

PRACE NAUKOWE

Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu

RESEARCH PAPERS

of Wrocław University of Economics

Nr 383

Ekonomiczne, społeczne i środowiskowe uwarunkowania logistyki

Redaktorzy naukow
Jarosław Witkowski
Agnieszka Skowrońska



Wydawnictwo Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu
Wrocław 2015

Redaktor Wydawnictwa: Elżbieta Kożuchowska

Redakcja techniczna: Barbara Łopusiewicz

Korekta: Barbara Cibis

Łamanie: Adam Dębski

Projekt okładki: Beata Dębska

Informacje o naborze artykułów i zasadach recenzowania
znajdują się na stronie internetowej Wydawnictwa
www.pracnaukowe.ue.wroc.pl
www.wydawnictwo.ue.wroc.pl

Kopiowanie i powielanie w jakiegokolwiek formie
wymaga pisemnej zgody Wydawcy

© Copyright by Uniwersytet Ekonomiczny we Wrocławiu
Wrocław 2015

ISSN 1899-3192

e-ISSN 2392-0041

ISBN 978-83-7695-487-5

Wersja pierwotna: publikacja drukowana

Zamówienia na opublikowane prace należy składać na adres:
Wydawnictwo Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu
tel./fax 71 36 80 602; e-mail: econbook@ue.wroc.pl
www.ksiegarnia.ue.wroc.pl

Druk i oprawa: EXPOL

Spis treści

Wstęp.....	9
------------	---

Część 1. Logistyka miejska i usługi logistyczne w sektorze usług publicznych w warunkach ograniczeń budżetowych

Grażyna Chaberek-Karwacka: Teoretyczne kryteria kształtowania logistyki ostatniej mili i realne możliwości ich wykorzystania na obszarze największych aglomeracji w Polsce	13
Marzenna Cichosz: Innowacje w logistyce miejskiej – zrównoważony transport publiczny	26
Stanisław Iwan: Zarządzanie miejskim transportem towarowym w kontekście budowania konsensusu pomiędzy zróżnicowanymi oczekiwaniami jego interesariuszy	40
Sabina Kauf: Zarządzanie łańcuchem dostaw w sektorze publicznym.....	50
Maja Kiba-Janiak: Projekty logistyki miejskiej w warunkach ograniczeń budżetowych.....	60
Tomasz Kołakowski: Skuteczne i efektywne wdrażanie rozwiązań projektowych w zakresie logistyki miejskiej – wybrane zagadnienia	74
Kinga Kijewska: Rola menedżera logistyki miejskiej w usprawnianiu organizacji przewozów towarowych w miastach	87
Krzysztof Lewandowski: Propozycja redukcji kosztów w realizacji dostaw w centrum miasta na przykładzie Jeleniej Góry	95
Katarzyna Nowicka: Innowacje w logistyce miejskiej – ITS jako usługa.....	108
Barbara Ocicka: Perspektywy rozwoju potencjału logistycznego regionu łódzkiego	121
Bohdan Pac: Istota zarządzania zabezpieczeniem logistycznym w sytuacjach kryzysowych i stanach nadzwyczajnych.....	132
Aneta Pluta-Zaremba: Innowacje w logistyce miejskiej – zrównoważony transport towarów	154
Jacek Szoltysek, Rafał Otręba: Wieloaspektowa analiza czynników kształtujących poczucie jakości życia w mieście – jako przesłanka tworzenia polityki logistycznej miasta.....	166
Jacek Szoltysek, Sebastian Twaróg: Outsourcing obsługi logistycznej szpitali w warunkach kryzysu	187
Rajmund Żuryński: Perspektywa zarządzania projektami logistycznymi w organizacji masowych imprez sportowych w sytuacjach kryzysowych	200

Część 2. Zrównoważone łańcuchy dostaw i zielona logistyka w sytuacjach kryzysowych

Monika Bąk-Sokołowska: Znaczenie zrównoważonej logistyki w redukcji kosztów i poprawie jakości obsługi na przykładzie wybranych firm.....	217
Anna Baraniecka: Rozwój ekologicznych łańcuchów dostaw jako skutek kryzysów: ekonomicznego i środowiskowego	235
Sławomir Drożdziejki: Działania Unii Europejskiej zmierzające do implementacji dyrektywy antysiarkowej II w portach morskich.....	249
Agata Mesjasz-Lech: Kryteria optymalizacji przepływów zwrotnych w zielonych łańcuchach dostaw.....	266
Adam Sadowski, Katarzyna Michniewska: Logistyka w usługach publicznych. Analiza wartości rynku surowców wtórnych.....	280
Blanka Tundys: Zielony łańcuch dostaw w gospodarce o okrężnym obiegu – założenia, relacje, implikacje.....	288
Krzysztof Witkowski: Aspekt logistyki zwrotów i recyklingu tworzyw sztucznych	302

Summaries

Part 1. City logistics and logistic services in the public service sector in the conditions of budgetary constraints

Grażyna Chaberek-Karwacka: Theoretical criteria for shaping the last mile logistics and real possibilities of their use in the area of the largest Polish agglomerations.....	25
Marzenna Cichosz: Innovations in urban logistics – sustainable public transport.....	39
Stanisław Iwan: Urban freight transport management in the context of consensus building between different stakeholders expectations	49
Sabina Kauf: Supply chain management in the public sector	59
Maja Kiba-Janiak: City logistics projects under budget restrictions.....	73
Tomasz Kołakowski: Effective and efficient implementation of project solutions in the field of city logistics – selected issues.....	86
Kinga Kijewska: The role of City Logistics Manager in the improvement of freight transport organization in cities	94
Krzysztof Lewandowski: The proposition of mutual reduction of delivery cost in the city center on the example of Jelenia Góra	107
Katarzyna Nowicka: Innovations in city logistics – ITS as a service.....	120

Barbara Ocicka: The development perspectives for logistics potential of Łódź region.....	131
Bohdan Pac: The role of logistic support management in the crisis and extreme situations.....	153
Aneta Pluta-Zaremba: Innovations in the city logistics focused on sustainable transport of goods.....	165
Jacek Szoltysek, Rafał Otręba: Multi-aspect analysis of factors that affect a sense of quality of life in a city – as a premise for elaborating a city logistic policy	186
Jacek Szoltysek, Sebastian Twaróg: Outsourcing of logistics services in hospitals in the conditions of crisis.....	198
Rajmund Żuryński: Logistics projects management – mass, sporting events in crisis situations	214

Part 2. Sustainable supply chains and the green logistics in crisis situations

Monika Bąk-Sokolowska: The importance of sustainable logistics in the reduction of costs and in the improvement of quality of service based on selected companies	234
Anna Baraniecka: The development of eco-logistic supply chains as the result of economic and environmental crises	248
Sławomir Drożdziejki: European Union political activity aimed at the implementation of anti sulphur directive II in sea ports	265
Agata Mesjasz-Lech: Reverse flows optimization criteria for green supply chains.....	279
Adam Sadowski, Katarzyna Michniewska: Logistics in public services. Secondary raw material market value analysis	287
Blanka Tundys: Green supply chain in circular economy – assumptions, relations, implications.....	301
Krzysztof Witkowski: The aspect of reverse logistics and recycling of plastics	317

Jacek Szoltysek

Uniwersytet Ekonomiczny w Katowicach
e-mail: szoltysek@ue.katowice.pl

Rafał Otręba

Zespół Szkół Ogólnokształcących im. Jana Pawła II w Rudzie Śląskiej
e-mail: zso3rotreba@o2.pl

WIELOASPEKTOWA ANALIZA CZYNNIKÓW KSZTAŁTUJĄCYCH POCZUCIE JAKOŚCI ŻYCIA W MIEŚCIE – JAKO PRZESŁANKA TWORZENIA POLITYKI LOGISTYCZNEJ MIASTA

Streszczenie: Artykuł poświęcono potencjałowi badań mieszkańców miast w zakresie oceny ich jakości życia dla tworzenia polityki logistycznej miast. Celem było zaprezentowanie zależności pomiędzy odczuwaną jakością życia w mieście a działaniami logistycznymi, jakie są domeną logistyki miasta. Przesłanki do wnioskowania pochodzą z badań rozpoczętych w 2014 roku.

Słowa kluczowe: logistyka miasta, badanie opinii, polityka logistyczna miasta, jakość życia w mieście.

DOI: 10.15611/pn.2015.383.13

1. Wstęp

Rozwój miast związany jest z dostosowywaniem oferty usług miejskich do potrzeb perspektywicznych mieszkańców, którzy przysporzą miastu korzyści konkurencyjnych. Z taką myślą wiele miast konstruuje swoje plany na przyszłość. Przyszłość demograficzna miast jest już dobrze rozpoznana. Liczba seniorów i struktura wiekowa tej grupy osób zdecyduje o tym, że nie da się dłużej lekceważyć ich obecności oraz praw w obszarach miejskich. Jest to grupa użytkowników współcześnie w planach rozwojowych miast ignorowanych. Seniorzy w polskich miastach zmieniają swój profil z osób niezaradnych życiowo, słabych ekonomicznie i politycznie w osoby świadome swoich praw i obowiązków. Jednocześnie, jak wynika z przeprowadzonych badań, stan zdrowia seniorów w istotny sposób wpływa na ich zdolność do prawidłowego rozpoznawania i oceniania rzeczywistości oraz w znacznym stopniu ogranicza możliwości samodzielnego funkcjonowania (por. [Szoltysek 2014]). Ta

dwoistość profilu seniorów jest źródłem wielu dylematów, związanych ze sposobem traktowania ich jako grupy interesów społecznych i politycznych. Na fakt zwiększającej się roli osób starszych w miastach nie można się współcześnie zamykać. Stąd ta grupa użytkowników miast, którzy osiągnęli wiek określający starość, zmusi miasta (ich władze oraz społeczność) do dostosowania przestrzeni publicznej w miastach (w szerokim znaczeniu) oraz funkcji miasta¹ do potrzeb seniorów. Dlatego konieczne jest rozpoznanie potrzeb seniorów, źródeł tych potrzeb i zaproponowanie działań, które dostosują funkcje i przestrzeń miasta do przyjaznego, bezpiecznego i aktywnego funkcjonowania seniorów. W tych obszarach, które związane są z realizacją potrzeb mobilnościowych, logistyka (w tym szczególnie logistyka miasta) może zaferować wachlarz metod i narzędzi ułatwiających prawidłowe funkcjonowanie osób starszych w miastach, będąc gwarantem ich swobód obywatelskich.

2. Miasto a jakość życia – kilka refleksji

Od dawna wiadomo, że szanse rozwojowe miast są bezpośrednio powiązane z satysfakcją, jakiej dostarczają one ich użytkownikom poprzez wykonywanie funkcji miast. Sprawność realizacyjna miast², powiązana ze sprawnością pokonywania przestrzeni, jest jednym z wymiarów waloryzacji zarówno samych miast, jak i jakości życia mieszkańców.

Środowisko zapewnia człowiekowi odpowiednią jakość życia³. Mówiąc o życiu w miastach – tym środowiskiem jest miasto, pojmowane jako „wspólna przestrzeń, należąca do społeczności ją zamieszkującej, mającej prawo do zagwarantowania jej warunków spełnienia politycznego, społecznego i ekologicznego, zakładając jednocześnie obowiązek solidarności”⁴. Istnienie związków pomiędzy poziomem życia w mieście (jakością życia) a impulsami rozwojowymi miast i zdolności ich do budowy przewag konkurencyjnych jest już dobrze wykazane i udowodnione.

¹ Funkcje miasta to każda działalność społeczno-gospodarcza wykonywana na rzecz jego użytkowników oraz otoczenia, niezależnie od jej rangi ekonomicznej i przestrzennej. Poza tym miasta mogą pełnić funkcje: polityczno-administracyjne, militarno-obronne, usługowe, produkcyjne i inne. [Szołtysek 2009a].

² Sprawność realizacyjna miast to skrót myślowy związany ze sprawnością w realizowaniu funkcji miast.

³ Jakość życia rozumiana jest potocznie jako ogólny dobrobyt ludzi i jakość środowiska, w którym żyją. To określenie, niezwykle lapidarne, bywa często poszerzane o rozmaite interpretacje czy dopowiedzenia (uściślenia). W literaturze przedmiotu istnieje wiele określeń jakości życia, stworzonych w perspektywie uprawianych przez ich autorów dyscyplin naukowych. Dla rozważań niniejszego artykułu następujące określenie jest wystarczająco pojemne: „Jakość życia to stopień zaspokojenia materialnych i niematerialnych potrzeb jednostki i grup społecznych. Określają ją zarówno czynniki obiektywne, np. przeciętne trwanie życia, zasięg ubóstwa, poziom skolaryzacji, jak i subiektywne, np. poziom szczęścia, stres czy sens życia” [Nowy leksykon PWN 1998].

⁴ Definicja podana przez The European Charter for the Safeguarding of Human Rights in the City adopting the stance of the European Charter of Local Autonomy.

Miasto stanowi swoisty fenomen. Tyle możemy znaleźć opisów i definicji, ile pryzmatów spojrzeń uda nam się jako obserwatorom zidentyfikować. Jednak wśród wielu trendów, jakie obserwujemy współcześnie, i niepotrzebnego konkurowania w prawie do wyłączności opisywania miast warto poszukać kompromisu wokół założenia, że to nie infrastruktura, nie zamysły estetyczne, ale ludzie jako zgromadzenia osobowości, dobrowolnie godzących się na współistnienie obok siebie, stanowią lub raczej współtworzą miasto. Wszystko pozostałe – to skutek tego współżycia. Miasto stanowi zatem przestrzeń spotkania, a jako takie musi być tak kształtowane, aby tworzyło możliwości nawiązywania różnorodnych w formie i treści relacji. Konieczne jest tworzenie przestrzeni osobistych i społecznych, które staną się polem dialogu [Gutowski 2006]. „Stosunek człowieka do przestrzeni określa się miarą ogarnięcia, oswojenia, zasiedlenia, zawładnięcia, w konsekwencji zawsze chodzi o możliwość jej pokonywania, co stanowi zasadniczy czynnik i pęd do wynajdowania coraz to doskonalszych [...] środków transportu i komunikacji” [Klimczak-Ziółek 2003]. Miasto poprzez przestrzeń przymusza użytkowników do dokonywania wysiłków w zakresie przemieszczeń. Dolegliwości związane z dostępem do przestrzeni i z płynnością przemieszczeń, ze stopniem skomplikowania ułożenia tras i sposobów podróży, z kosztami oswojania przestrzeni, wpływają na stopień mobilności i poczucie jakości życia. W takiej perspektywie, teoretycznie możliwej, a praktycznie poddanej weryfikacji m.in. w badaniach, których fragment zaprezentowany został w niniejszym artykule, osadzony został pomysł poszukiwania źródeł tworzenia polityki logistycznej miast.

Polityka logistyczna miasta powinna być świadomą działalnością miasta, polegającą na wyznaczaniu celów i zadań o charakterze społecznym i gospodarczym, warunkowanych realizacją procesów i czynności logistycznych, oraz ustalaniu środków i metod ich realizacji, prowadzących do osiągnięcia ustalonych celów rozwojowych miasta. W taki sposób polityka logistyczna miasta obejmuje obszar znacznie wykraczający poza rozpoznaną już na gruncie teorii i praktyki funkcjonowania miast logistykę miasta. Przykładem takiej polityki może być kreowanie dostępności wydzielonych części miasta dla różnych kategorii użytkowników, przekształcanie przestrzeni publicznej w prywatną lub przywracanie przestrzeni publicznej mieszkańcom (por. [Szołtysek 2014b]). Jako kategoria polityka logistyczna miast formalnie nie istnieje – można zauważyć jedynie jej zręby⁵. Taka polityka jest realizowana w procesie zarządzania miastem⁶.

Badając poczucie jakości życia w mieście, przy uwzględnieniu zaproponowanej powyżej zależności, trudno nie zauważyć kwestii zarządzania miastem oraz wpły-

⁵ Co nie jest powodem do zaskoczeń – logistyka z jej przekrojowym charakterem jest elementem składowym rozmaitych procesów, realizowanych w miastach. Pełniąc funkcję realizacyjną, a nie samodzielną, często bywa traktowana jako narzędzie i nie jest wyodrębniana jako samodzielny byt prawdopodobnie do momentu, w którym sięganie po koncepcje logistyczne może być nieodzownym warunkiem osiągnięcia istotnego dla miasta stanu rozwojowego.

⁶ Autorskie rozważania w tym temacie można znaleźć w: [Szołtysek, Otręba 2012].

wu respondentów na to, kto i w jaki sposób miastem włada. Stąd poszukujemy w badaniach również oceny zadowolenia ze sposobu zarządzania miastem, mając świadomość, że w polskiej tradycji i utartej praktyce partycypacja mieszkańców w procedurach demokratycznych na poziomie municypalnym jest niewielka, chociaż wykazująca tendencję wzrostową⁷.

Przeprowadzane badania traktują jakość życia jako zdecydowanie skomplikowane zjawisko, współwarunkowane wieloma czynnikami, wykazującymi duże zróżnicowanie oraz zmienność. Oceniane przez respondentów kategorie wykazują cechy zmiennych jakościowych, których opis jest możliwy dzięki znajomości przez badacza badanej problematyki. Te okoliczności spowodowały, że prowadzone badania mają również posmak przygody intelektualnej.

3. Założenia metodologiczne i organizacja badań

3.1. Metodologia badań

Tytułem wprowadzenia – badanie jakości życia w mieście, prowadzone przez zespół pracowników Katedry Logistyki Społecznej Uniwersytetu Ekonomicznego w Katowicach⁸, ma na celu m.in. zbadanie percepcji tejże jakości przez mieszkańców miast w różnym wieku. Dla potrzeb tej analizy zostali wyodrębnieni respondenci w wieku poprzedzającym wiek senioralny oraz seniorzy⁹.

3.1.1. Przedmiot i cel badań

Przedmiotem przedstawionych badań ewaluacyjnych stała się jakość życia w mieście, a podmiot badań stanowili mieszkańcy miast województwa śląskiego. Celem głównym przedstawionej analizy jest opisanie charakteru zmiennych, które wpływają na jakość życia w mieście. Za cel teoriopoznawczy uznać można pogłębienie wiedzy dotyczącej wpływu badanych zmiennych na ocenę jakości życia w mieście. Celem użytecznym jest dostarczenie wiedzy związanej z uwarunkowaniami, które wpływają na ocenę poczucia jakości życia w mieście.

3.1.2. Problemy badawcze

W fazie planowania badań został sformułowany główny problem o charakterze poznawczym, który zawarty został w następującym pytaniu: *Jaki wpływ mają wskazane w postępowaniu badawczym czynniki (cechy) na jakość życia w mieście?*

⁷ Zaskakujące jest to, że mieszkańcy miast, jak wynika z naszych badań, nie wierzą w swój wpływ na to, co w mieście się dzieje, a w większym stopniu wierzą w to, że mają (również niewielki) wpływ na losy państwa. Stąd chętniej biorą udział w wyborach do Sejmu, Senatu czy Prezydenta RP, rzadziej zaś (i to zdecydowanie) w wyborach municypalnych.

⁸ Te badania rozpoczęto w 2014 roku i trwać będą do końca 2015 roku, stąd prezentowane w niniejszym opracowaniu wyniki mają charakter wstępnego rozpoznania.

⁹ Tę grupę osób nazywamy w tym artykule seniorami, osobami starszymi, włączając do tej grupy osoby w wieku przedsenioralnym.

W zakres badanego zjawiska weszło kilka interesujących badaczy cech, które zgrupowano w problemy szczegółowe. Problematyka badawcza powiązana była także z budową arkusza diagnostycznego, którego treść oraz pytania podporządkowano 11 problemom szczegółowym. W tab. 1 zebrane zostały problemy szczegółowe oraz wskaźniki mające charakter mierników empirycznych.

Tabela 1. Problemy szczegółowe i wskaźniki

Problemy szczegółowe		Wskaźniki	
1		2	
<i>P1</i>	Warunki bytowe	<i>W1</i>	Czystość środowiska naturalnego
		<i>W2</i>	Dostępność do sklepów (łatwość w dojeździe/dojechaniu)
		<i>W3</i>	Estetyka budynków, ulic, parków
		<i>W4</i>	Koszty zamieszkania/utrzymania
		<i>W5</i>	Możliwości i warunki wygodnego robienia zakupów
		<i>W6</i>	Możliwości skorzystania z potrzebnych usług (szewc, fryzjer itp.)
		<i>W7</i>	Organizacja gospodarki odpadami z gospodarstw domowych
		<i>W8</i>	Przyroda (tereny zielone) w otoczeniu
		<i>W9</i>	Uciążliwość hałasu
		<i>W10</i>	Warunki zamieszkania (własność mieszkania, standard)
<i>P2</i>	Podstawy materialne bytu	<i>W11</i>	Dostępność miejsc pracy (możliwość zatrudnienia)
		<i>W12</i>	Istnienie doradztwa i pośrednictwa w pozyskiwaniu pracy
		<i>W13</i>	Łatwość zmiany pracy
		<i>W14</i>	Możliwość założenia własnego biznesu
		<i>W15</i>	Perspektywy rozwoju kariery zawodowej
		<i>W16</i>	Wsparcie udzielane przedsiębiorcom przez miasto
<i>P3</i>	Edukacja	<i>W17</i>	Możliwość, jakość oraz warunki kształcenia dzieci (żłobki, przedszkola)
		<i>W18</i>	Możliwość, jakość oraz warunki kształcenia dzieci i młodzieży (szkoły podstawowe, gimnazjum, szkoły ponadgimnazjalne)
		<i>W19</i>	Możliwość, jakość oraz warunki kształcenia dorosłych (uczelnie wyższe, studia podyplomowe)
<i>P4</i>	Kultura, kultura fizyczna	<i>W20</i>	Dostępność do bibliotek publicznych
		<i>W21</i>	Dostępność do punktów gastronomicznych (pub, restauracja)
		<i>W23</i>	Dostępność do punktów kultury (kino, teatr)
		<i>W24</i>	Dostępność do punktów kultury fizycznej (siłownia)
		<i>W25</i>	Możliwość czynnego uprawiania sportu
		<i>W26</i>	Możliwość i warunki atrakcyjnego spędzania czasu wolnego
		<i>W27</i>	Organizacja przestrzeni spotkań z przyjaciółmi
		<i>W28</i>	Organizacja miasteczka wydarzeń (koncert, noc muzeum itp.)
<i>P5</i>	Zdrowie	<i>W29</i>	Dostępność do jednostek ochrony zdrowia
		<i>W30</i>	Jakość świadczonych usług medycznych
		<i>W31</i>	Kolejki oczekujących na wizytę
		<i>W32</i>	Koszty leczenia (prywatne praktyki lekarskie)
		<i>W33</i>	Patologie społeczne (alkoholizm, narkomania, przemoc itp.)
		<i>W34</i>	Poziom służby zdrowia (specjalizacja regionu)

1		2	
P6	Mobilność	W35	Bezpieczeństwo osobiste w podróży (np. kradzieże w środkach transportu)
		W36	Bezpieczeństwo ruchu pojazdu komunikacji zbiorowej (prawdopodobieństwo zdarzenia komunikacyjnego)
		W37	Cena biletu komunikacji publicznej
		W38	Dostępność do transportu zbiorowego
		W39	Dostępność do parkingów (łatwość zaparkowania)
		W40	Dostępność do tras rowerowych
		W41	Jakość transportu zbiorowego
		W42	Możliwość podróżowania innymi środkami transportu
		W43	Przepustowość głównych tras komunikacyjnych (korki)
		W44	Warunki oczekiwania na przystankach (zadaszenie, siedzenia, osłonięcie od wiatru itp.)
		W45	Warunki podróżowania (miejsca stojące, siedzące, tłok, czystość, temperatura)
		W46	Wydzielone pasy ruchu (dla komunikacji zbiorowej)
		W47	Zniżki w opłatach za przejazd środkami komunikacji zbiorowej
		P7	Sąsiedztwo
W49	To, czy Twoi sąsiedzi są ubodzy		
W50	To, czy Twoi sąsiedzi mają podejrzaną dochody		
W51	To, że Twoi sąsiedzi są hałaśliwi		
W52	To, że Twoi sąsiedzi są odmiennego wyznania (religii)		
W53	To, że Twoi sąsiedzi są innej orientacji seksualnej		
W54	Lokalizacja Twojego miejsca zamieszkania		
P8	Bezpieczeństwo		
		W56	Bezpieczeństwo otoczenia (ulica, przystanek, dzielnica)
		W57	Bezpieczeństwo w godzinach nocnych (22.00-6.00)
		W58	Bezpieczeństwo w miejscach publicznych
		W59	Czy należy zwiększać ilość osiedli strzeżonych
		W60	Gotowość służb na sytuacje kryzysowe (wypadek, powódź, pożar, napad itp.)
		W61	Zamieszkanie w osiedlu zamkniętym /strzeżonym
P9	Akceptacja	W62	Akceptowanie /tolerowanie mniejszości narodowych i etnicznych
		W63	Akceptowanie/tolerowanie mniejszości seksualnych
		W64	Wsparcie dla osób wymagających pomocy (bezdomność)
		W65	Wsparcie dla osób wymagających pomocy (osoby starsze)
		W66	Wsparcie dla osób wymagających pomocy (osoby niepełnosprawne)
P10	Darmowe usługi	W67	Bezpłatny Internet w przestrzeni miasta
		W68	Organizacja akcji społecznych (np. uwolnij książkę)
		W69	Organizacja bezpłatnych eventów
		W70	Organizacja dnia bez samochodu

Tabela 1. cd.

1		2	
<i>P11</i>	Przestrzeń publiczna	<i>W71</i>	Istnienie części miasta, w których człowiek ma możliwość nieograniczonego spotykania się z innymi (np. główny rynek w Krakowie)
		<i>W72</i>	Czy tego typu przestrzeni (ogólnodostępnych) jest w mieście wystarczająca ilość dla odczucia wysokiej jakości życia
		<i>W73</i>	Czy Twoim zdaniem należy zwiększać ilość przestrzeni ogólnodostępnej
		<i>W74</i>	Łatwość dotarcia do przestrzeni publicznej pieszo, rowerem itp.
		<i>W75</i>	Łatwość dotarcia do przestrzeni publicznej transportem indywidualnym oceniam na:
		<i>W76</i>	Łatwość dotarcia do przestrzeni publicznej transportem zbiorowym oceniam na:

Źródło: opracowanie własne.

Zebrane dane empiryczne dostarczyły także wiedzy dotyczącej poziomu zadowolenia respondentów w aspekcie zarządzania miastem oraz skutków dla miasta.

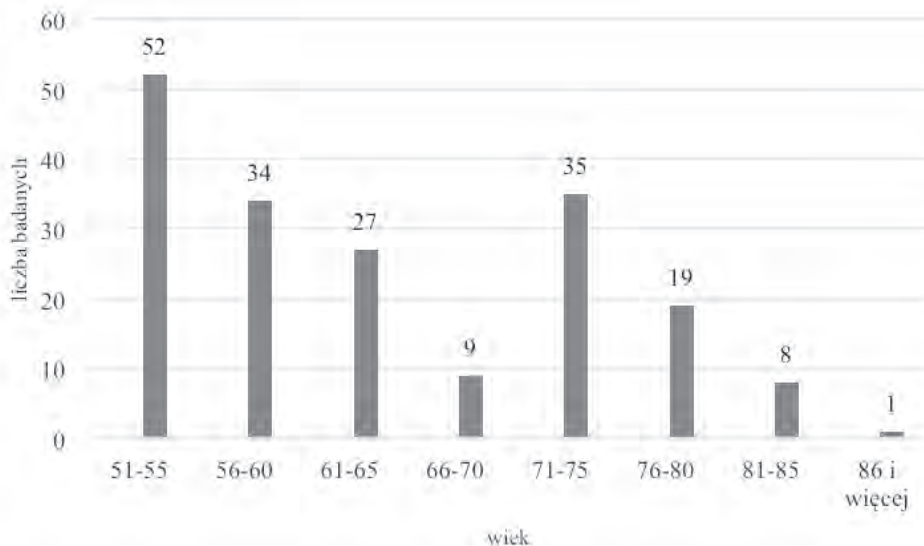
3.1.3. Metody, techniki i narzędzia badawcze

Na etapie planowania badań podjęto decyzję, aby zastosować metodę sondażu diagnostycznego, z techniką ankiety audytoryjnej, której sens polega między innymi na gromadzeniu danych o dynamice zjawisk społecznych, opiniach i poglądach wybranych zbiorowości, nasilaniu się i kierunkach rozwoju określonych zjawisk. W kwestionariuszu ankiety, który był podstawowym narzędziem badawczym, zawarte zostały pytania o charakterze problemowym oraz pytania metryczkowe. Do badania istotności zależności korelacyjnej użyto testu istotności Spearmana, który jest miarą stosowaną w przypadku skal o charakterze porządkowym. Pytania w większości miały charakter zamknięty, respondent miał w nich celowo dobrane możliwe odpowiedzi porządkowane przez odpowiadającego. Większość badanych zagadnień miała charakter cech jakościowych. Pytania konstruowano na podstawie pięciostopniowej skali Likerta.

3.2. Charakterystyka badanego środowiska

Badanie metodą sondażu diagnostycznego było realizowane w I półroczu 2014 roku. Dobór respondentów w wieku przedsenioralnym (51–60) do badania miał na celu złagodzenie stereotypu seniora, funkcjonującego również w odbiorze społecznym, a jednocześnie zbadanie opinii grupy osób, która już wkrótce stanie się adresem działań miast, kierowanych na zaspokojenie potrzeb seniorów. W tej perspektywie chodzi o włączenie do badań osób o umiejętnościach i kompetencjach kształtowanych przez erę komputeryzacji i nowych technologii. Te umiejętności, już nabyte, przeniosą nowe zachowania tej grupy na przyszłość. Łącznie w badaniu wzięło udział 185 respondentów, z czego 92 osoby (49,7%) to kobiety, a 93 (50,3%)

mężczyźni. Na rys. 1 przedstawiono liczbę badanych w podziale na wiek. Największą grupę badanych stanowili respondenci między 51 a 55 rokiem życia oraz osoby między 71 a 75 rokiem życia.



Rys. 1. Struktura wieku respondentów

Źródło: opracowanie własne.

Analizując z kolei badanych ze względu na poziom wykształcenia, można stwierdzić, że największą grupę stanowiły osoby z wykształceniem średnim (112 osób, 60,5%) oraz inżynierskim (30 osób, 16,2%). Najmniejszą grupę stanowili respondenci z wykształceniem wyższym (19 osób, 10,3%). Analiza zebranych danych pod względem źródła utrzymania wykazała, że ogółem 74 respondentów (40,0%) wykonuje pracę zarobkową, a 106 badanych (57,3%) osiągnęło status emeryta; tylko 4 (2,2%) badanych wskazało, że utrzymuje się z zasiłku; 27 osób (14,6%) żyje samotnie, a 156 respondentów (84,3%) prowadzi życie w związku; 96,8% badanych (179 osób) posiada dziecko/dzieci.

4. Wpływ wybranych czynników na jakość życia w mieście

4.1. Ocena istotności wskaźników wpływających jakość życia w mieście

Celem postępowania badawczego związanego z oceną istotności czynników opisujących jakość życia w mieście było znalezienie tych zmiennych, które mają największe znaczenie dla jakości życia w mieście. Respondenci oceniali każdy ze wskaźników w skali 1–5, gdzie 1 oznaczało, że wskaźnik jest nieistotny, a 5 – że ma

Tabela 2. Statystyki opisowe wskaźników wpływających na jakość życia w mieście

Aspekt jakości życia w mieście	Określenie wskaźnika	Miary		
		\bar{X}	dominanta	Δ
Warunki bytowe	Warunki zamieszkania (własność mieszkania, standard)	3,98	5	1,075
	Organizacja gospodarki odpadami z gospodarstw domowych	3,39	4	1,078
Podstawy materialne bytu	Dostępność miejsc pracy (możliwość zatrudnienia)	4,15	5	1,058
	Łatwość zmiany pracy	3,29	3	1,086
Edukacja	Możliwość, jakość oraz warunki kształcenia dzieci i młodzieży (szkoły podstawowe, gimnazjum, szkoły ponadgimnazjalne)	4,08	5	1,085
	Możliwość, jakość oraz warunki kształcenia dorosłych (uczelnie wyższe, studia podyplomowe)	3,65	4	1,249
Kultura, kultura fizyczna	Możliwość i warunki atrakcyjnego spędzania czasu wolnego	3,73	4	1,049
	Dostępność punktów kultury fizycznej (siłownia)	3,08	3	1,245
Zdrowie	Dostępność do jednostek ochrony zdrowia	4,24	5	1,060
	Patologie społeczne (alkoholizm, narkomania, przemoc itp.)	3,72	5	1,156
Mobilność	Bezpieczeństwo osobiste w podróży (np. kradzieże w środkach transportu)	3,81	5	1,105
	Dostępność do tras rowerowych	3,16	3	1,152
Sąsiedztwo	To, czy Twoi sąsiedzi są ubodzy	2,53	1	1,240
	Lokalizacja Twojego miejsca zamieszkania	3,98	5	1,182
Bezpieczeństwo	Gotowość służb na sytuacje kryzysowe (wypadek, powódź, pożar, napad itp.)	4,07	5	1,106
	Zamieszkanie na osiedlu zamkniętym/strzeżonym	2,95	3	1,285
Akceptacja	Akceptowanie /tolerowanie mniejszości narodowych i etnicznych	3,13	4	1,290
	Wsparcie dla osób wymagających pomocy (osoby niepełnosprawne)	4,10	5	1,044
Darmowe usługi	Bezpłatny Internet w przestrzeni miasta	3,16	3	1,377
	Organizacja Dnia bez samochodu	2,68	3	1,204
Przestrzeń publiczna	Czy tego typu przestrzeni (ogólnodostępnych) jest w mieście wystarczająca ilość dla odczucia wysokiej jakości życia	3,15	3	0,880
	Czy Twoim zdaniem należy zwiększać ilość przestrzeni ogólnodostępnej	3,59	3	1,008

Źródło: opracowanie własne.

decydujące znaczenie dla jakości życia w mieście. Zebrany materiał badawczy pozwolił na dokonanie analiz statystycznych z wykorzystaniem miar opisowych, a także, w celu pogłębienia badanej problematyki, analizy czynnikowej.

W tabeli 2 przedstawiono charakterystykę udzielonych odpowiedzi z uwzględnieniem miar opisowych: średniej arytmetycznej (\bar{X}), dominanty oraz odchylenia standardowego (δ); wybrano te, których pierwsza wartość w każdym z badanych aspektów jakości życia w mieście była najwyższa oraz najniższa, biorąc pod uwagę wartości średniej arytmetycznej. Interpretując opinie respondentów – są to wskaźniki, których wpływ na jakość życia w mieście można określić jako najwyższy lub najniższy.

Należy zauważyć, że zdecydowana większość wskaźników oceniona została przez respondentów wysoko bądź bardzo wysoko. Jednocześnie dosyć znaczne wartości odchyłeń standardowych pozwalają na wyciągnięcie wniosku o niejednorodności badanej populacji. W efekcie postępowania badawczego otrzymano także wyniki o randze poszczególnych wskaźników rozumianej jako istotność ocenianej zmiennej na kształtowanie się odczucia zadowolenia w ocenianym obszarze. Należy odnotować, że w przypadku 6 z 11 badanych aspektów oceny średnie przedstawione w tab. 2 różniły się od otrzymanych wyników. W przypadku *warunków bytowych* najwyższą rangę otrzymał wskaźnik *koszty zamieszkania/utrzymania*, a w aspekcie *edukacja* najwyższą rangę przyznano wskaźnikowi *możliwość, jakość oraz warunki kształcenia dzieci*. W ocenie aspektu *kultura/kultura fizyczna* najwyższą rangę respondenci przyznali wskaźnikowi *dostępność do bibliotek publicznych*, a w przypadku aspektu *bezpieczeństwo* był to wskaźnik *bezpieczeństwo na drogach, przejściach dla pieszych*. *Wsparcie dla osób starszych* okazało się najistotniejsze w przypadku aspektu *akceptacja, a istnienie części miasta, w których człowiek ma możliwość nieograniczonego spotykania się z innymi*, zostało ocenione najwyżej w aspekcie *przestrzeń publiczna*.

Pogłębieniu wiedzy na temat charakteru badanych wskaźników, które stanowią składowe różnych aspektów oceny jakości życia w mieście, posłużyła analiza czynnikowa, której wynikiem jest wyodrębnienie nowych zmiennych, będących charakterystykami wymiarów ukrytych, przez pryzmat których oceniano jakość życia w mieście¹⁰. Każdorazowo analizowano wielkość wyjaśnianej wariancji przez poszczególne czynniki (tab. 3) oraz wykres osypiska (rys. 2)¹¹.

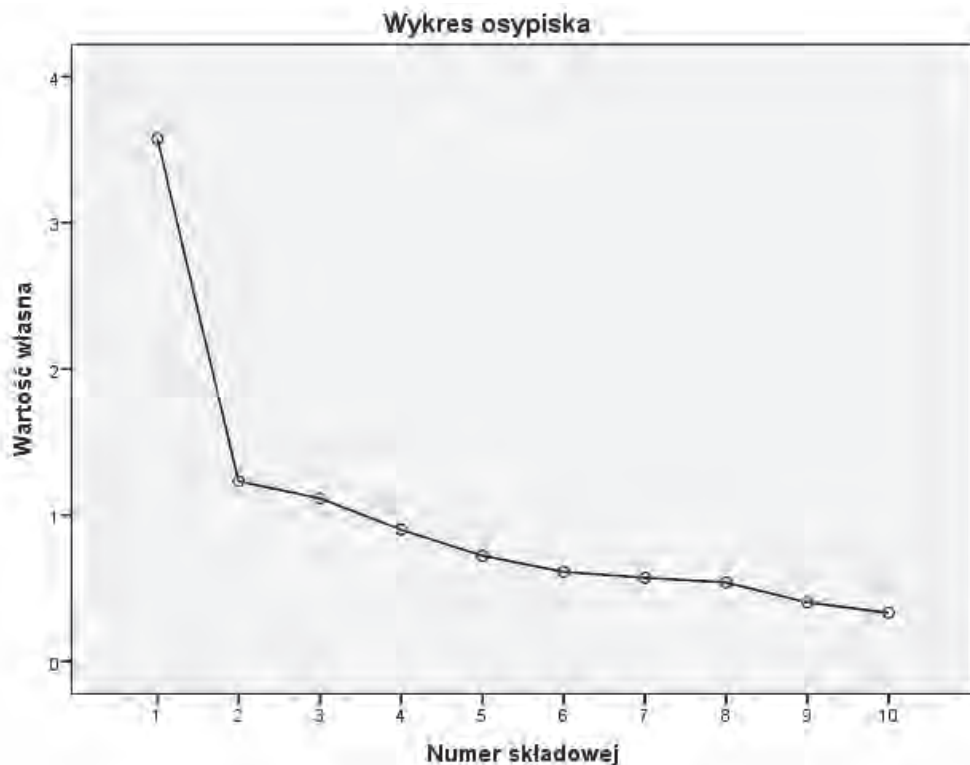
¹⁰ W celu potwierdzenia istotności uzyskanych wyników przeprowadzono w zakresie każdego z ocenianych aspektów jakości życia w mieście test Bartletta oraz dokonano oceny adekwatności próby do założeń metody analizy czynnikowej statystyką KMO. Obie miary pozwoliły na uznanie znacznej adekwatności danych do założeń analizy czynnikowej.

¹¹ Przedstawione dane dotyczą aspektu warunki bytowe.

Tabela 3. Wartości własne wskaźników określających warunki bytowe

Wskaźnik	Całkowita wyjaśniona wariancja		
	wartość własna	% wariancji	% skumulowany
1	3,575	35,749	35,749
2	1,231	12,311	48,060
3	1,115	11,147	59,206
4	,901	9,006	68,212
5	,722	7,217	75,430
6	,612	6,121	81,551
7	,571	5,712	87,263
8	,539	5,395	92,658
9	,403	4,029	96,686
10	,331	3,314	100,000

Źródło: opracowanie własne.

**Rys. 2.** Wykres osypiska wskaźników określających warunki bytowe

Źródło: opracowanie własne.

Dalsza analiza dotyczyła trzech zmiennych nieobserwowalnych, które wyjaśniają 59,20% zmienności całego zbioru zmiennych wyodrębnionych w badaniu. Analizy macierzy ładunków czynnikowych przed rotacją ortogonalną i po rotacji ortogonalnej (tab. 4) pozwoliły na zapisanie czynników jako nowe zmienne, które wykorzystano w dalszej analizie.

Tabela 4. Macierz ładunków czynnikowych przed rotacją i po rotacji ortogonalnej dla warunków bytowych

Nr wskaźnika	Określenie wskaźnika	Przed rotacją			Po rotacji		
		czynnik			czynnik		
		1	2	3	1	2	3
<i>W1</i>	Czystość środowiska naturalnego	,647	,177	-,382	,686	,353	-,040
<i>W2</i>	Dostępność do sklepów (łatwość w dojeździe/dojechaniu)	,575	-,004	,536	,172	,220	,735
<i>W3</i>	Estetyka budynków, ulic, parków	,593	,122	-,100	,507	,293	,184
<i>W4</i>	Koszty zamieszkania/utrzymania	,574	-,428	-,198	,174	,721	,051
<i>W5</i>	Możliwości i warunki wygodnego robienia zakupów	,558	-,018	,692	,093	,182	,865
<i>W6</i>	Możliwości skorzystania z potrzebnych usług (szewc, fryzjer itp.)	,161	,575	,537	,423	-,148	,666
<i>W7</i>	Organizacja gospodarki odpadami z gospodarstw domowych	,565	,494	-,222	,777	,024	,088
<i>W8</i>	Przyroda (tereny zielone) w otoczeniu	,752	,016	-,268	,606	,511	,098
<i>W9</i>	Uciążliwość hałasu	,579	-,419	,019	,100	,663	,247
<i>W10</i>	Warunki zamieszkania (własność mieszkania, standard)	,570	-,501	-,079	,078	,744	,151

Źródło: opracowanie własne.

Nowy czynnik F_1 jest składową wskaźników *W1*, *W3*, *W7*, *W8* a zmienna F_2 związana jest ze wskaźnikami *W4*, *W9*, *W10*. Ostatnia z wyodrębnionych zmiennych F_3 to składowa wskaźników *W2*, *W5*, *W6*. Każdemu z czynników można przypisać także nazwy, które agregują wskaźniki będące jego składowymi. Czynnik F_1 można określić jako środowiskowy, F_2 jako mieszkaniowy, a F_3 jako usługowy. Z kolei analiza tablicy korelacyjnej (tab. 5) pozwala na określenie istotnych zależności pomiędzy wyodrębnionymi składowymi a zmiennymi zależnymi, które opisane zostały w pytaniach metryczkowych.

Tabela 5. Związki korelacyjne między zmiennymi nieobserwowalnymi a zmiennymi zależnymi

Nazwa czynnika	Określenie	Korelacje		
		zmienna zależna	<i>r</i>	<i>p. i.</i>
<i>F1</i>	środowiskowy	wiek	,097	,190
		płeć	-,013	,863
		źródło utrzymania	,030	,689
		stan cywilny	-,013	,867
		dzieci	-,022	,769
		wykształcenie	,088	,237
<i>F2</i>	mieszkaniowy	wiek	-,023	,760
		płeć	,029	,698
		źródło utrzymania	-,028	,701
		stan cywilny	,126	,090
		dzieci	,063	,400
		wykształcenie	-,187*	,011
<i>F3</i>	usługowy	wiek	,007	,929
		płeć	-,182*	,013
		źródło utrzymania	-,009	,905
		stan cywilny	,015	,845
		dzieci	-,044	,551
		wykształcenie	,024	,744

r – wartość współczynnika korelacji rang Spearmana, *p. i.* – poziom istotności, * – poziom istotności 0,05.

Źródło: opracowanie własne.

Analiza tab. 5 prowadzi do wniosków, że wykształcenie respondentów będzie zmienną, która istotnie jest skorelowana z czynnikiem mieszkaniowym. Czynniki usługowy wiązać się będzie natomiast z płcią badanych.

Analizę czynnikową można przeprowadzić także w odniesieniu do pozostałych aspektów badania jakości życia w mieście. W tab. 6 przedstawiono pełne zestawienie nowych czynników wyodrębnionych dzięki zastosowaniu analizy czynnikowej. Łącznie można więc zredukować badaną rzeczywistość do 18 czynników. Należy także zauważyć, że nie spełniły warunków stosowania analizy czynnikowej aspekty: *zdrowie* oraz *darmowe usługi*. Nie poddano też analizie czynnikowej aspektu *edukacja* ze względu na wyodrębnione w badaniu trzy wskaźniki.

Tabela 6. Statystyki opisowe wskaźników wpływających na jakość życia w mieście

Aspekt jakości życia w mieście	Czynniki		
	F1	F2	F3
Warunki bytowe	W1, W3, W7, W8	W4, W9, W10	W2, W5, W6
Podstawy materialne bytu	W12, W13, W14	W11, W15, W16	
Kultura, kultura fizyczna	W20, W23, W26, W27, W28	W21, W24, W25	
Mobilność	W35, W36, W37, W38, W41, W42, W44, W45, W46	W39, W40	W43, W46
Sąsiedztwo	W48, W49, W50, W52, W53	W51, W54	
Bezpieczeństwo	W55, W56, W57, W58, W60	W59, W61	
Akceptacja	W62, W63	W64, W65, W66	
Przestrzeń publiczna	W71, W73	W72, W74, W75, W76	

Źródło: opracowanie własne.

Szczegółowa analiza zależności korelacyjnych między płcią, wiekiem oraz poziomem wykształcenia respondentów dowiodła, że oprócz wcześniej analizowanego aspektu jakości życia w mieście także inne aspekty są istotnie skorelowane z badanymi zmiennymi zależnymi (tab. 7).

Tabela 7. Zależności korelacyjne czynników wpływających na jakość życia w mieście

Aspekt jakości życia w mieście	Czynniki	
	F1	F2
Podstawy materialne bytu		Stan cywilny -,380**,001
Kultura, kultura fizyczna	Źródło utrzymania -,178*,016	Wiek – 169*,022 Płeć -,165*,025 Wykształcenie -,178*,016
Mobilność	Wiek -,182*,014 Źródło utrzymania -,023*,761	Wiek -,182*,014 Płeć -,201*,006 Stan cywilny -,218**,003 Źródło utrzymania -,129*,083
Sąsiedztwo	Wiek -,187*,011 Źródło utrzymania --,069*,358	Stan cywilny -,164*,027
Bezpieczeństwo	Stan cywilny -,194**,009	Płeć -,140**,059
Akceptacja	Stan cywilny -,172*,020 Dzieci -,151*,042	
Przestrzeń publiczna		Źródło utrzymania -,213**,004

Po nazwie zmiennej zależnej podano wartość współczynnika korelacji rang Spearmana oraz poziom istotności, ** – poziom istotności 0,01; * – poziom istotności 0,05.

Źródło: opracowanie własne.

W przypadku aspektu *kultura, kultura fizyczna* składową F3 (dostęp do kultury fizycznej) uzależnić należy od wieku oraz płci respondentów. Płeć, wiek, stan cywilny oraz źródło utrzymania badanych wykazują istotny związek korelacyjny z takimi zmiennymi, jak ocena dostępności infrastruktury komunikacyjnej (zmienna F2 w aspekcie *mobilność*). Należy także odnotować istotność związków korelacyjnych wieku, źródła utrzymania w przypadku zmiennej mobilność w komunikacji zbiorowej (zmienna F1 w aspekcie *mobilność*), moi sąsiedzi (zmienna F1 w aspekcie *sąsiedztwo*). Ponadto zmienna stan cywilny respondentów będzie miał wpływ na ocenę zmiennej zachowanie sąsiadów (zmienna F2 w aspekcie *sąsiedztwo*). Wskaźnik wykształcenie wykazuje natomiast istotny związek korelacyjny ze zmienną F2 w aspekcie *kultura, kultura fizyczna*.

4.2. Ocena zarządzania miastem

Arkusze diagnostyczny zawierał pytanie, w którym respondenci oceniali zarządzanie miastem w aspektach skutków dla miasta lub respondenta oraz jego zadowolenia. Wieloaspektowa ocena zarządzania miastem została przygotowana w pięciopunktowej skali Likerta, a statystyki opisowe zabranych danych zebrano w tab. 8.

Tabela 8. Statystyki opisowe aspektów zarządzania miastem

Aspekt oceny zarządzania miastem	Miary		
	\bar{X}	dominanta	δ
Ogólna ocena zarządzania miastem	2,95	3	,947
Wpływ na to, co dzieje się w mieście	2,14	1	1,084
Znajomość imienia i nazwisko zarządzającego miastem	4,14	5	1,323
Udział w wyborach municypalnych	3,00	3	1,527
Chęć udziału w następnych wyborach	3,36	4	1,269
Wiara w realny wpływ na to, co dzieje się w mieście	2,61	3	,995
Ocena działalności władz samorządowych	2,85	3	,865
Zaufanie do władz samorządowych	2,60	3	1,012
Ocena sposobu informowania mieszkańców o działaniach władz samorządowych	2,68	3	,922
Ocena funkcjonowania urzędu miasta	2,84	3	,892
Możliwość załatwiania spraw przez Internet	2,60	3	1,138
Wiara w realne odwołanie władz miasta	2,65	3	,939

Źródło: opracowanie własne.

Analiza zawartości tab. 8 prowadzi do wniosku, że badani oceniają nisko możliwość wpływu na to, co dzieje się w mieście, oraz wiarę w realny wpływ na to, co dzieje się w mieście. Na poziomie niskim kształtuje się także poziom zaufania do władz samorządowych, nieznacznie wyżej respondenci ocenili sposób informowania mieszkańców o działaniach władz samorządowych. Ogólna ocena zarządzania miastem została określona na poziomie średnim. Z kolei analiza zależności korela-

cyjnych pomiędzy ocenianymi aspektami zarządzania miastem a zmiennymi merytorycznymi respondentów pokazała, że:

- wiek badanych wpływa na ocenę możliwości załatwiania spraw przez Internet;
- źródło utrzymania wpływa istotnie na ocenę wpływu badanych na to, co dzieje się w mieście, zamiar wzięcia udziału w następnych wyborach municypalnych oraz wiarę w realny wpływ na to, co dzieje się w mieście, ogólną ocenę działań samorządu oraz poziom zaufania do władz samorządowych i ocenę sposobu informowania mieszkańców o działalności władz miasta, czy wreszcie wiarę w realną możliwość odwołania władz miasta;
- fakt posiadania dzieci wpływa istotnie na wiarę w to, że respondent ma realny wpływ na to, co dzieje się w mieście,
- wykształcenie respondentów istotnie wpływa na wszystkie aspekty zarządzania miastem z wyjątkiem: ogólnej oceny zarządzania miastem, znajomości imienia i nazwiska zarządzającego miastem oraz faktu wzięcia udziału w wyborach municypalnych, a także oceny funkcjonowania urzędu miasta.

4.3. Ocena zadowolenia z życia w mieście

Analiza badawcza w aspekcie oceny miasta jako miejsca atrakcyjnego do życia wykazała, że 82 respondentów (44,43% odpowiedzi) oceniło, że miasto jest miejscem atrakcyjnym do życia. Duża grupa badanych (55 osób; 29,7% odpowiedzi) stwierdziła, że nie ma istotnej różnicy między miastem a wsią z punktu widzenia ich jakości życia, a 44 respondentów (23,8% odpowiedzi) oceniło, że lepsze jest życie poza miastem, wskazując, że miasto jest miejscem nieatrakcyjnym do życia. Ocena miasta jako miejsca atrakcyjnego do życia jest także, jak pokazały analizy statystyczne, istotnie skorelowana z takimi zmiennymi, jak: źródło utrzymania (współczynnik korelacji Spearmana= $0,174$, istotność dwustronna= $0,018$, poziom istotności= $0,005$), stan cywilny (współczynnik korelacji Spearmana= $-0,149$, istotność dwustronna= $0,044$, poziom istotności= $0,005$) oraz wykształcenie respondentów (współczynnik korelacji Spearmana= $-0,173$, istotność dwustronna= $0,022$, poziom istotności= $0,005$).

Badani zostali poproszeni o wskazanie cech pozytywnych i negatywnych, które składają się na ich odczucia zadowolenia bądź niezadowolenia z życia w mieście. Ocena zebranych danych przyniosła następujące wyniki:

- 119 badanych (64,32% populacji) oceniło, że największe zadowolenie przynosi im fakt, że mogą czuć się w mieście bezpiecznie;
- 112 badanych (60,54% populacji) oceniło, że największe zadowolenie przynosi im fakt bliskości i dostępność do sklepów;
- 98 badanych (52,97% populacji) oceniło, że istotnym czynnikiem wpływającym na zadowolenie z życia w mieście jest dostępność do punktów kultury (kino, teatr);
- 94 badanych (50,81% wyników) oceniło, że ważną cechą składającą się na ich odczucie zadowolenia z życia w mieście jest transport publiczny;

- 74 badanych wskazało (40,00% populacji), że dostępność do publicznej służby zdrowia w ich mieście jest źródłem największego zadowolenia z jakości życia w mieście.

Najczęstszymi źródłami niezadowolenia z życia w mieście były dla badanych następujące cechy: hałas (132 wskazania, 71,35% badanych), zanieczyszczenie powietrza (91 wskazań, 49,18% badanych), duży ruch uliczny oraz korki na drogach (85 wskazań, 45,94% badanych), przestępczość (kradzieże, rozboje) (46 wskazań, 24,86% badanych) oraz tłok (44 wskazania, 23,78% badanych).

Oceniając dotychczasowe miasto, w którym żyje badany, otrzymano wyniki przedstawione w tab. 9 (1 – ocena najniższa, 5 – ocena najwyższa).

Tabela 9. Ocena miasta, w którym żyje respondent

Ocena		Częstość	Procent	Procent ważnych	Procent skumulowany
	1	3	1,6	1,7	1,7
	2	12	6,5	6,7	8,3
	3	78	42,2	43,3	51,7
	4	71	38,4	39,4	91,1
	5	16	8,6	8,9	100,0
	Ogółem	180	97,3	100,0	
	Brak danych	5	2,7		
Ogółem		185	100,0		

Źródło: opracowanie własne.

Warto zauważyć, że większość badanych oceniła miasto, w którym mieszka, na poziomie średnim bądź wysokim. Wyniki badań oceny skłonności do zmiany miasta pokazały, że 69 badanych (37,29%) nie zmieniliby miejsca zamieszkania. Pozostali respondenci (łącznie 116 osób, 62,71%) wskazywali na różne miejsca zamieszkania. Gdyby badani mieli możliwość wyboru innej miejscowości, to najczęściej wybraliby duże miasta: Kraków – 12 badanych, Katowice – 11 badanych, Wrocław – 8 badanych, Warszawa – 4 badanych; życie za granicą wybrałoby 6 osób, a życie na wsi wyobraża sobie 2 badanych. Najczęściej wskazywanymi powodami zmiany miasta były: zamieszkanie rodziny w innym mieście, lepsza infrastruktura oraz większe możliwości rozwoju zawodowego.

5. Konsekwencje wynikające z badań dla decydentów tworzących zręby polityki logistycznej miasta

Wnioski z prowadzonych badań w grupie przedsenioralnej¹² i seniorów wykazały, że w obszarze oceny jakości życia, czynników tę jakość determinujących oraz oce-

¹² Z zastrzeżeniem dotyczącym zasadności włączenia grupy przedsenioralnej do uogólnionego wnioskowania dla grupy seniorów.

ny zarządzania miastem istotne znaczenie mają czynniki powiązane z aspektem przestrzennym i – jak wcześniej wykazywano – logistycznym. Szczególnie aktualna jest ta myśl w świetle przyjęcia założenia o społecznym charakterze miasta jako nadrzędnej cesze miast oraz ważności interakcji społecznych. Stąd tworzenie warunków do poprawy jakości życia w mieście można powiązać z działaniami wchodzącymi w zakres zainteresowań logistyki, w tym – logistyki miasta. Znana od ponad dziesięciu lat logistyka miasta, jako koncepcja logistyki w zarządzaniu przepływami osób i ładunków w miastach, tworzy kolejne oferty dla użytkowników miast, związane z usprawnianiem przepływów ładunków i zwiększaniem mobilności ludzi w taki sposób, by kwestie przemieszczeń nie stanowiły codziennej udręki dla tych, którzy chcą bądź muszą pokonywać przestrzeń miasta [Szołtysek 2014d].

Trzy grupy czynników wyodrębnionych w trakcie badań – środowiskowych, mieszkaniowych i usługowych – można w rozmaity sposób powiązać z przemieszczeniami. Dla wyceny jakości życia w mieście istotną przesłanką jest bliskość i dostępność. To kategorie przestrzenno-czasowe związane z możliwością pokonywania przestrzeni w sposób nieutrudniający normalnego bytowania. W tym obszarze logistyka miasta ma wiele do zaoferowania, a metody i narzędzia są szeroko znane i wciąż popularyzowane. Do tego kręgu problemów należy również organizowanie przemieszczeń wewnątrz miasta (i w powiązaniu z otoczeniem – ten aspekt wychodzi jednak poza obszar zainteresowań logistyki miasta). Dużą rolę seniorzy przypisują dobrze zorganizowanej i niedrożej publicznej komunikacji zbiorowej. Duży ruch uliczny oraz korki na drogach i tłok to różne przejawy kongestii. Jednym z naczelnych celów logistyki miasta, towarzyszących jej od samego początku powołania jej do życia, jest przeciwdziałanie kongestii jako zjawisku ograniczającemu, a wręcz uniemożliwiającemu rozwój współczesnych miast. Umiejętności logistyków powinny przełożyć się na konkretne zadania miast w zakresie regulowania zasad dostępu pojazdów do infrastruktury transportowej w miastach oraz stworzenia zasad podziału przestrzeni publicznej na przestrzeń przeznaczoną dla działalności transportowej i pozbawioną wszelkiego rodzaju transportu. Między tymi kategoriami można znaleźć miejsce dla przestrzeni o ograniczonym dostępie środków transportowych.

Seniorzy zwracają uwagę również na kwestie stanu środowiska naturalnego, w szczególności hałas i zanieczyszczenie powietrza. Logistyka w tym obszarze ma wiele do zaoferowania – zarówno w sposób bezpośredni, jak i pośredni. Do tej pierwszej kategorii można zaliczyć doświadczenia związane z wyciszaniem miast (por. [Szołtysek, Twaróg 2012]). Pośrednio zmniejszanie zanieczyszczenia powietrza, głównie gazami powstającymi w wyniku przemieszczania się pojazdów spalinyowych, można osiągać poprzez racjonalizowanie tras i sposobów przemieszczania się osób i ładunków w miastach. Zmiana obrazu komunikacyjnego miasta powoduje nie tylko przeorganizowanie potoków osób i ładunków, lecz również konieczność odnajdywania nowych rozwiązań ułatwiających dostęp do mobilności. Gama takich rozwiązań jest wyjątkowo szeroka i zawiera zarówno rozwiązania techniczne

(np. przeniesienie przemieszczeń poza poziom jezdni), technologiczne (np. wyższy stopień integracji różnych sposobów przemieszczeń w ramach koncepcji podróży multimodalnej w mieście), jak i behawioralne (np. kształtowanie zachowań komunikacyjnych). Logistyka miasta we wszystkich tych obszarach może mieć zastosowanie – w jednych bezpośrednio, w innych pośrednio, będące bodźcem do zmian, bądź umożliwiające zmiany. Poznanie koncepcji logistyki miasta nie jest sprawą trudną – wystarczy zapoznać się z dobrymi praktykami miast czy też z pracami logistyków. Ważniejsze dla decydentów i dla logistyków miejskich jest zrozumienie istoty zjawisk leżących u podstaw tychże zmian. Takie działania, jak dotychczas prowadzone pod szyldem logistyki miasta, powinny być kontynuowane [Szołtysek 2014c].

Wreszcie pozostałe kwestie związane z dostępnością – do innych osób. U osób starszych do najczęstszych zaburzeń psychicznych należy depresja, a jest ona warunkowana m.in. poczuciem osamotnienia oraz uzależnieniem od pomocy osób drugich [Andersson i in. 2011]. Jednym z rozwiązań, jakie miasto może zaoferować swoim seniorom, jest zwiększanie liczby i powierzchni przestrzeni publicznej [Szołtysek 2014b]. Pomijając szczegółowe uzasadnienie konieczności tworzenia takiej przestrzeni, należy podkreślić, że przestrzeń ta musi być osiągalna. Warunkiem osiągalności jest jej istnienie. Zatem, określając jej przymioty, logistyka miasta może współprzyczyniać się do kreowania przestrzeni publicznej w miastach. Kształtowanie przestrzeni miejskiej, które umożliwia powstawanie relacji społecznych uwarunkowanych wartościami artystycznymi, etycznymi, społecznymi i moralnymi, kieruje ku strukturom miasta przyszłości. Jednym z postulatów staje się kreowanie przestrzeni komunikacji społecznej przez budowanie miejskich struktur o charakterze interaktywnym. Już teraz powstają parki i muzea, w których mieszkańcy przestają być jedynie biernymi odbiorcami, lecz mniej bądź bardziej świadomie włączają się w grę nowoczesnego miasta [Gutowski 2006].

W zakresie wpływu na to, co się dzieje w mieście, a zatem wpływu na zarządzanie miastem, badana grupa ocenia swoją siłę oddziaływania jako niską, chociaż zadowolenie z tego, jak miasto jest zarządzane – kształtuje się na poziomie średnim. Nie jest to dobra ocena, szczególnie w aspekcie ewentualnej reelekcji sprawujących władzę¹³. Nie najgorzej kształtuje się chęć udziału w wyborach samorządowych, a wiara w realny wpływ na to, co się w mieście dzieje, jest nieco większa niż ocena tego wpływu. To dobry trend. Zwiększenie partycypacji szerokich grup społecznych w zarządzaniu miastem nie jest kwestią logistyczną, chociaż można wskazać na kilka aspektów okołologistycznych aktywizujących mieszkańców miast. W szczególności należy wskazać na metodę tworzenia map emocjonalnych, których przydatność badały m.in. zespoły pod kierunkiem J. Szołtyśka [Szołtysek, Twaróg 2013a; 2013b]. Podobne skutki można osiągnąć przy umiejętnym wykorzystaniu miast miejskich [Szołtysek 2009b].

¹³ Również w zakresie znajomości przez osoby słabiej wykształcone nazwisk osób sprawujących władzę w mieście.

Podsumowując – znaczna część decyzji związanych z funkcjonowaniem osób starszych w mieście to decyzje o charakterze logistycznym, wchodzące w zakres domeny logistyki miasta; mieszczą się one zarówno w obszarze tradycyjnej logistyki, poszukującej kompromisów kosztowo-usługowych, jak i w obszarze logistyki społecznej. W tej drugiej w sytuacjach zagrożenia życia czy zdrowia obywateli, bezpieczeństwa, w sferze społecznej czy warunkującej realizację mechanizmów demokratycznych dopuszczamy podejmowanie decyzji z pominięciem aspektów kosztowych. Dlatego sugerowane jest tworzenie w miastach oddzielnej formalnie polityki logistycznej.

Rozpoznanie opinii mieszkańców miast może być skutecznym narzędziem kształtowania polityki logistycznej miasta.

Literatura

- Andersson D., Magnusson H., Carstensen J., Borgquist L., 2011, *Co-morbidity and health care utilization five years prior to diagnosis for depression. A register-based study in Swedish population*, „BMC Public Health”, no. 11.
- Gutowski B., 2006, *Przestrzeń marzycieli. Miasto jako projekt utopijny*, Warszawa.
- Klimczak-Ziółek J., 2003, *Gender w badaniach komunikowania masowego*, [w:] *Funkcje komunikacji społecznej*, red. K. Wódz, J. Wódz, WSB w Dąbrowie Górniczej, Dąbrowa Górnicza, s. 89.
- Nowy leksykon PWN, Wyd. Naukowe PWN, Warszawa 1998.
- Szołtysek J., 2009a, *Podstawy logistyki miejskiej*, Wydawnictwo Akademii Ekonomicznej w Katowicach, Katowice.
- Szołtysek J., 2009b, *Wspieranie działań logistyki miasta poprzez kreowanie i wzmacnianie mitów miejskich*, „Transport Miejski i Regionalny” nr 3.
- Szołtysek J., 2014a, *Miasta przyjazne seniorom. Age – friendly cities*, Studia Miejskie, tom 10, Wydawnictwo Uniwersytetu Opolskiego, Opole.
- Szołtysek J., 2014b, *Liberating urban space as an element of the city logistics strategy*, „Russian Journal of Logistics & Transport Management”, issue 1.
- Szołtysek J., 2014c, *Perspektywy logistyki miasta*, „Logistyka” nr 4.
- Szołtysek J., 2014d, *The city as a pretext for developing logistic concepts*, „The Warsaw School of Banking Research Journal”, vol. 15, no. 1, s. 25–32.
- Szołtysek J., Otręba R., 2012, *Zarządzanie miastem a sukces miasta*, [w:] *Logistyka. Współczesne wyzwania*, nr 3, red. J. Szołtysek, B. Detyna, PWSZ, Wałbrzych.
- Szołtysek J., Twaróg S., 2012, *Problematyka hałasu we współczesnych miastach*, *Studia miejskie. Smart logistics w mieście*, Wydawnictwo Uniwersytetu Opolskiego, Opole.
- Szołtysek J., Twaróg S., 2013a, *Bio-mapping as a tool for urban logistics projects*, [w:] *Journal of Economics and Management*, vol. 11, University of Economics in Katowice.
- Szołtysek J., Twaróg S., 2013b, *Bio-mapping for purposes of city management – practical reflections*, [w:] *Journal of Economics and Management*, vol. 11, University of Economics in Katowice.

MULTI-ASPECT ANALYSIS OF FACTORS THAT AFFECT A SENSE OF QUALITY OF LIFE IN A CITY – AS A PREMISE FOR ELABORATING A CITY LOGISTIC POLICY

Summary: The article is devoted to some potential of the research into city dwellers in the context of assessing their quality of life for elaboration of city logistic policies. The objective is to present interdependencies between experienced quality of city life and logistics related actions undertaken within city logistics. Premises for reasoning originate from the research that was initiated in 2014.

Keywords: city logistics, opinion polls, logistic policy of a city, quality of life in a city.