES

Summary: The main objective of the hereby article is to present the concept of city logistics concepts in the context of opportunities for constructing and vitalizing urban development by means of their implementation. The article presents the substance of city logistics, the concept, types and areas of a city logistics project, as well as entities which could act as the initiators of the discussed projects. The second part of the article presents the review of Local Revitalization Programmes for the biggest towns in Lower Silesia region. Programmes' assumptions are analyzed regarding the presence of such projects which are directly or indirectly influencing the broadly understood city logistics.