



# **Model lokalnego centrum usługowego jako narzędzie kształtowania spójności terytorialnej obszarów miejskich**

**pod redakcją  
Łukasza  
Damurskiego**





REDAKCJA NAUKOWA  
**Łukasz Damurski**

**MODEL LOKALNEGO  
CENTRUM USŁUGOWEGO  
JAKO NARZĘDZIE  
KSZTAŁTOWANIA  
SPÓJNOŚCI TERYTORIALNEJ  
OBSZARÓW MIEJSKICH**



OFICyna WYDAWNICZA POLITECHNIKI WROCŁAWSKIEJ  
WROCŁAW 2020

Recenzenci:  
Katarzyna Kajdanek  
Marian Kachniarz

Skład zespołu badawczego: dr hab. inż. Łukasz Damurski, dr Jacek Pluta,  
dr inż. Jerzy Ładysz, dr inż. Wawrzyniec Zipser, dr inż. Magdalena Mayer-Wydra,  
gościnnie: mgr Agnieszka Kriesel, mgr Katarzyna Komorowska,  
prof. Hans Thor Andersen, prof. Karel Maier

Źródło finansowania: Monografia prezentuje wyniki projektu badawczego  
pt. „Model lokalnego centrum usługowego jako narzędzie kształtowania spójności  
terytorialnej obszarów miejskich” realizowanego na Wydziale Architektury  
Politechniki Wrocławskiej w latach 2016–2019 ze środków Narodowego Centrum Nauki  
(numer projektu 2015/19/B/HS4/01301).

Opracowanie redakcyjne i korekta: Henryk Żeligowski

Projekt okładki: Łukasz Damurski, Marcin Szafran

Wszelkie prawa zastrzeżone. Żadna część niniejszej książki, zarówno w całości, jak i we  
fragmentach nie może być reprodukowana w sposób elektroniczny, fotograficzny i inny  
bez zgody wydawcy i właścicieli praw autorskich.

© Copyright by Oficyna Wydawnicza Politechniki Wrocławskiej, Wrocław 2020

Oficyna Wydawnicza Politechniki Wrocławskiej  
Wybrzeże Wyspiańskiego 27, 50-370 Wrocław  
<http://www.oficyna.pwr.edu.pl>  
e-mail: [oficwyd@pwr.edu.pl](mailto:oficwyd@pwr.edu.pl)  
[zamawianie.ksiazek@pwr.edu.pl](mailto:zamawianie.ksiazek@pwr.edu.pl)

ISBN 978-83-7493-124-3

Druk i oprawa: beta-druk, [www.betadruk.pl](http://www.betadruk.pl)

***Planning involves viewing the future as being different from today, recognizing that humans have the ability to make fundamental changes happen. Planning aims to make a difference by preparing for, contributing to and facilitating change (Hagen, Hagedem 2019)***

*Planowanie zakłada widzenie przyszłości, która jest inna niż teraźniejszość; dostrzeżenie, że ludzie mają zdolność wprowadzania fundamentalnych zmian. Planowanie ma znaczenie, służy przygotowaniu się na zmiany, przyczynia się do zmian i ułatwia je [tłum. Ł. Damurski].*

---

***Ośrodki lokalne są to wielofunkcyjne ośrodki usługowe nastawione na zaspokajanie codziennych potrzeb (...). Najważniejsze w powstaniu ośrodka jest ukształtowanie centralnej przestrzeni publicznej czyli ulicy lub placu wygodnego dla pieszych (SUiKZP Wrocławia 2018)***

---

***Territorial cohesion is about a just distribution of opportunities in space, seen as a precondition to achieve growth, competitiveness, employment and sustainable development (Nosek 2017)***

*Spójność terytorialna oznacza sprawiedliwe rozmieszczenie możliwości w przestrzeni, będące warunkiem rozwoju, konkurencyjności, zatrudnienia i zrównoważonego rozwoju [tłum. Ł. Damurski].*



# Spis treści

<i>Łukasz Damurski</i>	
Wprowadzenie .....	9
<i>Łukasz Damurski, Jacek Pluta, Jerzy Ładysz, Wawrzyniec Zipser, Magdalena Mayer-Wydra</i>	
1. Podstawy teoretyczne .....	13
1.1. Ośrodki usługowe w obszarach zurbanizowanych .....	15
1.1.1. Rola usług w gospodarce XXI wieku .....	15
1.1.2. Mechanizm koncentracji i hierarchia ośrodków usługowych .....	16
1.1.3. Problem suburbanizacji i decentralizacji .....	18
1.1.4. Problem kurczenia się miast .....	21
1.1.5. Lokalność usług .....	22
1.1.6. Przekształcenia sektora usługowego w miastach polskich .....	24
1.1.7. Determinanty rozwoju sektora usługowego .....	26
1.1.8. Prywatyzacja i liberalizacja usług publicznych .....	27
1.2. Geneza i definicja lokalnego centrum usługowego .....	28
1.2.1. Pierwowzór LCU .....	28
1.2.2. Definicja lokalnego centrum usługowego .....	33
1.3. Lokalne centrum usługowe we współczesnym dyskursie urbanistycznym ....	34
1.3.1. Nowe trendy w projektowaniu osiedli mieszkaniowych .....	34
1.3.2. Pojęcie standardu wyposażenia w usługi .....	37
1.3.3. W poszukiwaniu normatywu urbanistycznego .....	38
1.3.4. LCU a zjawisko kurczenia się miast .....	40
1.4. Społeczne funkcje LCU .....	40
1.4.1. Wprowadzenie .....	40
1.4.2. Repertuar potrzeb realizowanych w osiedlu .....	41
1.4.3. Usługi a jakość życia .....	44
1.4.4. Rola osiedla mieszkaniowego w życiu społecznym .....	46
1.4.5. Komerccjalizacja stylu życia .....	47
1.4.6. Kwestia sąsiedztwa .....	51
1.4.7. Zbiorowość obsługiwana przez LCU .....	52
1.4.8. Silne społeczności lokalne .....	55
1.5. Lokalność i nielokalność .....	56
1.5.1. Wymiar biologiczny .....	57
1.5.2. Wymiar społeczny .....	59
1.5.3. Wymiar geograficzno-konsumpcyjny .....	63
1.6. LCU jako przestrzeń publiczna .....	67
1.6.1. Czym jest przestrzeń publiczna? .....	67
1.6.2. Społeczne znaczenie przestrzeni publicznych .....	70
1.6.3. Rola zieleni .....	70
1.6.4. Formy przestrzenne LCU .....	71
1.6.5. Program funkcjonalny .....	74
1.6.6. Żywotność ( <i>livability</i> ) osiedli mieszkaniowych .....	76

1.7.	Klasyfikacja usług .....	77
1.8.	Efektywność ekonomiczna usług .....	79
1.8.1.	Usługi w ekonomii i w gospodarce przestrzennej .....	79
1.8.2.	Efektywność usług rynkowych i nierynkowych .....	80
1.8.3.	Wspieranie działalności LCU ze środków publicznych .....	82
1.9.	LCU jako przedmiot polityki samorządowej .....	83
1.9.1.	Interesariusze w LCU .....	83
1.9.2.	Zarządzanie ośrodkami usługowymi w miastach .....	85
1.10.	Dostępność usług .....	88
1.10.1.	Koncepcja dostępności .....	88
1.10.2.	Dostępność jako przedmiot badań naukowych .....	91
1.11.	Usługi a koncepcja spójności terytorialnej .....	93
1.11.1.	Definicja i dylematy interpretacyjne .....	93
1.11.2.	Terytorialne podejście do rozwoju .....	94
1.11.3.	Skalowalność spójności terytorialnej .....	96
1.12.	Konwersja i hybrydyzacja usług .....	97
1.12.1.	Kompresja czasoprzestrzenna, <i>telepolis</i> i <i>e-topia</i> .....	97
1.12.2.	Między koncentracją a rozproszeniem .....	100
1.12.3.	Czynniki rozwoju usług internetowych .....	101
1.12.4.	Usługi online i offline – podobieństwa i różnice .....	102
1.12.5.	Konwersja, hybrydyzacja i ich konsekwencje .....	105
1.13.	Luki w dotychczasowej wiedzy i teza badawcza .....	107
1.14.	Konceptualizacja problematyki LCU .....	109

*Łukasz Damurski, Jacek Pluta, Wawrzyniec Zipser,*

*Jerzy Ładysz, Magdalena Mayer-Wydra*

2.	Metody badań .....	113
2.1.	Specyfika badań nad osiedlami .....	115
2.2.	Cel badań .....	116
2.3.	Strategia <i>mixed-methods research</i> .....	117
2.4.	Program i zakres badań .....	118
2.5.	Kryteria wyboru lokalizacji do badań .....	121
2.5.1.	Wybór gmin reprezentujących różne konteksty osadnicze .....	121
2.5.2.	Wybór lokalizacji do badań szczegółowych (studia przypadku) .....	123
2.6.	Siedem studiów przypadku .....	125
2.6.1.	Warszawa: ul. Mołdawska .....	125
2.6.2.	Wrocław: pl. Pereca .....	125
2.6.3.	Ostrów Wielkopolski: ul. Waryńskiego, Śmigielskiego i Paderewskiego .....	126
2.6.4.	Siechnice: Rynek .....	126
2.6.5.	Zabierzów: ul. Kolejowa i ulice sąsiednie .....	127
2.6.6.	Kopenhaga: Sydhavn .....	127
2.6.7.	Praga: Prosek .....	128
2.7.	Delimitacja przestrzeni LCU .....	128
2.8.	Inwentaryzacja urbanistyczna .....	132
2.9.	Ankiety z użytkownikami LCU (PAPI) .....	133
2.10.	Ankiety z usługodawcami (PAPI) .....	136



2.11. Obserwacja (mapowanie behawioralne) .....	137
2.12. Wywiady z interesariuszami LCU (IDI) .....	139
2.13. Badania dostępności czasowej i przestrzennej .....	140
2.14. Waloryzacja przestrzeni przez użytkowników .....	143
2.15. Analiza treści dokumentów polityki samorządowej .....	145
2.16. Agregacja danych .....	146
<i>Łukasz Damurski, Jacek Pluta,</i>	
<i>Wawrzyniec Zipsler, Magdalena Mayer-Wydra</i>	
3. Wyniki badań empirycznych .....	147
3.1. Profil użytkownika i usługodawcy w LCU .....	149
3.1.1. Profil użytkownika według mapowania behawioralnego .....	149
3.1.2. Profil użytkownika według ankiet .....	151
3.1.3. Profil usługodawcy .....	153
3.2. Forma przestrzenna LCU .....	156
3.2.1. Lokalizacja .....	156
3.2.2. Typologia form przestrzennych LCU .....	158
3.2.3. Wyposażenie przestrzeni publicznych .....	159
3.3. Funkcje pełnione przez LCU .....	160
3.3.1. Aktywność użytkowników w przestrzeniach publicznych .....	160
3.3.2. Bilans funkcji LCU w oglądzie użytkowników .....	163
3.3.3. Funkcjonalność LCU w ocenie usługodawców .....	173
3.3.4. Katalog usług .....	181
3.3.5. Preferencje przestrzenne użytkowników i usługodawców .....	183
3.3.6. Rola internetu .....	188
3.4. Dostępność czasowa i przestrzenna LCU .....	192
3.4.1. Wzorzec mobilności użytkownika LCU .....	192
3.4.2. Optymalny zasięg obsługi ( <i>catchment area</i> ) .....	198
3.4.3. Czasowa i przestrzenna dostępność usług .....	202
3.4.4. Relacje między rozmieszczeniem usług a lokalizacją przystanków komunikacji zbiorowej .....	211
3.5. Planowanie przestrzenne w LCU .....	216
3.5.1. Interesariusze .....	216
3.5.2. Dokumenty planistyczne .....	218
<i>Łukasz Damurski, Jacek Pluta, Wawrzyniec Zipsler</i>	
4. Model lokalnego centrum usługowego .....	221
4.1. Globalne wyzwania, lokalne rozwiązania .....	223
4.2. Główne założenia modelu LCU .....	224
4.3. Pięć reguł LCU .....	228
4.3.1. Reguła 1: węzłowa lokalizacja .....	228
4.3.2. Reguła 2: dostępność piesza .....	229
4.3.3. Reguła 3: lokalność i tożsamość miejsca .....	230
4.3.4. Reguła 4: funkcje dedykowane konkretnej społeczności .....	231
4.3.5. Reguła 5: adekwatna struktura przestrzenna .....	234
4.4. Strategia działania, czyli jak stworzyć LCU i jak nim zarządzać .....	235
4.5. LCU warunkiem tworzenia silnej społeczności lokalnej .....	238
4.6. LCU w służbie spójności terytorialnej .....	239

<i>Łukasz Damurski</i>	
Podsumowanie .....	241
Wkład w dotychczasowy stan wiedzy .....	241
Ograniczenia przeprowadzonych badań .....	243
Kierunki dalszych badań .....	244
Bibliografia .....	247
Załączniki .....	261
Przykładowy kwestionariusz ankiety wśród użytkowników LCU .....	261
Przykładowy kwestionariusz ankiety wśród usługodawców w LCU .....	266
Przykładowy scenariusz wywiadu z interesariuszami .....	271
Przykładowy arkusz obserwacji .....	273
Wykaz rycin i tabel .....	275

## Wprowadzenie

W tradycyjnym, hierarchicznym ujęciu systemu osadniczego lokalne centrum usługowe (LCU) zajmuje szczególną pozycję. Jest nie tylko podstawowym składnikiem sieci miejsc centralnych, ale również nośnikiem określonych, nietransferowalnych na inne poziomy hierarchii funkcji miastotwórczych. Pełni kluczową rolę w życiu społeczności lokalnych, oferując dostęp do codziennych usług i przyczyniając się do podnoszenia jakości życia w obszarach mieszkaniowych.

Współcześnie te unikatowe funkcje ulegają jednak erozji na skutek rozwoju technologii (w tym zwłaszcza usług online) oraz zmian stylu życia (osłabienia więzi międzyludzkich, komercjalizacji zachowań w przestrzeniach konsumpcji, domocentryzmu). Aby LCU mogło sprostać wyzwaniom, jakie stawia przed nim cywilizacja, musi adaptować się do nowych okoliczności, musi być odpowiednio zaplanowane i zarządzane. W tej perspektywie centrum lokalne okazuje się sprawą polityczną – usytuowane na styku zagadnień z zakresu przestrzeni publicznych i wolnego rynku LCU wymaga skutecznego zarządzania przez władze publiczne różnych szczebli, w tym zwłaszcza przez samorządy gminne.

W Polsce po okresie transformacji systemowej, która wymagała w pierwszej kolejności realizacji przedsięwzięć o charakterze strukturalnym podejmowanych w skali makro (np. budowa obwodnic, rewitalizacja śródmieść, niwelowanie deficytu mieszkaniowego), przychodzi kolej na osiedla, w których coraz częściej dostrzegalne są przejawy działań nakierowanych na tworzenie LCU. Rola różnego rodzaju osiedlowych ośrodków usługowych w dyskursie urbanistycznym w ostatnich latach wyraźnie wzrasta, o czym świadczą zmiany w dokumentach planistycznych.

Na przykład nowelizacja studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Ostrowa Wielkopolskiego uchwalona w 2013 r. wprowadziła do tego dokumentu pojęcie lokalnych centrów usługowych (w takim właśnie brzmieniu) składających się z zabudowy mieszkaniowej z usługami, zielenią urządzoną, ulicami, ciągami pieszymi i przystankami komunikacji zbiorowej. Innym dobrym przykładem był projekt węzłów usługowych w powiecie wrocławskim zrealizowany w latach 2014–2015, który pozwolił na wypracowanie ogólnych zasad lokalizacji i planowania ośrodków szczebla lokalnego na przedmieściach Wrocławia. W roku 2016 rozpoczęto wdrażanie programu Warszawskich Centrów Lokalnych, czyli

pilotażowych realizacji osiedlowych przestrzeni publicznych w kilkunastu lokalizacjach wyznaczonych przez Stowarzyszenie Architektów Polskich. W roku 2018 uchwalono znowelizowane studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia, w którym po raz pierwszy ujęto lokalne ośrodki usługowe w osiedlach, zaś w 2019 r. uruchomiono we Wrocławiu program tzw. osiedli kompletnych.

Wszystkie te zjawiska należy traktować jako swego rodzaju znaki czasu wskazujące na wzrastające znaczenie problematyki LCU w polityce samorządowej w Polsce. U źródeł tego zjawiska leżą zarówno procesy zachodzące w skali lokalnej, jak i te o charakterze makrostrukturalnym. Z jednej strony wyraźnie zaznacza się aktywność rozmaitych ruchów miejskich występujących w imieniu społeczności lokalnych postulujących urozmaicenie przestrzeni miasta, kreatywne wykorzystanie istniejących zasobów, wyeksponowanie tożsamości miejsca i rozwój życia społecznego w skali sąsiedzkiej. Z drugiej strony sami mieszkańcy poszukują wysokiej jakości środowiska zamieszkiwania, rozumianego już nie tylko jako budynek mieszkalny wraz z najbliższym otoczeniem, ale jako całe osiedle (habitat). Te nowe trendy są inspiracją dla władz samorządowych, które poprzez prowadzoną przez siebie politykę przestrzenną, w tym wdrażanie działań z zakresu marketingu terytorialnego, promocję idei sąsiedztwa czy wreszcie tworzenie lokalnych ośrodków usługowych próbują odpowiedzieć na zapotrzebowanie zgłaszane przez mieszkańców i przez deweloperów.

Wierzymy, że książka, którą trzymacie Państwo w ręku, pozwoli uporządkować i rozwinąć dotychczasową wiedzę z zakresu kształtowania lokalnych centrów usługowych, a w dalszej perspektywie przyczyni się do podniesienia jakości życia w obszarach zurbanizowanych w Polsce. Temu właśnie przede wszystkim ma służyć tytułowy Model LCU, czyli zestaw reguł, jakimi powinny się kierować władze samorządowe, dążąc do wytworzenia lub utrzymania lokalnych centrów usługowych.

Jak już wspomniano, koncepcja lokalnego (osiedlowego) ośrodka usługowego jako miejsca organizującego przestrzeń zamieszkiwania, zaspokajającego codzienne potrzeby i ogniskującego życie społeczności lokalnej jest znana w środowisku urbanistów i planistów przestrzennych oraz implementowana w praktyce projektowej. Brakuje jednak jej powiązania z szerszym nurtem polityki publicznej. Przykłady Warszawy, Wrocławia i Ostrowa Wielkopolskiego, choć pod wieloma względami podobne do siebie, nie są odbiciem jakiejś jednej wizji rozwoju centrów lokalnych w obszarach zurbanizowanych – wynikają raczej z oddolnej inicjatywy pojedynczych samorządów. Tymczasem bez odniesienia do szerszych nurtów politycznych potencjał drzemący w lokalnych centrach usługowych po-

zostanie w dużej mierze niewykorzystany. Dlatego drugim ważnym zadaniem stojącym przed tą książką jest wskazanie roli, jaką LCU ma do odegrania w kształtowaniu spójności terytorialnej oraz budowaniu silnych społeczności lokalnych.

Układ pracy jest podporządkowany klasycznemu tokowi rozumowania stosowanemu we współczesnej nauce: od prezentacji problemu badawczego i usytuowania go w kontekście dotychczasowej wiedzy poprzez badania własne do syntezy i wniosków.

W rozdziale 1 wychodząc od przeglądu wiedzy na temat kształtowania systemu ośrodków usługowych w miastach (w przeszłości i współcześnie), wskazano luki w literaturze przedmiotu. Dotyczą one przede wszystkim zmian cywilizacyjnych zachodzących w osiedlach mieszkaniowych, w tym przekształceń społecznych, przestrzennych i technologicznych. Nowe wyzwania wymagają adekwatnej odpowiedzi ze strony gospodarki przestrzennej, co jest główną przesłanką dla podejmowanych badań.

W rozdziale 2 przedstawiono obszernie metody badań stosowane w projekcie Model LCU. Zdefiniowano cel pracy, którym jest opracowanie teoretycznego modelu lokalnego centrum usługowego opisującego kryteria optymalnej lokalizacji oraz zasady zarządzania lokalnymi centrami usługowymi na obszarach zurbanizowanych w Polsce. Wskazano na potrzebę interdyscyplinarnego ujęcia problematyki lokalnych centrów usługowych uwzględniającego wymiar geograficzny, polityczny, społeczny i ekonomiczny tworzenia i funkcjonowania LCU. Opisano również 7 studiów przypadku, w których wdrożony został interdyscyplinarny program badawczy.

Rozdział 3 to przegląd wybranych wyników badań przeprowadzonych w latach 2017–2019. Z uwagi na niezwykle szeroki zakres danych empirycznych pozyskanych w trakcie projektu nie zdecydowano się na prezentację wszystkich wyników, a kluczem, którym kierowano się przy wyborze danych do analizy, było ich czytelne i jednoznaczne powiązanie z celem pracy, czyli potrzebą wypracowania modelu na potrzeby polityki samorządowej. Rozdział ten opisuje zatem profil użytkownika i usługodawcy, formę przestrzenną badanych LCU, funkcje pełnione przez poszczególne ośrodki, dostępność czasową oraz aspekty planistyczne tworzenia lokalnych ośrodków usługowych.

Rozdział 4 przedstawia tytułowy Model LCU i jest próbą syntezy wiedzy teoretycznej oraz wyników badań empirycznych. Począwszy od określenia ogólnych założeń modelu, poprzez wskazanie 5 reguł, jakimi powinni się kierować samorządowcy budując lokalne centra usługowe, rozdział ten prowadzi do wniosków na temat znaczenia lokalnych centrów usługowych w kształtowaniu spójności terytorialnej obszarów miej-

szych oraz roli, jaką mogą one odegrać w budowaniu silnych społeczności lokalnych.

W podsumowaniu przypomniano jeszcze raz cel pracy oraz podjęto refleksję na temat dalszych kierunków badań nad lokalnymi systemami usługowymi. Na końcu książki zamieszczono spis literatury oraz załączniki (w tym kwestionariusze ankiet i arkusze obserwacji).

Dziękujemy wszystkim osobom, które przyczyniły się do skutecznej realizacji naszego projektu. W pierwszej kolejności dziękujemy tym członkom naszego zespołu, którzy gościnnie wsparli nas w przeprowadzeniu badań empirycznych w Polsce, Danii i Czechach: Hansowi Thorowi Andersenowi, Karelowi Maierowi, stypendystce Agnieszce Kriesel oraz dyplomantce Katarzynie Komorowskiej, a także Maciejowi Kamińskiemu. Dziękujemy przedstawicielom społeczności lokalnych, organizacji pozarządowych oraz urzędów miast i gmin, którzy udzielili nam wywiadów w miejscowościach objętych studiami przypadku: Tomaszowi Ossowiczowi, Tomaszowi Smołańskiemu, Barbarze Borkowskiej, Małgorzacie Mikołajewskiej-Janiaczyk, Ewie Torzyńskiej, Annie Kalisz, Piotrowi Młynarzowi, Andrzejowi Jakubkowi, Monice Beuth-Lutyk, Magdalenie Hennig-Rosieckiej, Katarzynie Sadowy, Joannie Domańskiej, Edmundowi Dąbrowie, Małgorzacie Kuzianik, Stanisławowi Kępie, Michałowi Gwizdale, Łukaszowi Grzelewskiemu, Markécie Dostálovej, Zdenkowi Davidkowi, Jacobowi Norvigowi Larsenowi, Øysteinowi Leonardsenowi. Dziękujemy wszystkim studentom, którzy jako wolontariusze bądź praktykanci zrealizowali znaczną część badań empirycznych: Jowicie Kulej, Marcie Grabowskiej, Marcie Kubiereckiej, Monice Totczyk, Mikołajowi Groselowi, Ewelinie Waścińskiej, Katarzynie Kryckiej, Klaudii Hyrlik, Gajanie Tadewosjan, Kindze Smuś, Dominice Mońko, Justynie Szymańskiej, Katarzynie Spałek, Jakubowi Noworolowi, Weronice Korbie, Kindze Sarneckiej, Katsiarynie Zakharkevich, Agacie Góreckiej, Sandrze Kołodziejskiej, Julii Latkowskiej, Julii Piekarze oraz Annie Pastusze. Podziękowania kierujemy również do 793 anonimowych respondentów (usługobiorców i usługodawców), którzy odpowiedzieli na nasze zaproszenie do udziału w badaniach i wypełnili kwestionariusze ankiet. Żywimy wreszcie szczerą wdzięczność dla Szanownych Recenzentów, prof. Katarzyny Kajdanek i prof. Mariana Kachniarza, którzy swoimi konstruktywnymi uwagami znacząco przyczynili się do podniesienia jakości niniejszego opracowania.

Życzymy dobrej lektury!

W imieniu własnym i całego Zespołu badawczego  
Łukasz Damurski

ŁUKASZ DAMURSKI, JACEK PLUTA, JERZY ŁADYSZ,  
WAWRZYNIEC ZIPSER, MAGDALENA MAYER-WYDRA

# 1. PODSTAWY TEORETYCZNE





## 1.1. Ośrodki usługowe w obszarach zurbanizowanych

Usługi od zawsze pełnią kluczową rolę w rozwoju miast. To one decydują o unikatowej specjalizacji każdego ośrodka, o jego znaczeniu i pozycji w strukturze osadniczej, to one wpływają na konkurencyjność i atrakcyjność miasta jako miejsca inwestycji, to one wreszcie determinują jakość życia mieszkańców i warunkują sprawne funkcjonowanie społeczności terytorialnych. W tym rozdziale przyjrzymy się uwarunkowaniom i procesom powstawania i rozwoju ośrodków usługowych w obszarach zurbanizowanych, aby następnie skonfrontować je z aktualnymi zjawiskami gospodarczymi, społecznymi, osadniczymi i politycznymi.

### 1.1.1. Rola usług w gospodarce XXI wieku

Według A. Tofflera (1997) jesteśmy świadkami narodzin nowej cywilizacji. Po epoce rolnictwa, a następnie gwałtownych przeobrażeniach wywołanych przez rewolucję przemysłową nastąpiła epoka informacji, która niesie ze sobą zmiany w pracy, nowy styl życia rodzinnego, nową gospodarkę, nowe konflikty polityczne, a przede wszystkim zupełnie odmienną świadomość. Wraz z rozwojem technologii usługi stopniowo wypierają wytwórstwo, a wysiłek umysłowy wypiera wysiłek fizyczny (Fukuyama 2000).

Usługi definiowane są raczej jako sprzedaż czynności niż namacalnego produktu. W niektórych przypadkach podział jest jasny: kiedy kupujemy samochód, kupujemy produkt; kiedy najmujemy firmę sprzątającą, kupujemy usługę. Ale w wielu innych sytuacjach trudno oddzielić produkt od czynności – klasycznym przykładem jest restauracja, gdzie płacimy jednocześnie za jedzenie i obsługę (Kim, Short 2007). Uogólniając można powiedzieć, że usługa to proces dostarczania określonych dóbr materialnych bądź niematerialnych (por. Kachniarz 2012) lub szereg interakcji pomiędzy uczestnikami, procesami i elementami materialnymi (por. Dominiak 2018).

Postępująca serwicyzacja gospodarki i życia społecznego wyznacza kolejny etap rozwoju ludzkości: rosnący poziom dochodów przekłada się na wzrost popytu na usługi, następuje szybki rozwój sektora usługowego (zarówno ilościowy – w znaczeniu liczby podmiotów gospodarczych, jak i jakościowy – w znaczeniu różnorodności oferty), zwiększa się jego udział w tworzeniu PKB, pojawiają się nowe formy świadczenia usług (w tym e-usługi). Równocześnie utrzymuje się przestrzenne zróżnicowanie rozmieszczenia funkcji usługowych: największe ośrodki miejskie zapewniają

najlepszy dostęp do usług (rynkowych i nierynkowych), podczas gdy obszary podmiejskie i peryferyjne cechują się niską dostępnością.

### 1.1.2. Mechanizm koncentracji i hierarchia ośrodków usługowych

Charakterystyczną, naturalną cechą usług jest ich koncentrowanie się w określonych lokalizacjach. Koncentracja z jednej strony umożliwia klientom zaspokojenie różnych potrzeb w jednym miejscu, a z drugiej gwarantuje usługodawcom opłacalność prowadzonej działalności (Zipser 1983). Zjawisko to można zaobserwować w różnych skalach (regionalnej, ogólnomiejskiej, dzielnicowej, osiedlowej), a jego uniwersalność i powszechność zasadza się na dwóch elementach: nagromadzeniu urządzeń i obiektów o charakterze instytucjonalnym, kulturalnym, handlowym i usługowym, co stwarza okazję do załatwienia kilku spraw „za jednym razem” oraz oferowaniu zestawu obiektów i urządzeń unikatowych, co daje możliwość załatwienia określonych spraw „jedynie w tym miejscu” (por. Brzosko-Sermak, Płaziak, Trzepacz 2017).

Mechanizm koncentracji bywa również określany mianem korzyści aglomeracyjnych. Aglomeracja, czyli lokalizowanie różnych aktywności w niewielkiej odległości od siebie, przyczynia się do zmniejszenia kosztów transportu, a przez to ułatwia wymianę ludzi, dóbr i idei (por. Glaeser 2010), co jest szczególnie widoczne w dużych miastach, które swoją pozycję zawdzięczają właśnie kumulacji usług.

Źródłem zjawiska koncentracji należy szukać w zasadzie najmniejszego wysiłku (*the principle of least effort*), opisanej przez G.K. Zipfa (1949), która mówi, że ludzie w swoim działaniu w naturalny sposób wybierają te drogi, które cechują się najmniejszym oporem. Właśnie dlatego usługi lokalizowane są w miejscach, które zapewniają odpowiednią liczbę klientów, klienci zaś dążą do minimalizacji koniecznych przemieszczeń. W efekcie powstaje optymalny zasięg obsługi, w którym sumaryczne zyski najbardziej przewyższają sumaryczny koszt obsługi, a koncentracja stabilizuje się w określonym punkcie przestrzeni (Zipser 1983).

Mechanizm koncentracji wytwarza w przestrzeni system ośrodków cechujący się pewną hierarchią. Hierarchizacja ta dokonuje się na gruncie wielkości, pełnionych funkcji i rozmieszczenia geograficznego. Czynniki te są punktem wyjścia dla różnych koncepcji systemów osadniczych zarówno w skali makro (regionalnej), jak i mikro (wewnątrz systemu miejskiego). Bodaj najbardziej znana jest *teoria miejsc centralnych* W. Christallera (1933), wedle której centralność oferowanych dóbr i usług określa pozycję miasta w sieci osadniczej i przyporządkowuje mu rynek określo-

nej wielkości (Parysek 1997). Miejsca centralne niższego rzędu oferują dobra podstawowe, zaś centra wyższego rzędu – dobra podstawowe i specjalistyczne (piramida funkcji), a wielkość zasięgu obsługi ośrodków wyższego szczebla stanowi wielokrotność zasięgu obsługi ośrodków niższych szczebli (por. Domański 1993). Odbiorcy (klienci) zmierzający do usług niższego rzędu są skłonni podróżować tylko na krótkich dystansach, ponieważ realizują w ten sposób częste, codzienne potrzeby, zwykle cechujące się relatywnie niskimi cenami, niewymagające wyspecjalizowanej wiedzy. Nieco dalej będą podróżować do usług średniego rzędu, które są używane nieco rzadziej i cechują się wyższą wartością. Analogicznie najdłuższe dystanse zwykle dzielą klientów od usług najwyższego rzędu, które są najbardziej wyspecjalizowane i używane sporadycznie (Shearmur 2010). Zmodyfikowana wersja teorii miejsc centralnych zaproponowana przez Löscha mówi, że ośrodki tej samej wielkości niekoniecznie oferują te same funkcje, a ponadto większe ośrodki nie zawsze posiadają wszystkie funkcje występujące w mniejszych osiedlach (Haggett 1965).

M. Palomäki (1964) dokonał hierarchizacji ośrodków z uwzględnieniem podziału na różne rodzaje usług (administracja, handel, usługi komercyjne pozostałe, usługi publiczne, rekreacja). Na podstawie informacji o liczbie branż występujących w danej jednostce przestrzennej oraz liczby jednostek, w jakich dana branża występuje, stworzono wykresy uszeregowanych jednostek i odpowiednio branż, od największych do najmniejszych. Miejsca załamania płynności wykresu („schody”) wyznaczyły hierarchię, w tym branże charakterystyczne dla określonych poziomów układu.

Z kolei zgodnie z koncepcją systemu obsługi ludności (Nowakowski 1984) istnieją dwa główne kryteria kształtowania hierarchicznej sieci usług:

- 1) możliwie najkrótszy czas dotarcia,
- 2) możliwie najwyższa atrakcyjność ośrodka.

W zakresie rozmieszczenia usług najniższego poziomu, odwiedzanych z reguły pieszo, obowiązuje zasada ich maksymalnego zbliżenia do miejsc zamieszkania. Zbliżenie to będzie jednak limitowane możliwym stopniem dekoncentracji obiektów, który jest zróżnicowany dla poszczególnych typów usług, wszak każdy rodzaj obiektu ma inny zasięg obsługi i inne wymagania sytuacyjne. Dostępność usług wyższych poziomów uwarunkowana jest występowaniem miejsc szczególnie korzystnych, dobrze skomunikowanych (przystanki, węzły).

W koncepcji systemu obsługi ludności przyjęto sześć poziomów ośrodków usługowych, począwszy od pierwszego – elementarnego, obejmującego obiekty użytkowane codziennie lub bardzo często, najbardziej zbliżone

do miejsca zamieszkania (w odległości nieprzekraczającej 300–500 m), poprzez poziom 2 obejmujący obiekty użytkowane często, skoncentrowane w osiedlowych ośrodkach usługowych obsługujących 10–25 tys. osób (dostępnych w promieniu dojazdu 700 m), poziom 3 (obiekty użytkowane okresowo, których większość powinna być skoncentrowana w dzielnicowych ośrodkach usługowych obsługujących około 100 tys. mieszkańców, dostępnych środkami komunikacji zbiorowej oraz pojazdami indywidualnymi), poziom 4 (obiekty o wysokim standardzie, użytkowane sporadycznie, skoncentrowane w mieście wojewódzkim), centra ponadwojewódzkie i stolicę państwa (Nowakowski 1984).

W nowych, dwudziestopierwszowiecznych teoriach rozwoju osadnictwa odchodzi się od sztywnego, rangowego uszeregowania ośrodków usługowych. Rosnąca mobilność ludności i malejące znaczenie odległości, rozwój gospodarki neoliberalnej, globalizacja, metropolizacja, powszechny dostęp do informacji, możliwość zdalnego załatwiania wielu spraw, wzrastająca potrzeba kontaktów bezpośrednich czy poszukiwanie nowych wrażeń – to przesłanki do poszukiwania nowego, niehierarchicznego układu ośrodków usługowych w sieci osadniczej. T. Ossowicz (2013) w obrazowy sposób zestawia dwie koncepcje struktury funkcjonalno-przestrzennej miast: hierarchiczną (z wielofunkcyjnymi ośrodkami o różnej randze w układzie osadniczym) i sieciową (gdzie nie występuje jedno główne, ogólnomiejskie centrum, a wszystkie ośrodki usługowe są wysoko wyspecjalizowane, np. w zakresie handlu, rozrywki czy gastronomii). Efektem tego zestawienia jest bardziej realistyczna, dopasowana do współczesnych realiów hierarchiczno-sieciowa struktura funkcjonalno-przestrzenna miasta obejmująca dające się wyróżnić obszary, z których część lokowana jest na podstawie układu hierarchicznego, a część w sposób swobodny, dopasowany do potrzeb neoliberalnej gospodarki. Ważną cechą takiej struktury jest jej łatwa dostępność dla użytkowników dzięki ograniczeniu barier przestrzennych i niewielkiej ilości terenów zamkniętych (Ossowicz 2013).

### 1.1.3. Problem suburbanizacji i decentralizacji

Hierarchiczne czy hierarchiczno-sieciowe modele ośrodków usługowych dobrze oddają zjawiska zachodzące w systemach osadniczych cechujących się względnie zwartą zabudową i tworzących wyraziste koncentracje w przestrzeni. Tymczasem jednym z charakterystycznych procesów osadniczych ostatnich dziesięcioleci jest suburbanizacja, czyli „rozlewanie się” miast wraz ze wszystkimi tego negatywnymi konsekwencjami: monofunkcyjnością dużych obszarów mieszkaniowych, niską intensywnością

zabudowy, słabym powiązaniem z centrum miasta, podporządkowaniem komunikacji samochodowej, ogólnym niedoborem infrastruktury i usług, negatywnym wpływem na środowisko i krajobraz (Leboreiro Amaro 2014).

Chociaż polskim suburbiom daleko do skrajnej monofunkcyjności, charakterystycznej dla amerykańskich przedmieść, to jednak zdecydowanie brakuje w nich punktów handlowo-usługowych, miejsc rekreacji i placówek, które zaspokajałyby potrzeby kulturalne mieszkańców. W rezultacie – podobnie do suburbiów amerykańskich – przedmieścia noszą cechy zniaczenia (*placelessness*): brak przestrzeni znaczących, wspólnie użytkowanych, oddających specyfikę danej przestrzeni i społeczności ją zamieszkującej, co osłabia kapitał społeczny i uniemożliwia budowanie poczucia wspólnoty (Mantey 2015).

Uniwersalność suburbanizacji wynika z potrzeb i dążeń ludzi, możliwych do zrealizowania na przedmieściach dzięki sprzyjającym warunkom makroekonomicznym. Jednak „miasto pozostaje niezbędne do życia jako miejsce pracy, edukacji dzieci i dostarczania usług” (Kajdanek 2012, s. 222). Co więcej, potrzeby zogniskowane wokół jakości życia, samorealizacji i przynależności mieszkańcy przedmieść w większości zaspokajają poza miejscem zamieszkania bądź nie zaspokajają ich wcale (Mantey 2015). Suburbanizacji towarzyszy w ostatnich latach daleko idąca decentralizacja funkcji miejskich, które są coraz bardziej elastyczne pod względem lokalizacji. Decentralizacja jest w istocie „urbanizacją przedmieść” (*urbanisation of the suburbs* – zob. Andersen, Møller-Jensen, Engelstoft 2011) i polega już nie tyle na odpływie mieszkalnictwa, ale wszystkich innych typów działalności (w tym również usługowych) z centrów miast i przesuwaniu się ich na przedmieścia (dezurbanizacja). Wydaje się, że dopóki dana działalność będzie mogła być przeniesiona w miejsce o niższych kosztach utrzymania, dopóty będzie postępował proces decentralizacji (Hall 2002).

Paradoksalnie, jak pokazuje przykład Berlina (Hierse, Nuißl, Beran i in. 2017), suburbanizacja i decentralizacja nie wykluczają równoczesnego występowania zjawisk odwrotnych, w tym reurbanizacji. O ile bowiem doświadczenie życia na peryferiach dużego miasta jest udziałem bardzo wielu ludzi, o tyle trendy osadnicze okazują się wielokierunkowe – obok migracji poza miasto równolegle występują zjawiska powrotów z przedmieść do centrów miast (por. Ouředníček, Šimon, Kopečná 2015).

Prowadzone w ostatniej dekadzie badania dynamiki zmian oraz stopnia zaawansowania procesów urbanizacyjnych w obszarach metropolitalnych w Polsce (Kurek, Wójtowicz, Gałka 2013; Maciejuk 2012) potwierdzają, że strefy podmiejskie dużych miast charakteryzują się swoistymi przemianami demograficznymi i przestrzennymi, w tym nasilonym roz-

wojem budownictwa mieszkaniowego i usługowego. Niektóre kierunki są uprzywilejowane ze względu na dostępność gruntów, wyposażenie w infrastrukturę czy po prostu modę (Damurski, Ładysz, Zipser 2016; Dąbkowski, Urbańska 2012), a inne nie, co nie zmienia ogólnego obrazu zmian w polskim osadnictwie, w którym wyraźnie odznaczają się procesy suburbanizacji i decentralizacji.

Jednym ze źródeł tej sytuacji jest polityka samorządowa na obszarach podmiejskich. Dokumenty planistyczne są przeważnie permissywne, tj. dopuszczają lokalizowanie usług na większości terenów pod zabudowę, zgodnie z zasadą „przede wszystkim nie przeszkadzać inwestorom”. Może to jednak prowadzić (i coraz częściej prowadzi) do niekontrolowanego rozproszenia funkcji usługowych i ograniczeń w ich dostępności przestrzennej, powodując obniżenie standardów zamieszkiwania, wysokie koszty funkcjonowania oraz ograniczenie kontaktów społecznych (por. Kowalewski, Mordasewicz, Osiatyński i in. 2013).

Jedno wydaje się pewne: postępujące rozrzedzanie się zabudowy miast zaburza naturalne mechanizmy koncentracji regulujące popyt i podaż, powodując istotne braki w dostępności usług. Nawet stopniowe „dopasowywanie” oferty usługowej do rosnącej liczby mieszkańców na terenach podmiejskich nie rozwiązuje problemu, a raczej dodatkowo pogłębia proces decentralizacji funkcji miejskich (Damurski, Ładysz, Zipser 2016). Mieszkańcy przedmieść wciąż są zmuszeni do zaspokajania części potrzeb w centrach głównych ośrodków, co z kolei rodzi konieczność codziennych dojazdów do szkół, sklepów, usług medycznych, kulturalnych czy rozrywkowych, prowadząc do niewydolności układów komunikacyjnych (*Koncepcja* 2012). Zjawiskom tym towarzyszy chaotyzacja przestrzeni rozumiana jako proces pogarszania się ładu przestrzennego pod względem estetycznym i funkcjonalnym, charakteryzująca się zakłóceniami krajobrazu, brakiem przestrzeni publicznych, monofunkcyjnością obszarów, konfliktami przestrzennymi czy wspomnianym niedorozwojem usług (Wdowicka, Mierzejewska 2012).

W tej sytuacji jednym z istotnych zadań, przed którymi stają władze samorządowe w miastach i na powiązanych z nimi obszarach funkcjonalnych, jest zapewnienie mieszkańcom dostępu do usług (zarówno publicznych, jak i komercyjnych) na pożądanym poziomie. Również w tym kontekście można wskazać na wzrastające znaczenie lokalnych centrów usługowych.

#### 1.1.4. Problem kurczenia się miast

Procesy urbanizacji w literaturze przedmiotu najczęściej opisywane są za pomocą danych ilościowych dla jednostek podziału terytorialnego (administracyjnego). Obserwacja dynamiki liczby ludności w dłuższych okresach pozwala wyróżnić charakterystyczne, następujące po sobie etapy rozwoju miasta. W ujęciu modelowym cykl ten składa się z fazy urbanizacji (gdzie szybciej rośnie liczba ludności części centralnych niż peryferii), wspomnianej już suburbanizacji (gdzie liczba ludności peryferii rośnie szybciej niż obszarów centralnych), dezurbanizacji (gdy cały obszar metropolitalny traci mieszkańców) i wreszcie reurbanizacji (w trakcie której ponownie relatywnie szybciej przybywa ludności w centrach niż na peryferiach) (Lorens 2013).

W rzeczywistości – jak już zaznaczono – procesy suburbanizacji, dezurbanizacji i reurbanizacji zachodzą jednocześnie (por. Ouředníček, Šimon, Kopečná 2015; Hierse, Nuissl, Beran i in. 2017), co nie zmienia faktu, że w potocznym ujęciu liczba ludności jest tradycyjnie stosowaną miarą kondycji miasta. Ośrodek o rosnącej populacji uważa się za „silny” i „zdrowy”, utożsamiając napływ mieszkańców ze wzrastającym zapotrzebowaniem na mieszkania, rozwojem miejsc pracy i usług oraz dynamiczną gospodarką lokalną. Z kolei malejąca liczba mieszkańców uznawana jest zwykle za syndrom upadku miasta: nikt nie chce tam mieszkać, branża budowlana wyhamowuje, mieszkańcom grozi bezrobocie, miasto jest nieatrakcyjne dla inwestorów.

Tymczasem 40% dużych miast Europy (liczących powyżej 200 tys. mieszkańców) w ostatnich latach straciło sporą część swojej populacji (Schlappa, Neill 2013). Rozkład geograficzny tego zjawiska jest co prawda niejednorodny, a dynamika i wzorce zmian demograficznych różnią się w poszczególnych krajach, ale każde państwo Unii Europejskiej ma w swoich granicach kurczące się miasta (*shrinking cities*).

Kurczenie się miast jest efektem szerszych procesów, wśród których można wymienić globalizację przynoszącą radykalne zmiany bazy ekonomicznej miasta czy procesy strukturalne dotyczące produkcji, konsumpcji i wymiany, które uwidaczniają się właśnie w miastach i mają wpływ na dzisiejszą urbanizację (por. Häußermann, Siebel 1988; Martinez-Fernandez, Audirac, Fol 2012). Efekt jest jednak zawsze podobny: spadek liczby mieszkańców pociąga za sobą mniejsze wpływy do budżetu przy jednoczesnym wzroście kosztów funkcjonowania, utrzymanie infrastruktury jest coraz mniej opłacalne, spadek gęstości zaludnienia zmniejsza efektywność usług publicznych, obniża się poczucie bezpieczeństwa, tkanka

miejska traci spójność przestrzenną (między obszarami zabudowy pojawiają się opuszczone „dzikie strefy”). Zmniejszenie aktywności społecznej, gospodarczej i w ogóle energii potrzebnej do rozwoju prowadzi do redukcji liczby działalności gospodarczych i w ten sposób powstaje błędne koło, które dodatkowo zwiększa zagrożenie dalszej emigracji mieszkańców (Rybczynski, Linneman 1999; Martinez-Fernandez, Audirac, Fol 2012).

*Urban shrinkage* staje się zatem istotnym wyzwaniem dla polityki przestrzennej. Przede wszystkim konieczna staje się redukcja ambicji i adaptacja do nowej wielkości populacji (Leboreiro Amaro 2014). Paradygmat planowania dotychczas skoncentrowany na wzroście powinien teraz uwzględniać również kurczenie się jako procesy jednoczesne i wzajemnie powiązane (Martinez-Fernandez, Audirac, Fol 2012; Adamski 2013; Schlappa, Neill 2013). Niektórzy wyludnianie się miast traktują jako szansę cywilizacyjną – według E. Kipy (2013) po raz pierwszy od II wojny światowej mamy okazję, by zastąpić rozwój ilościowy jakościowym poprzez rewitalizację i inne rozwiązania o charakterze strategicznym. Szczególną rolę w tym procesie będą miały do odegrania lokalne centra usługowe.

### 1.1.5. Lokalność usług

Jak wynika z zaprezentowanego wyżej przeglądu różnych modeli rozwoju osadnictwa, punktem wyjścia dla każdego układu ośrodków usługowych jest poziom lokalny. To od niego rozpoczyna się budowanie ogólnomiejskich systemów miejsc centralnych. LCU jawi się zatem jako podstawowe, strukturotwórcze ogniwo sieci osadniczej, bez którego trudno byłoby mówić o innych poziomach hierarchii. W świetle koncepcji bazy ekonomicznej miasta (Dziewoński 1967) pełni przede wszystkim funkcje endogeniczne, ukierunkowane na obsługę konsumentów z przylegających obszarów.

Badania prowadzone w różnych częściach świata wskazują, że niewielkie, prowadzone przez mieszkańców osiedla sklepy, a zwłaszcza kawiarnie, cukiernie, bary i restauracje, przyczyniają się do tworzenia wspólnot lokalnych, które są bardziej zamożne, przedsiębiorcze i wewnętrznie skonsolidowane niż inne zbiorowości. Ową lokalność (*localness*) można mierzyć udziałem procentowym przedsiębiorstw prowadzonych przez mieszkańców, żywności produkowanej lokalnie, energii produkowanej w osiedlu czy innych dóbr produkowanych na miejscu (Franc, Peyricot, Vilain i in. 2018).

Polacy cenią i darzą sentymentem lokalne biznesy. Doceniają je przede wszystkim za cechy, których nie posiadają sklepy wielkoformatowe. O czym dokładnie mowa? Zdaniem respondentów biorących udział w ba-



daniu platformy MAM małe lokalne sklepy są lepsze od tych większych przede wszystkim pod względem nawiązywania osobistej relacji z klientem (wskazania 69%), dogodnej lokalizacji (63%) czy mniejszych kolejek do kasy (61%). Badani wskazują także na kwestię jakości obsługi klienta, która zdaniem 60% pytanych jest lepsza w mniejszych sklepach, oraz ciekawą ofertę produktową, np. produkty niedostępne w dużych sieciach handlowych (38%). Małe sklepy pełnią także ważną rolę w życiu lokalnej społeczności. Respondenci badania zauważają m.in. ich pozytywny wpływ na budżet, a także aspekty czysto interpersonalne. Wielu Polaków docenia lokalnych detalistów właśnie ze względu na relację, jaką mogą z nimi nawiązać. Sprzedawcy tacy są postrzegani jako specjaliści, bardziej ufamy ich rekomendacjom i doceniamy, że znają nasze preferencje zakupowe. Sklepom wielkoformatowym, w których nawiązanie osobistej relacji z każdym klientem jest właściwie niemożliwe, ciężko w tej kwestii konkurować z lokalnymi i mniejszymi detalistami (MAM Media 2018).

Wyniki raportu i preferencje współczesnego konsumenta nie pozostawiają zatem złudzeń. Tylko różnorodny rynek, na którym jest miejsce zarówno dla małych, jak i dużych graczy, ma szansę odnieść sukces i zaspokoić coraz bardziej wygórowane oczekiwania klientów. Polacy jako smartkonsumenty chcą mieć wybór i korzystać ze zróżnicowanej oferty handlowej. Dostrzegają potrzebę współistnienia zarówno sklepów wielkoformatowych, dyskontów, jak i lokalnych mikroprzedawców. Każdy detalista, bez względu na wielkość, może więc znaleźć obszar, w którym odpowie na potrzeby Polaków i ich preferencje zakupowe (MAM Media 2018).

Ekspansja wielkopowierzchniowych sieci zagranicznych i dyskontów nie tylko przyczynia się do kurczenia się i stopniowej likwidacji polskich sklepów rodzinnych. Na przestrzeni ostatnich siedmiu lat obserwuje się ciągły spadek liczby małych sklepów detalicznych. W 2008 roku odpowiadały one za 51% rynku, obecnie ich udział w handlu produktami z branży FMCG (*Fast-Moving Consumer Goods*, czyli produkty szybkozbywalne, takie jak mleko, owoce i warzywa, papier toaletowy, napoje, leki bez recepty) wynosi 37%. Istnieje duże prawdopodobieństwo, że ta tendencja będzie się utrzymywać (PIH 2016).

Głównym zagrożeniem dla niezależnych detalistów jest rozwój sieci dyskontów. Jednak mimo tego, że co roku liczba małych sklepów się zmniejsza, to sprzedaż w przeliczeniu na sklep stale wzrasta, a sklepy mało- i średnioformatowe pozostają największym kanałem dystrybucji produktów FMCG w Polsce (Polska Izba Handlu 2016).

Badania zwyczajów i preferencji konsumenckich w Polsce wskazują jednoznacznie na dużą i rosnącą przestrzeń do rozwoju tradycyjnego

handlu. Wynika ona z faktu, że czynniki pozacenowe stają się coraz istotniejsze dla klientów sklepów spożywczych. Prognozy przyszłych trendów konsumenckich zapowiadają, że ceny artykułów spożywczych będą odgrywały coraz mniejszą rolę w decyzjach zakupowych, natomiast spodziewany jest duży wzrost znaczenia wygody dokonywania zakupów i szerokiego asortymentu produktów oraz wysokiej jakości obsługi. Okazuje się, że tradycyjne małe i średnie placówki handlu detalicznego w największym stopniu odpowiadają na potrzeby nowoczesnego konsumenta (Polska Izba Handlu 2016).

### 1.1.6. Przekształcenia sektora usługowego w miastach polskich

Chcąc opisać aktualną dynamikę i trendy rozwoju sektora usługowego w miastach polskich, warto sięgnąć do najnowszej historii. W okresie socjalizmu dążono do rozmieszczenia placówek handlowych określonej wielkości i określonych typów w obrębie sieci osadniczej, uwzględniając wyliczenia dotyczące dochodów, wielkości popytu czy struktury demograficznej ludności. Szybko jednak okazało się, że czynników kierujących rynkiem dóbr i usług jest dużo więcej oraz że dominują wśród nich przesłanki wysoce subiektywne, wynikające z ograniczonej wiedzy decydentów, zmieniającego się stylu życia i mód. W okresie transformacji systemowej to właśnie te czynniki umożliwiły kapitałowi prywatnemu ingerencję w przestrzeń polskich miast zgodnie z regułami wolnego rynku.

Szczególnym przejawem deregulacji handlu w okresie transformacji systemowej były spontanicznie powstające bazy, często kolidujące z innymi funkcjami miejskimi. Od połowy lat 90. XX w. rozpoczęto ich porządkowanie w formie wyznaczonych przez władze placów targowych. W tym samym czasie do dużych miast zaczęły wkraczać sieci handlowe, super- i hipermarkety, zaś miasta średnie i małe stały się obiektem zainteresowania sieci dyskontowych (Masztalski 2014). Procesy te dobrze opisuje G. Węclawowicz (2002), który wyróżnia kilka etapów rozwoju struktur handlowo-usługowych w Polsce w okresie transformacji:

I etap: 1989–1993 – adaptacja istniejącej infrastruktury handlowej oraz budowa nowych domów handlowych i hal targowych składających się z wyspecjalizowanych butików,

II etap: 1994–1996 – powstawanie pierwszych hipermarketów, przeważnie bez towarzyszących im galerii handlowo-usługowych,

III etap: 1997–1998 – ożywienie wielkopowierzchniowych inwestycji handlowych, w tym pojawienie się wielofunkcyjnych galerii i centrów handlowo-usługowych,

IV etap: od 1999 – ekspansja hipermarketów (oraz innych obiektów wielkopowierzchniowych), która kończy się względnym nasyceniem rynku (Węclawowicz 2002).

P. Lorens (2013) uzupełnia historię rozwoju obiektów handlowych w polskich miastach o kolejne etapy, wskazując na próby ograniczania rozwoju sklepów wielkopowierzchniowych, uzasadniane zarówno interesami rodzinnych handlowców, jak i negatywnym wpływem tego typu funkcji na strukturę przestrzenną miast. W pierwszym dziesięcioleciu XXI w. uwidoczniło się także zjawisko konkurencji pomiędzy miastami a gminami ościennymi, które zaczęły stwarzać dogodne warunki do lokalizacji wielkopowierzchniowych obiektów handlowych, widząc w tym źródło dochodów oraz sposób na walkę z bezrobociem.

W efekcie po 1989 r. zmieniło się zarówno rozmieszczenie przestrzenne ośrodków usługowych, jak i siła ich oddziaływania. O ile śródmieście nadal odgrywa ważną rolę w strukturze usług, o tyle niepomierne wzrosła rola dzielnic peryferyjnych. Coraz bardziej zbliżają się one do śródmieść pod względem liczby i wielkości zlokalizowanych tam placówek, jak również w zakresie oferty usług – w dużych centrach handlowych na przedmieściach coraz częściej można spotkać usługi, które jeszcze niedawno były „zastrzeżone” dla dzielnic śródmiejskich, takie jak gastronomia, kultura, rozrywka czy sport. W przypadku niektórych rodzajów usług (m.in. motoryzacyjnych, handlu hurtowego) dzielnice peryferyjne stanowią wręcz główne miejsce ich lokalizacji w przestrzeni miasta (por. Kłosowski 2011).

Usługi w pewnym sensie „podążają” za mieszkańcami przemieszczającymi się w kierunku dzielnic peryferyjnych. Na przykład na terenie powiatu wrocławskiego sektor usługowy (zarówno we frakcji komercyjnej, jak i publicznej) nieustannie rozwija swoje zaplecze lokalowe głównie w obrębach zlokalizowanych blisko granic miasta, przy ciągach komunikacyjnych oraz w małych miastach satelitarnych, co odpowiada rozmieszczeniu największych koncentracji osadnictwa (Damurski, Ładysz, Zipser 2016). Zatem usługi dotrzymują kroku procesom suburbanizacji mieszkaniowej, ich oferta stopniowo dopasowuje się do rosnącej liczby mieszkańców na terenach podmiejskich. Następuje poprawa dostępności przestrzennej i czasowej usług, choć niekoniecznie świadczy to o wzroście poziomu zaspokojenia potrzeb mieszkańców.

Kolejny etap, którego początki przypadają mniej więcej na 2001 r., to wykształcenie się nowego (a właściwie adaptacja zachodnioeuropejskiego) wzorca „galerii śródmiejskiej”, gdzie roli wiodącej nie pełni już wielki sklep spożywczy, ale kolekcja rozmaitych butików należących do międzynarodowych marek, uzupełniana o handel spożywczy o charakte-

rze delikatesowym. Obiekty te często łączą w sobie funkcje handlowe z rozrywkowymi i rekreacyjnymi (kompleksy kinowe, centra fitness i gier zręcznościowych) (por. Lorens 2013).

Zarysowane tu tendencje odnoszą się przede wszystkim do dużych i średnich miast. W małych miastach dominująca rola śródmieścia jako naturalnego ośrodka skupiającego usługi oraz ograniczona efektywność ekonomiczna wielu inwestycji sprawiają, że możliwości rozwoju usług w częściach peryferyjnych są niewielkie, może poza głównymi trasami wyłotowymi (Kłosowski 2011).

Małe miasta nie dysponują również pełnym zestawem usług publicznych (najczęściej nie ma w nich np. szkół średnich) (Sołtys 2013). Co więcej, współcześnie wiele spośród dotychczasowych funkcji małych miast zostało przejętych przez większe centra miejskie oraz nowe struktury gospodarcze (np. wspomniane wcześniej centra handlowe). W licznych przypadkach podważyło to podstawy egzystencji małych miast, powodując odpływ ludności, problemy z zatrudnieniem, słabe zainteresowanie inwestorów, nierówną konkurencję w sferze handlu i usług, brak inwestycji komunalnych, dekapitalizację majątku trwałego i in. (Heffner 2016).

Mimo to pozycja małych miast jako lokalnych ośrodków wzrostu w strefach wiejskich jest wciąż silna, są one podstawą kształtowania lokalnych, a nawet regionalnych warunków rozwoju gospodarczego i życia społeczno-kulturalnego. Jednak ich rola jest dosyć powszechnie marginalizowana, a oddziaływanie niedoceniane. Małe ośrodki miejskie, funkcjonując jako lokalne centra, organizują przestrzeń i funkcjonowanie lokalnych społeczności w swoim otoczeniu wiejskim (Heffner 2016).

### 1.1.7. Determinanty rozwoju sektora usługowego

Należy zatem podjąć próbę usystematyzowania determinant rozwoju sektora usługowego. Niezależnie od tego jak definiuje się usługę – jako proces dostarczania określonych dóbr materialnych bądź niematerialnych (por. Kachniarz 2012) czy jako szereg interakcji pomiędzy uczestnikami, procesami i elementami materialnymi (por. Dominiak 2018) – trzeba dostrzec pewną dynamikę tego procesu. Zakres usług oferowanych na danym terytorium zmienia się w czasie, a wśród czynników determinujących rozwój sektora usługowego najważniejsze są:

- uwarunkowania ogólnoeconomiczne (wielkość dochodu narodowego, wydajność w działach produkcyjnych, równowaga rynkowa, obrana przez władze strategia rozwoju społeczno-gospodarczego),
- uwarunkowania popytowe (potrzeby i ich struktura, poziom zamożności konsumentów),

- uwarunkowania podażowe (ceny usług, podział na usługi rynkowe i nierynkowe, dostępność usług, warunki świadczenia usług, rozwój usług świadczonych zdalnie),
- uwarunkowania organizacyjne (proces skupiania usług w ramach jednej firmy, franczyzowanie),
- czynniki socjologiczne i demograficzne (styl życia, czas wolny, sytuacja demograficzna) (por. Flejterski, Panasiuk, Perenc i in. 2005).

Odnosząc te czynniki do miast i ich obszarów funkcjonalnych, można stwierdzić, że warunki rozwoju usług w ostatnich latach szybko się zmieniają. Procesy metropolizacji, suburbanizacja, rewitalizacja obszarów śródmiejskich w połączeniu ze zmianami w stylu życia i rozwojem technologii prowadzą do istotnych zmian w rozmieszczeniu usług, ich strukturze ilościowej i jakościowej, w sposobie i formie dostarczania określonych dóbr. Można powiedzieć, że obserwowane obecnie trendy w rozwoju osadnictwa i w ogóle cywilizacji stawiają przed systemami usługowymi nowe wyzwania. Istotna zatem będzie próba wskazania najważniejszych z nich.

### 1.1.8. Prywatyzacja i liberalizacja usług publicznych

Stopień prywatyzacji usług publicznych i poddanie ich mechanizmom rynku zmienia się w czasie, zależy także od przyjętego modelu ekonomicznego, relacji między sektorem prywatnym a publicznym oraz prowadzonej polityki społecznej. Co więcej, głębokie zmiany systemowe są trudne do przeprowadzenia z uwagi na dziedzictwo wcześniej stosowanych polityk, których odwrócenie wymaga długotrwałych procesów legislacyjnych oraz konsensusu politycznego i społecznego (Kozek 2011).

Liberalizacja i prywatyzacja usług publicznych oznacza, że na rynku usług publicznych funkcjonuje wielu usługodawców, którzy współzawodniczą ze sobą w jednej przestrzeni gospodarowania. Żadna firma działająca na rynku nie kontroluje go, nie ma możliwości ustalania ceny, decydowania o jakości produktu czy o jego innych właściwościach – o zwycięstwie decyduje rywalizacja rynkowa (Kozek 2011).

Ogólnym celem liberalizacji jest pobudzenie współzawodnictwa. Dostarczyciele usług konkurują o konsumenta (klienta) na już istniejącym rynku lub konkurują o rynek, który dopiero się rozwija. W przypadku usług publicznych usługodawcy mogą również konkurować o publiczne kontrakty na wykonywanie danej usługi w określonym czasie. Liberalizacja zapewnia osiągnięcie wydajności w wybranych sektorach rynku i wysoką jakość usług dla klienta. Nie jest ona jednak tożsama z prywatyzacją.

Nie zawsze spontaniczna i niekontrolowana liberalizacja rynkowa i prywatyzacja doprowadzają do zamierzonych celów. Konieczne stają się wówczas pewnego typu regulacje: reguły porządkujące, instytucjonalizujące, określające organizację rynku, dotyczące udzielania licencji bądź koncesji. Decydujące znaczenie mają reguły ustalające równą i uczciwą konkurencję, stabilizujące wzory relacji między podmiotami rynku, ustalające sposób rozstrzygnięcia sporów (Kozek 2011).

Według zwolenników podejścia neoliberalnego stosowanie technik zarządzania zaczerpniętych z sektora prywatnego w administracji publicznej może przyczynić się do większej efektywności sektora publicznego i obniżenia kosztów jego funkcjonowania (Denhardt, Denhardt 2000 za Colomb, Santinha 2014). Zgodnie z tą koncepcją kraje Unii Europejskiej zostały zobligowane do otwarcia niektórych sektorów na konkurencję rynkową w skali kontynentalnej. Począwszy od lat 80. XX w. zliberalizowano więc transport lotniczy, morski i samochodowy, a następnie rynek telekomunikacyjny, elektryczności i gazownictwa, koleje oraz usługi pocztowe. Dzięki tym posunięciom konsumenci mogą dziś wybierać alternatywnych dostawców usług, ceny są relatywnie niższe, a jakość usług wyższa, co łącznie podnosi konkurencyjność europejskiej gospodarki.

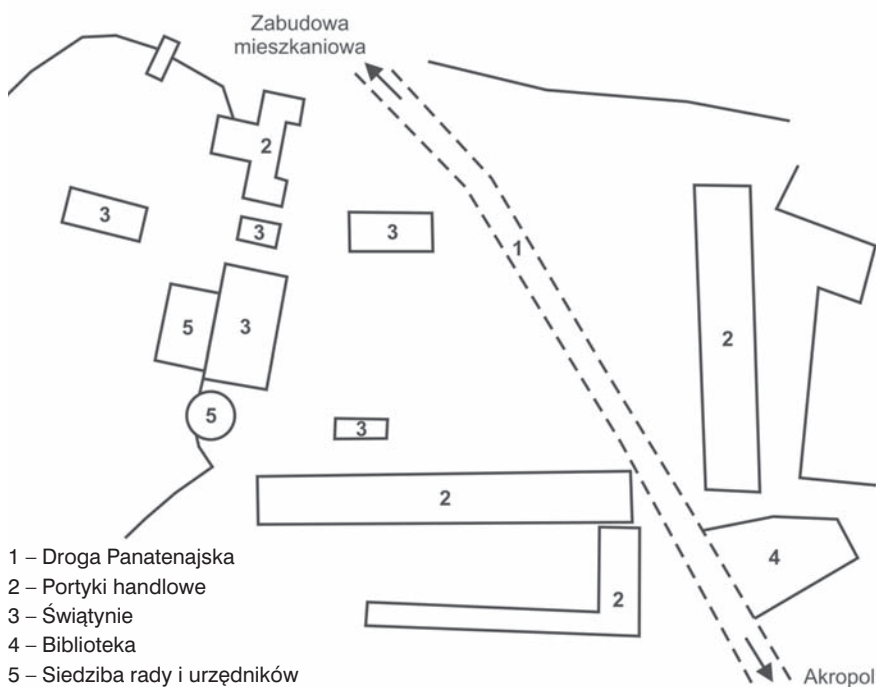
Jednocześnie wdrożono szereg rozwiązań służących ochronie niektórych sektorów publicznych przed prywatyzacją, co ma bezpośredni związek z polityką spójności terytorialnej (Wishlade 2003). Mimo to stopniowa rywalizacja utrudnia zapewnienie dostępności i ciągłości usług publicznych. A ponieważ niektóre usługi sieciowe najłatwiej oferować w rejonach silnie zaludnionych, w obszarach peryferyjnych podlegających depopulacji oferowanie usług jest nieefektywne (Molle 2007; Colomb, Santinha 2014).

## 1.2. Geneza i definicja lokalnego centrum usługowego

### 1.2.1. Pierwotny LCU

Pierwowzorem lokalnego centrum usługowego jest ateńska agora. Źródłem idei LCU należy zatem poszukiwać w starożytnych greckich *polis*, gdzie główny plac miejski łączył w sobie różnego rodzaju obiekty: świątynię, bibliotekę, stoy handlowe, arsenał itp., będąc tym samym miejscem spotkań i wymiany (zarówno handlowej, jak metafizycznej – wymiany myśli – ryc. 1.1). Agora uznawana jest za najbardziej podstawowy i rozpowszechniony typ przestrzeni o całkowicie dojrzałej konstrukcji i formie, odpowiadającej ideałom harmonii i piękna swej epoki. Przestrzenne jej rozpla-

nowanie pozwalało na łatwe nawiązywanie wizualnego kontaktu jej użytkowników oraz udział w różnego rodzaju wydarzeniach. Jednocześnie stwarzała warunki do zaspokojenia najważniejszych potrzeb. Sercem agory był plac otoczony portykiem przeznaczonym do celów handlowych, bankowych i ekspozycyjnych. Na bogactwo różnorodnych form i funkcji składały się przestrzenie otwarte (place, amfiteatr), półotwarte (portyki, zewnętrzne kolumnady świątyń) i zamknięte (szereg budowli użyteczności publicznej). Tu koncentrowały się formy aktywności publicznej (miejsce spotkań rady miasta, świątynie i ołtarze, termy, sądy, kryte hale dla mieszkańców i kupców), w tym obywatelskiej. Agora nie była jednak zwykłą przestrzenią publiczną. Stanowiła trwałe i ściśle powiązane z resztą miasta element struktury, przestrzenne i przemyślane miejsce spotkań wszystkich Greków (Dymnicka 2013).



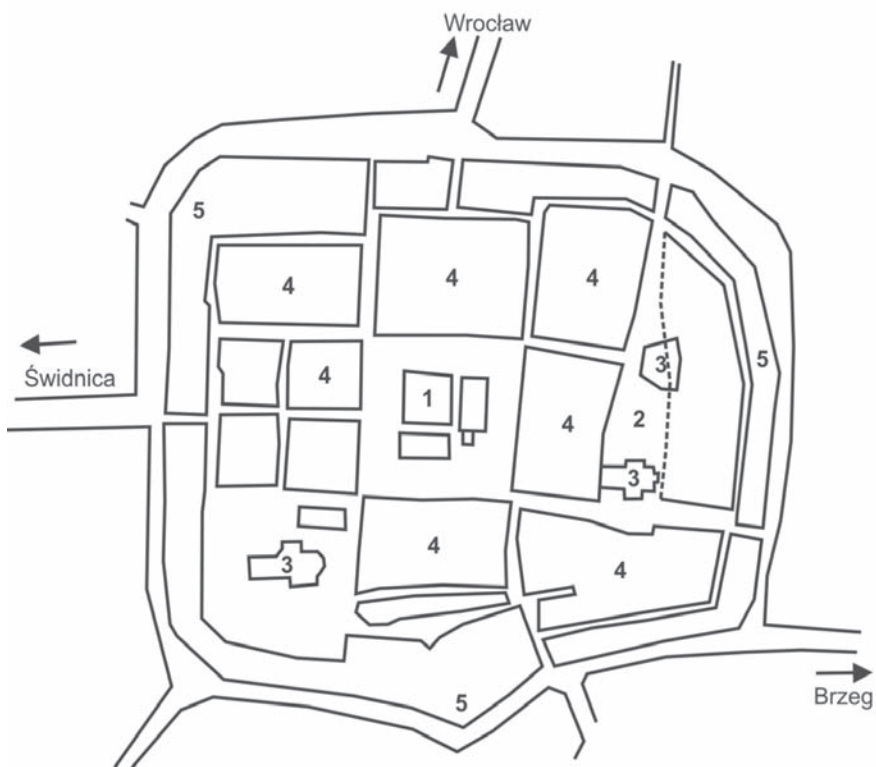
Ryc. 1.1. Ateriska agora około II w. p.n.e.

jako pierwotny wielofunkcyjny miejsce spotkań i wymiany.

Źródło: opracowanie własne na podstawie (Wróbel 1971)

Później, w okresie średniowiecza, pomimo odmiennych warunków społecznych, religijnych, politycznych i gospodarczych bardzo podobne funkcje pełniły niewielkie, uporządkowane i świadomie projektowane miasta lokacyjne z ich rynkami otoczonymi zabudową pierzejową, wyposażonymi w różne obiekty towarzyszące (kościół, targ – ryc. 1.2) (Ostrow-

ski 2001). Zdaniem M. Dymnickiej (2013) rynek stanowił jeden z najważniejszych „wynalazków” średniowiecznej organizacji urbanistycznej w Europie. Ulice i place tworzyły nieregularną, rozgałęzioną i wielofunkcyjną przestrzeń publiczną, a budynki ku nim zwrócone – żywą część miasta. W swoich początkach rynek był nie tyle formą, ile sposobem funkcjonowania w określonej przestrzeni. Towarzyszyły mu charakterystyczne dla życia miejskiego praktyki związane z handlem, wymianą informacji, a także administracją, życiem kulturalnym i wymiarem sprawiedliwości (Dymnicka 2013). Ten wzorzec, kontynuowany w kolejnych epokach, utrwalił zestaw charakterystycznych cech miejskiego centrum usługowego jako przestrzeni publicznej oferującej określony zakres usług (handel, administracja, finanse, religia, kultura, rozrywka itp.).



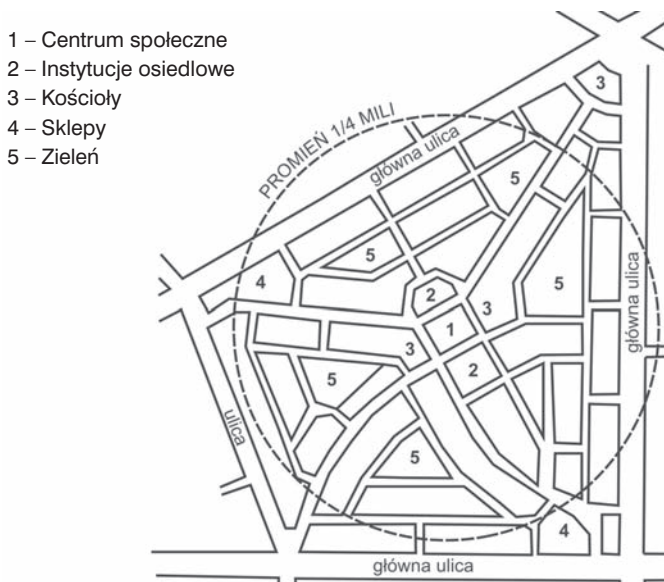
- |                      |                         |
|----------------------|-------------------------|
| 1 – Rynek z ratuszem | 4 – Kwartały mieszkalne |
| 2 – Osiedla targowe  | 5 – Mury obronne        |
| 3 – Kościoły         |                         |

Ryc. 1.2. Strzelin w XIII w. Przykład urbanistyki miasta lokacyjnego uwzględniającej wcześniejszą osadę targową.

Źródło: opracowanie własne na podstawie (Wróbel 1971)



Dopiero era przemysłowa z jej szybką, masową i początkowo bezplanową urbanizacją zatraciła ludzki wymiar miasta, zaburzając tym samym naturalne procesy koncentracji usług i prowadząc do niedorozwoju struktur urbanistycznych opartych na sąsiedztwie komplementarnych funkcji, a w efekcie do zatracenia pierwotnej roli centrum lokalnego jako czynnika strukturalnego, organizującego przestrzeń osiedli mieszkaniowych. Szukając odpowiedzi na problemy tej epoki, moderniści stworzyli szereg koncepcji teoretycznych zmierzających do odwrócenia niekorzystnych trendów w rozwoju miast i przywrócenia wielofunkcyjności osiedli miejskich. Szczególne miejsce zajmuje wśród nich jednostka sąsiedzka C. Perry'ego, której celem było stworzenie osiedla funkcjonalnego, samowystarczalnego (przynajmniej w podstawowym zakresie) i oferującego pożądaną jakość życia. Wielość jednostki (między 5000 a 9000 mieszkańców) i jej forma przestrzenna były zdeterminowane przez promień dojazdu pieszo do szkoły zlokalizowanej w centrum w taki sposób, by dojazd do niej nie wymagał przekraczania głównych arterii komunikacyjnych (ryc. 1.3). Lokalne sklepy umiejscowiono w rejonie głównej przestrzeni wejściowej do osiedla, zaś w centrum – instytucje osiedlowe i skwer publiczny (Perry 1998). Istotną, choć nie główną przesłanką kreowania jednostek sąsiedzkich było tworzenie więzi społecznych, które miały powstawać dzięki częstemu korzystaniu mieszkających blisko siebie ludzi z tych samych urządzeń usługowych (Czarnecki 2001).



Ryc. 1.3. Jednostka sąsiedzka (*Neighborhood Unit*) wg koncepcji C. Perry'ego.

Źródło: opracowanie własne na podstawie (Perry 1998)

Podporządkowanie wielkości i sposobu zagospodarowania osiedla ruchowi pieszemu okazało się kluczowe w epoce dominacji samochodu. Właśnie dzięki pieszej dostępności do codziennych usług przestrzenie publiczne w osiedlach mieszkaniowych tworzą oczywistą sferę codziennego funkcjonowania człowieka i stwarzają dobre warunki psychologiczne dla procesów integracji społeczności lokalnych i ich identyfikacji z miejscem zamieszkania (por. Jałowiecki, Szczepański 2002).

Uniwersalność koncepcji jednostki sąsiedzkiej sprawiła, że stała się ona punktem odniesienia dla późniejszych modeli kształtowania LCU, w tym dla idei współczesnej agory promowanej przez F. van Klingerena w latach 60. i 70. XX w. Zgodnie z tym podejściem centrum osiedlowe ma być miejscem integracji społecznej, umożliwiającym wymianę wiedzy oraz kulturowanie różnorodnych aktywności i zainteresowań. Program funkcjonalno-przestrzenny współczesnej agory nie musi być dedykowany konkretnej grupie ludzi – powinien raczej być otwarty, elastyczny i dawać możliwość dopasowania do bieżących potrzeb różnych użytkowników w cyklu dnia, tygodnia, miesiąca i roku (Kowicki 2004 – zob. ryc. 1.4).



Ryc. 1.4. Ośrodek społeczno-usługowy w Puustelli w Finlandii jako przykład realizacji idei współczesnej agory.

Źródło: opracowanie własne na podstawie (Kowicki 2004)

Na koniec warto dodać, że doświadczenia tworzenia od podstaw nowego centrum w szybko rozwijających się miastach XX w. wykazały, iż lokalizacja centrum na zupełnie nowym terenie, niemającym tradycji historycznych jest zabiegiem trudnym i w zasadzie skazanym na niepowodzenie. Pokazuje to dobitnie przykład miast socjalistycznych, w których próbowano sztucznie generować przestrzenie publiczne w miejscach „bez korzenia”. Zgodnie z koncepcjami urbanistycznymi tamtego okresu przestrzeń publiczna miała odzwierciedlać treść społeczną ustroju, którego głównymi hasłami były: bezklasowość społeczeństwa, równość socjalna obywateli oraz społeczna własność środków produkcji, w tym również ziemi (Liszewski 2001). W rezultacie centra usługowe tworzone w nowych dzielnicach pozbawione były tożsamości, nie mogły pełnić niezbędnych funkcji społecznych, nie zaspokajały potrzeb użytkowników, a w efekcie nie były chętnie odwiedzane przez mieszkańców. Zatem w celu zachowania funkcji społecznych centrum istotne jest zachowanie pierwotnego, tradycyjnego obszaru jako jądra nowego centrum (Wallis 1979 za Wojnarowska 2017).

O miastach współczesnych można powiedzieć, że stanowią one eksperymentalne laboratoria innowacji i tradycji, są codziennym sprawdzianem kierunku rozwoju dzisiejszych społeczeństw. Konstytuują w takim samym stopniu przestrzeń zarówno problemów, jak i rozwiązań (Dymnicka 2013). W zakresie kształtowania ośrodków usługowych cechują się tak dużą różnorodnością, że trudno wskazać tu jakiś jeden, obowiązujący wzorzec. Dążąc do wypracowania Modelu LCU na potrzeby gospodarki przestrzennej, można jednak stworzyć przynajmniej jakąś jedną, ogólną definicję lokalnego centrum usługowego.

### **1.2.2. Definicja lokalnego centrum usługowego**

Lokalne centrum usługowe (LCU) jest więc elementem struktury funkcjonalno-przestrzennej miasta lub szerzej: miejskiego obszaru funkcjonalnego, dającym się wyróżnić z otoczenia za sprawą specyficznej formy lub funkcji. Jako przestrzeń celowo wytworzona i odpowiednio urządzona, wyposażona w „meble miejskie”, sprzyjająca przebywaniu ludzi ogniskuje życie społeczne. Nie jest to przestrzeń rozległa, gdyż nastawiona jest na zaspokojenie potrzeb względnie niewielu osób – mieszkańców osiedla, kwartału ulic – ale jednak nasycona wieloma funkcjami, zgodnie z naturalną zasadą koncentracji osadnictwa i aktywności ludzkiej.

**Lokalne centrum usługowe (LCU) można zatem zdefiniować jako dającą się wydzielić z otoczenia wielofunkcyjną przestrzeń publiczną zapewniającą dostęp do podstawowych (codziennych) usług, sprzyjającą integracji społecznej i budowaniu tożsamości lokalnej mieszkańców osiedla, w którym się znajduje.**

Koncepcja lokalnego centrum usługowego, choć w założeniu dedykowana obszarom zurbanizowanym, może mieć również zastosowanie na terenach wiejskich. Adaptacja LCU do struktur ruralistycznych wymaga dostosowania jego wielkości i zakresu funkcji do specyfiki społeczności wiejskich. Zasadniczy cel tworzenia osiedlowych ośrodków usługowych pozostaje jednak niezmienny i sprowadza się do zaspokojenia codziennych potrzeb okolicznych mieszkańców.

### **1.3. Lokalne centrum usługowe we współczesnym dyskursie urbanistycznym**

#### **1.3.1. Nowe trendy w projektowaniu osiedli mieszkaniowych**

LCU nabierają szczególnego znaczenia w związku z obserwowanym w krajach wysokorozwiniętych odchodzeniem od urbanizacji ilościowej na rzecz jakościowej, która poprzez rewitalizację istniejących przestrzeni publicznych i dostosowywanie ich oferty do potrzeb użytkowników dąży do podniesienia jakości życia zarówno w miastach, jak i na przedmieściach (por. Domaradzki, Domaradzka 2015).

Dominująca do niedawna narracja publiczna w kwestii sposobów zaspokajania potrzeb mieszkaniowych z reguły koncentrowała się na wąsko rozumianym standardzie zamieszkiwania (preferowanej wielkości mieszkania, budynku i przestrzeni przyległej, miejsca zamieszkania, sposobu finansowania zakupu lokum) (zob. CBOS 2016; Deante 2015). Również w analizach społecznych brakowało perspektyw łączących warunki mieszkaniowe z jakością otoczenia zamieszkiwania w jeden habitat. Popularne koncepcje badań jakości i stylu życia najczęściej uwzględniały wymiar indywidualny (Czapiński, Panek 2009) albo były wykorzystywane do tworzenia mniej lub bardziej złożonych rankingów pokazujących potencjał całych miejscowości. Oznacza to, że habitat mieszkaniowy rzadko pojawia się jako przedmiot dyskusji na temat środowiska życia człowieka.

O ukierunkowaniu dyskursu publicznego na samo zamieszkiwanie zdecydowała z jednej strony transformacja systemowa w Polsce, która naj-

większych niedoborów upatrywała w indywidualnej konsumpcji i jakości życia (w tym zwłaszcza w głodzie mieszkaniowym niezaspokojonym w okresie socjalizmu), a z drugiej polityka miejska nastawiona przede wszystkim na efektywność i konkurencyjność. Zjawiska te, w połączeniu z silnym lobby deweloperów, doprowadziły do zredukowania kwestii otoczenia zamieszkania do standardu samego mieszkania i jego najbliższego sąsiedztwa (podwórka). Nowe obszary zabudowy mieszkaniowej były najczęściej pozbawione przestrzeni publicznych (np. osiedla zamknięte), a zakres oferowanych w nich usług był ograniczony do minimum (zwłaszcza w osiedlach podmiejskich).

Dopiero w ostatnim czasie, wraz ze wzrostem aktywności ruchów miejskich i zmianą kulturową w postrzeganiu miasta jako wartości, habitat i otoczenie zamieszkania jawi się jako coraz bardziej dostrzegalny element debaty publicznej (zob. Pluta 2016). Nawet deweloperzy w swoich ofertach sprzedaży mieszkań powszechnie podają odległość nieruchomości do najbliższych usług.

Oprócz nowych osiedli, oferujących kompleksowe środowisko życia człowieka, usługi lokalne stają się nieodłącznym elementem programów rewitalizacji istniejących osiedli mieszkaniowych. Rewitalizacja jest procesem o silnym zabarwieniu społecznym i ekonomicznym, nastawionym na odnowienie i ożywienie relacji między społecznością lokalną a zamieszkiwaną przez nią przestrzenią poprzez partycypację w procesach decyzyjnych i stymulowanie oddolnej przedsiębiorczości (Ryser 2014).

Polityka samorządowa w obszarach zurbanizowanych coraz częściej podejmuje problem niedoboru lokalnych centrów usługowych, dostrzegając rosnące znaczenie dostępności do usług i do przestrzeni publicznych jako nieodzownego elementu podnoszenia jakości życia i kształtowania tożsamości lokalnej. Różnorodność podejść w tym zakresie jest bardzo duża, co można zobrazować na trzech przykładach. Pierwszy to pilotażowy projekt lokalizacji węzłów usługowych na obszarze powiatu wrocławskiego ziemskiego (Damurski, Ładysz, Zipser 2015) będący częścią studium spójności funkcjonalnej we Wrocławskim Obszarze Funkcjonalnym. Jego celem było wypracowanie modelu wyznaczania węzłów usługowych poziomu podstawowego i podstawowego centrotwórczego. Model łączy popyt z podażą, a jego centralnym założeniem jest przestrzenne powiązanie mieszkańców powiatu wrocławskiego z odpowiednią ofertą usługową, zapewniającą realizację różnego rodzaju potrzeb za pomocą różnych środków transportu (pieszo, rowerem, samochodem). Modelowi towarzyszą wytyczne planistyczne określające strukturę funkcjonalną, formę przestrzenną i powiązania poszczególnych typów centrów usługowych.

Drugi przykład dotyczy zupełnie innej sytuacji osadniczej – jest to program Warszawskich Centrów Lokalnych zainicjowany w 2015 r. przez Stowarzyszenie Architektów Polskich. Ta całościowa koncepcja osiedlowych ośrodków usługowych ma charakter aplikacyjny i obejmuje sekwencję wielu różnych działań, począwszy od analizy struktury przestrzeni publicznych w skali całego miasta, poprzez szczegółową inwentaryzację miejsc spełniających kryteria centrów lokalnych, aż po pilotażowe realizacje w wybranych miejscach z udziałem lokalnych interesariuszy (Domaradzki, Domaradzka 2015).

Trzecim przykładem jest znowelizowane w 2018 r. Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia (2018). W poprzedniej wersji tego dokumentu (Studium 2010) struktura funkcjonalno-przestrzenna miasta obejmowała hierarchiczny system ośrodków usługowych, począwszy od wielofunkcyjnego ogólnomiejskiego, poprzez ogólnomiejskie specjalistyczne, wspierające centrum, aż do ośrodków dzielnicowych. Obecnie polityka przestrzenna Wrocławia wyraźnie skłania się w kierunku centrów lokalnych. Wprowadzono inny układ ośrodków, uwzględniający dodatkowy, najniższy poziom hierarchii. Według nowego Studium lokalne centra to podstawowe przestrzenie publiczne służące rozkwitowi małych społeczności. Pełniąc funkcję miejsc spotkań i integracji, budują lokalną tożsamość. Jako wielofunkcyjne koncentracje aktywności usługowych, społecznych, gospodarczych i rekreacyjno-wypoczynkowych odpowiadają na różne potrzeby mieszkańców. Oferują udogodnienia dla pieszych i dostęp do komunikacji zbiorowej, znajdują się w zasięgu piętnastominutowego spaceru z domu.

Rozwiązania zapisane w Studium Wrocławia znajdują obecnie swoje zastosowanie w praktyce samorządowej. W chwili, gdy niniejszy tekst został oddany do druku, rozwijany jest pilotażowy program tzw. osiedli kompletnych, czyli takich, na których dobrze się mieszka, ponieważ zaspokajają one podstawowe potrzeby mieszkańców, mają swój unikatowy charakter oraz zapewniają dostęp do zieleni (Wrocław Rozmawia 2019). Przytoczone projekty potwierdzają rosnące znaczenie LCU w polityce samorządowej i wskazują na zasadność podjętych w tej pracy badań.

Trzeba wreszcie zauważyć, że na opisane tu procesy nakłada się szersza polityka rozwoju zmierzająca do podniesienia jakości życia w obszarach miejskich i podmiejskich, akcentująca rolę dostępności do usług jako istotnego czynnika zmniejszającego transportochłonność w osadnictwie (por. Ustawa o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym 2003). Koncepcja tzw. spójności terytorialnej, rozumianej jako zbiór zasad harmonijnego i efektywnego rozwoju danego obszaru, opartych na jego walorach przestrzen-

nych (por. Agenda Terytorialna Unii Europejskiej 2011), służących optymalnemu rozmieszczeniu funkcji istotnych z punktu widzenia wspólnego dobra (por. Ładysz 2014), pełni obecnie wiodącą rolę w retoryce UE i pośrednio wskazuje na wzrastające znaczenie LCU w procesach zagospodarowania przestrzennego. Będzie o tym mowa szerzej w kolejnych rozdziałach.

### 1.3.2. Pojęcie standardu wyposażenia w usługi

Kierując się intuicją, można stwierdzić, że na obszarach charakteryzujących się niską dostępnością usług występują takie niekorzystne zjawiska, jak niski poziom rozwoju gospodarczego, braki w infrastrukturze, wysoki poziom bezrobocia, wyższe ryzyko wykluczenia społecznego. Analogicznie zapewnienie odpowiedniego wyposażenia w usługi stwarza lepsze warunki rozwoju gospodarczego i społecznego, podnosi konkurencyjność obszarów osadniczych. Zweryfikowanie tak postawionej tezy wymaga jednak odpowiedniego zasobu danych umożliwiających porównywanie sytuacji „przed” i „po” oraz porównywanie obszarów między sobą. Zasób ten ogólnie można nazwać standardem wyposażenia w usługi.

Zgodnie z przyjętym w tej pracy terytorialnym podejściem do polityki samorządowej zróżnicowanie terytoriów uważa się za potencjał rozwoju. W związku z tym standard wyposażenia w usługi nie oznacza ujednolicania dostępności przestrzennej poszczególnych usług np. poprzez rozgęszczanie istniejących koncentracji oraz planowanie i budowę obiektów usługowych na słabo zaludnionych obszarach peryferyjnych. Podejście to w ogóle odchodzi od traktowania jednostek administracyjno-terytorialnych (gmin, powiatów, województw) jako samowystarczalnych bytów, na obszarze których powinny być zapewnione przyjęte jako standardowe ilości obiektów usługowych poszczególnych rodzajów w przeliczeniu na mieszkańca. Niektóre rodzaje usług mogą w ogóle nie występować ani w gminie, ani w powiecie, ani nawet w województwie, jako pojedyncze w skali kraju, np. budynek ministerialny, pałac prezydencki. W niektórych przypadkach wystarczy np. jeden obiekt usługowy danego rodzaju na kilka sąsiadujących gmin (np. szpital).

Można wyróżnić trzy podejścia do standardu wyposażenia terenów mieszkaniowych w usługi:

- 1) standard istniejący,
- 2) standard pożądany,
- 3) standard normatywny (por. Damurski, Ładysz, Zipser 2015).

Istniejący standard wyposażenia w usługi można scharakteryzować przede wszystkim poprzez ilość usług (obiektów usługowych) i ich zróżni-

cowanie (zob. np. Dominiak 2012). Standard pożądany (docelowy) można zdefiniować, uwzględniając preferencje i potrzeby mieszkańców, opierając się np. na wynikach badań społecznych. Wreszcie standard normatywny wiąże się z funkcjonującymi w praktyce planistycznej wskaźnikami optymalnego wyposażenia w usługi terenów mieszkaniowych. O ile dwa pierwsze wymagają przeprowadzenia badań empirycznych, o tyle ostatni rodzaj standardu odwołuje się do szeroko rozumianej literatury przedmiotu, w tym do pojęcia normatywu urbanistycznego. Warto przyrzeć się bliżej temu zagadnieniu.

### 1.3.3. W poszukiwaniu normatywu urbanistycznego

Pytanie „ile, jakich usług i gdzie?” jest obecne w praktyce planistycznej od samego początku, a wobec opisanych wyżej tendencji w rozwoju miast nabiera szczególnego znaczenia. W tym miejscu warto odnieść się do funkcjonujących w Polsce norm wyposażenia terenów mieszkaniowych w usługi. Tak zwane *normatywy urbanistyczne* definiują parametry struktury funkcjonalno-przestrzennej miasta oraz zasady zagospodarowania i kształtowania zabudowy w spójności z zasadami ochrony środowiska, a więc standardy dostępności do szkoły, przedszkola, kościoła, domu opieki społecznej, siedziby władzy lokalnej, publicznej zieleni, sklepów itp. jako gwarancji określonej wartości i jakości przestrzeni. Wyrażają się one wskaźnikiem zaspokojenia potrzeb na mieszkańca, minimalną lub maksymalną wielkością obiektu, izochroną dojścia pieszego i warunkami bezpieczeństwa tego dojścia (Staniszki 2005). Obligatoryjne stosowanie standardów mających aspekty użytkowe, kulturowe i ekologiczne przy formułowaniu polityk przestrzennych i strategii rozwoju, sporządzaniu planów zagospodarowania i projektów inwestycji, jak też przy planowaniu finansowym pozwala zapewnić odpowiednie warunki życia, zarówno zdrowotne, jak i społeczne (*Polska polityka architektoniczna* 2011).

W okresie transformacji systemowej w ramach odchodzenia od planowania centralnego i nadmiernej regulacji procesów społeczno-gospodarczych zaniechano tzw. programowania urbanistycznego. Władze samorządowe nie tylko nie oczekiwały takiej warstwy planu, ale nawet nie były w stanie określić celów i wytycznych polityki społecznej w zagospodarowaniu przestrzennym. „Robi się plan taki, jakiego oczekuje władza lub inwestor” (Staniszki 2005, s. 12).

Od kilkunastu lat trwają prace nad reformą prawa planistycznego w Polsce zmierzającą do zapewnienia racjonalnego gospodarowania przestrzenią, w szczególności uporządkowania zabudowy, spójności funkcjo-



nalnej projektowanych zespołów urbanistycznych oraz minimalnych wymogów wiążących w planowaniu przestrzennym i realizacji inwestycji (Komisja Kodyfikacyjna 2014).

Na przykład „Urbanistyczne standardy planistyczne”, ustanawiane w drodze rozporządzenia ministra właściwego do spraw budownictwa i zagospodarowania przestrzennego, wiążące organy gminy przy sporządzaniu i uchwalaniu aktów planistycznych, miałyby określać wymagania w zakresie infrastruktury społecznej (w tym wielkość terenów przeznaczonych pod realizację szkoły podstawowej, gimnazjum, przedszkola, podstawowej opieki zdrowotnej, placu zabaw, obiektów sportowych i terenów zieleni publicznej – w zależności od wielkości miejscowości) oraz infrastruktury technicznej (w tym minimalne wymogi w zakresie komunikacyjnej obsługi za pomocą różnych środków transportu (Komisja Kodyfikacyjna 2014).

Podobne podejście stosowano wcześniej w projekcie „Krajowych przepisów urbanistycznych w zakresie zasad zabudowy i zagospodarowania terenu” (Rada Legislacyjna 2008), gdzie w formie tabelarycznej określano minimalną liczbę miejsc w szkołach i przedszkolach oraz minimalną powierzchnię pomieszczeń podstawowej opieki zdrowotnej w przeliczeniu na każde 2500 m<sup>2</sup> powierzchni całkowitej mieszkań, w podziale na zabudowę mieszkaniową wielorodzinną, jednorodziną i mieszkaniowo-usługową.

Obok instytucji państwowych i organizacji zawodowych (branżowych) poszukiwania standardów i normatywów prowadzą również badacze z różnych dziedzin. Na szczególną uwagę zasługuje tu przegląd różnych normatywów wykonany przez G. Dąbrowską-Milewską (2010). Jest on co prawda ograniczony do usług edukacyjnych i zieleni, ale i tak może być przydatny do oceny wyposażenia LCU. To czysto statystyczne wyposażenie trzeba jednak krytycznie ocenić z punktu widzenia rozmieszczenia poszczególnych obiektów w przestrzeni oraz związanej z tym rzeczywistej dostępności czasowej usług. Dlatego jednym z elementów poszukiwania normatywów wyposażenia w usługi musi być analiza izochron dla różnych środków transportu.

Standardy oparte na dostępności czasowej operują różnymi wartościami dla różnych usług i środków transportu. Zestawiając różne podejścia, można przyjąć, że najbardziej typowymi wartościami są dystanse 15 i 30 minut – to one mają gwarantować optymalny zasięg obsługi mieszkańców w zakresie usług codziennych (dotyczy to zarówno ruchu pieszego, rowowego, transportu zbiorowego, jak i indywidualnego transportu samochodowego). Przy tym założeniu można porównywać dostępność usług w różnych kontekstach osadniczych.

### 1.3.4. LCU a zjawisko kurczenia się miast

Jak już wspomniano, kurczenie się miast (*urban shrinkage*) staje się istotnym wyzwaniem dla polityki przestrzennej. Podstawowym założeniem polityki miast kurczących się powinna być redukcja ambicji i adaptacja do nowej wielkości populacji (Leboreiro Amaro 2014). Paradygmat planowania dotychczas skoncentrowany na wzroście powinien teraz uwzględniać również „kurczenie się” – jako procesy jednoczesne i wzajemnie powiązane (Martinez-Fernandez, Audirac, Fol 2012; Adamski 2013; Schlappa, Neill 2013). Przegląd możliwych podejść (zob. Damurski, Ładysz, Zipser 2016) wskazuje, że niezbędna jest m.in. optymalizacja infrastruktury i usług. W sytuacji, gdy kurczenie się miasta nie przybrało jeszcze rozmiarów katastrofy demograficznej, należy poszukiwać rozwiązań zmierzających do dopasowania systemów infrastruktury i usług do bieżących potrzeb. Adaptacja do zmian demograficznych powinna uwzględniać kilka kluczowych problemów: wielowymiarowość i różnorodność typów usług i obiektów infrastruktury, funkcje, jakie pełnią, rynki, na których funkcjonują, regulacje, które ich dotyczą, strukturę własności, relacje do zadań własnych gminy (stopień zaspokojenia potrzeb zbiorowych wspólnoty gminnej), różnorodność użytkowników (odbiorcy usług i infrastruktury to nie tylko stale zamieszkujący, zarejestrowani mieszkańcy, ale również dojeżdżający do pracy, turyści, podróżujący służbowo itp. – zob. Adamski 2013).

Dlatego też potrzebna będzie nowa generacja strategii rozwoju miast na różnych poziomach zarządzania. Oprócz konieczności opanowania procesów *urban sprawl* celowy wydaje się powrót do centrów usługowych dla mieszkańców i wzbogaconej przestrzeni publicznej (por. Parteka 2013).

Inna strategia polega na łączeniu różnych funkcji. Może to dotyczyć zarówno usług publicznych (np. łączenie szkół z przedszkolami albo opieki nad dziećmi z opieką nad osobami starszymi), jak i komercyjnych (np. jedna osoba zajmuje się kilkoma usługami w jednym miejscu). Najlepsze efekty przynosi tworzenie ośrodków wielousługowych, skupiających różne działalności i dających efekt synergii (Innowacyjne 2014).

## 1.4. Społeczne funkcje LCU

### 1.4.1. Wprowadzenie

Według P. Sztompki (2016) społeczeństwo jest sumą zdarzeń w przestrzeni międzyludzkiej, jest tym, co dzieje się między ludźmi. Dlatego obok

wspomnianego wcześniej mechanizmu koncentracji najważniejszym czynnikiem warunkującym powstawanie lokalnych ośrodków usługowych jest życie społeczne. Nie da się wyjaśnić występowania (bądź niewystępowania) koncentracji w przestrzeni bez odniesienia do repertuaru i struktury potrzeb danej społeczności oraz środków, jakimi dysponuje do ich zaspokojenia (Zipser 1983). Miasto jako produkt urbanizacji jest z jednej strony emanacją potrzeb społeczeństwa, a z drugiej służy ich zaspokojeniu. Zmienia ono swój kształt, wielkość i strukturę wewnętrzną, reagując na przebieg procesów cywilizacyjnych (ekonomicznych, demograficznych, kulturowych, technologicznych) i dopasowując się do potrzeb ludzi zarówno w wymiarze lokalnym, jak i globalnym.

Głównym wątkiem tego podrozdziału jest próba konceptualizacji idei LCU poprzez opis spełnianych przez nie funkcji w układzie atrybutów przestrzennych, relacji między zasobami i potrzebami oraz roli społeczności lokalnej.

### **1.4.2. Repertuar potrzeb realizowanych w osiedlu**

Teoria hierarchii potrzeb została opracowana w latach 50. XX w. przez A. Masłowa w postaci następujących, powiązanych ze sobą hierarchicznie grup:

- potrzeby fizjologiczne,
- potrzeby bezpieczeństwa,
- potrzeby przynależności i miłości,
- potrzeby szacunku,
- potrzeby wiedzy i zrozumienia,
- potrzeby estetyczne.

W obszarach zurbanizowanych, w tym zwłaszcza w LCU, realizowane są potrzeby człowieka ze wszystkich wymienionych grup, a osiągnięcie coraz wyższego poziomu zaspokojenia poszczególnych potrzeb jest wyznacznikiem rozwoju (por. Wojnarowska 2017). Zmieniający się nieustannie repertuar potrzeb sprawia jednak, że rozwój nigdy się nie kończy, a dążenie do pełniejszego zaspokojenia potrzeb staje się niemal utopią.

O poziomie zaspokojenia potrzeb mieszkańców w gospodarce rynkowej decydują relacje między popytem i podażą. Jest oczywiste, że nie wszystkie potrzeby mogą być zaspokojone w miejscu zamieszkania oraz że na skutek skomplikowanych procesów ekonomicznych, politycznych i społecznych w miastach występują różne typy ośrodków usługowych. Odpowiednie planowanie może podnieść efektywność ich rozmieszczenia i funkcjonowania, a w efekcie sprzyjać zaspokajaniu potrzeb użytkowników (por. Fairgray 2012).

Rozpowszechnianie się zdrowego stylu życia, a co za tym idzie, chodzenia pieszo i jeżdżenia na rowerze oraz chęci aktywnego spędzania wolnego czasu, wpływa na zmianę sposobu użytkowania centrum i oczekiwań użytkowników co do jego wyposażenia. Przestrzeń publiczna centrum zaczyna być przystosowywana do realizacji nowych aktywności poprzez wprowadzenie nowych elementów zagospodarowania i nowych funkcji, takich jak rekreacja, aktywność fizyczna, sport, zabawy z dziećmi, wyprawianie psów, piknikowanie. Te aktywności wpisują się w przemiany potrzeb społecznych i znajdują odzwierciedlenie w przestrzeni centrów lokalnych, które w mniejszym stopniu pełnią funkcje reprezentacyjne, a w większym stają się miejscem codziennej rekreacji i spotkań mieszkańców, w tym rodzin z dziećmi (por. Wojnarowska 2017).

Analizując środowisko zamieszkania od strony społecznej, należy uświadomić sobie rolę przestrzeni w generowaniu określonych zachowań, pożądanych z punktu widzenia budowania kapitału społecznego. Niezaprzeczalny jest modyfikujący wpływ przestrzeni na ludzką działalność oraz ogólnie życie społeczne. Ludzie wybierają między możliwościami, które daje przestrzeń, dlatego w określonej konfiguracji przestrzennej pewne wybory są bardziej prawdopodobne niż inne. Zachowania użytkowników są nie tylko wynikiem oddziaływania przestrzeni, ale także specyfiki zamieszkującej ją społeczności. Analizę możliwości realizowania w przestrzeni określonych wartości należy zatem prowadzić na dwóch płaszczyznach jednocześnie: w zakresie sposobu zagospodarowania oraz z perspektywy użytkownika (stylu życia, zachowań i potrzeb) (Mantey 2015).

T. Borys i P. Rogala (2008) odwołując się do prac innych autorów, wyróżniają 3 integralne komponenty globalnej jakości życia człowieka: sferę fizyczną (potrzeby fizyczne, biologiczne, fizjologiczne), sferę psychiczną (potrzeby bezpieczeństwa, przynależności, szacunku, poznawcze) oraz sferę duchową (potrzeby estetyczne, samorealizacji i transcencji).

Repertuar potrzeb zależy od systemu wartości, który w dużej mierze determinuje pragnienia i wyznacza sposób oraz kolejność ich zaspokajania. Można przyjąć za R. Inglehartem (1977, 1986), że wartości dzielą się na materialistyczne (zogniskowane wokół szeroko rozumianego posiadania) i postmaterialistyczne (wśród których wolność, samoekspresja, uczestnictwo i poczucie przynależności są ważniejsze niż bezpieczeństwo ekonomiczne i fizyczne). Przewaga tych drugich we współczesnych społeczeństwach wiąże się z dostępnością rozmaitych dóbr materialnych i niematerialnych, służących zaspokajaniu indywidualnych potrzeb i kształtowaniu jakości życia (Mantey 2015).

Krytycy koncepcji postmaterializmu wskazują, że podstawowym błędem zawartym w definicji stworzonego przez R. Ingleharta pojęcia jest przemilczenie faktu, iż jakość życia jest zależna przede wszystkim od stanu zamożności jednostki, który rzutuje w konsekwencji na jej możliwości edukacyjne, socjalizacyjne, lokomocyjne i wszystkie inne odpłatne praktyki niezbędne do rozwoju. „Postmaterializm” nie jest więc wcale „postmaterializmem”, ale raczej całkowicie materialistycznym przesunięciem się potrzeb społecznych z prostszych i mniej złożonych do bardziej wyrafinowanych i dotyczących zamożniejszych warstw oraz klas społeczeństwa globalnego (Kochan 2015). Dostrzegając pewne przejawy postmaterializmu w polskim społeczeństwie trzeba zatem pamiętać, że są one tylko częściowo związane ze wzrostem dostępności towarów i usług, a w większej mierze ze wzrostem zamożności. Ogólnopolskie badania CBOS dotyczące oczekiwań Polaków względem miejsca zamieszkania wskazują, że w ostatnich latach struktura potrzeb w tym zakresie podlega powolnym zmianom. Rośnie znaczenie otoczenia miejsca zamieszkania: respondenci pytani o czynniki ważne przy wyborze nowego lokum coraz częściej akcentują ilość zieleni i wolnej przestrzeni, obecność szkoły i przedszkola oraz przestrzeni publicznych (rynku, parku, placu) (CBOS 2010).

Istotnym nurtem w rozpoznawaniu potrzeb mieszkańców jest bez wątpienia metoda pracy środowiskowej (Faliszek, Kowalczyk, Mandrysz i in. 2010), w której organizacja środowiska lokalnego mieszkańców następuje na podstawie istniejących zasobów przestrzennych. Powszechnie stosowany w tym zakresie standard CAL (zob. Centrum Wspierania Aktywności Lokalnej 2017) służy sporządzaniu map zasobów i potrzeb oraz powiązanych z nimi katalogów niedoborów oraz problemów społecznych i przestrzennych w miejscach zamieszkiwania.

Cennym doświadczeniem na drodze do identyfikacji potrzeb mieszkańców są również projekty w rodzaju *Analizy funkcjonalnej wrocławskich osiedli* (Dom Pokoju 2016), które pozwalają na wskazanie kluczowych niedoborów jakości życia w przestrzeniach zamieszkiwania oraz niedostatków funkcjonalnych przede wszystkim w zakresie użyteczności przestrzeni zamieszkiwania, dostępu do infrastruktury komunikacyjnej i usług, czystości i estetyki, podnoszenia spójności społecznej (integracji sąsiedzkiej, poczucia bezpieczeństwa) czy poszerzania możliwości spędzania czasu wolnego. Za D. Mantey (2015) można stwierdzić, że „im więcej lokalnych sklepów i punktów usługowych, obiektów sportowych, szkół, parków i kościołów, tym większa szansa tworzenia więzi i wzajemnych zależności między ludźmi” (Mantey 2015, s. 30–31). Oczywiście zadaniem LCU nie jest zaspokojenie wszystkich potrzeb użytkowników, ale globalny

repertuar potrzeb pozostaje ważnym punktem odniesienia dla konceptualizacji problematyki badań w tej dziedzinie. Niezaprzeczalne jest wszakże to, że ogólnodostępna przestrzeń usług, interakcji i integracji w sąsiedztwie miejsca zamieszkania jest ważnym elementem jakości życia.

Wszystko to wskazuje na rosnącą potrzebę kształtowania LCU jako punktów węzłowych osiedlowego habitatu.

### 1.4.3. Usługi a jakość życia

Pojęcie jakości życia pojawiało się w latach 60. XX w. jako wyraz aspiracji krajów wysokorozwiniętych do miana państw dobrobytu. Początkowo jakość życia była utożsamiana z dobrobytem materialnym, z czasem uznano, że na zadowolenie człowieka z życia wpływają nie tylko warunki materialne, lecz także możliwość realizacji potrzeb wyższego rzędu, takich jak zaufanie, prawda, sprawiedliwość, solidarność społeczna czy piękno (Wojnarowska 2017). Współcześnie badania jakości życia w miastach – jak choćby prowadzone cyklicznie przez firmę Mercer Quality of Life Survey (2018) – obejmują środowisko polityczne i społeczne, gospodarkę, środowisko kulturowe, medycynę i zdrowie, edukację, usługi publiczne i transport, rekreację, dobra konsumpcyjne, zamieszkiwanie oraz środowisko naturalne (por. European Commission 2011).

Jakość życia oraz styl życia znajdują się stale w centrum debaty społecznej, oscylując między dwoma ekstremami: konsumpcyjnym (w którym gotowe dobra dostarczane są klientom przez oferentów) i prosumpcyjnym (zakładającym czynny udział klienta w procesie produkcji i dostarczania dóbr). Najprostszym zobrazowaniem różnicy między jednym i drugim jest opozycja galerii handlowej oraz LCU. Zarówno w przestrzeni galerii, jak też LCU mamy do czynienia z pozornie identycznymi celami zapewnienia jakości życia, przy czym galeria jest tu wyżej pozycjonowana niż LCU jako typ przestrzeni konsumpcji, ze względu na większą liczbę możliwości zaspokojenia potrzeb, czyli przewagę w domenie kreacji stylu życia. Galeria daje ludziom to, czego nie daje ani najbliższe sąsiedztwo, ani centrum miasta – poczucie bycia wśród ludzi i w centrum wydarzeń, atrakcyjność i intensywność bodźców, estetykę otoczenia (por. Smagacz-Poziemska 2015). Jednak mimo tożsamości celu pojawiają się tu istotne różnice w zakresie samej aksjologicznej genezy powstania obydwu rozwiązań: galerie handlowe są kwintesencją społeczeństwa konsumpcyjnego z jej kulturowymi aspektami indywidualizmu i nadmiaru, podczas gdy LCU z koncepcją równowagi i harmonii życia nastawionego na wartości społeczne jest w swojej istocie zaprzeczeniem konsumpcjonizmu (Jałowiecki 2005; Rochmińska 2011).

Ten czytelny podział na przestrzeń konsumpcji i przestrzeń społeczną jest dziś zaburzony przez zmieniającą się ofertę galerii handlowych. Pojawienie się miejsc odpoczynku (*restroom*), przestrzeni służących nieformalnym spotkaniom, miejsc do pracy (*coworking*) wskazuje na próbę łączenia funkcji komercyjnych i niekomercyjnych. Z jednej strony podnosi to i tak dużą atrakcyjność i konkurencyjność oferty galerii handlowych względem lokalnych centrów usługowych, ale z drugiej wskazuje na pewną logikę myślenia o współczesnych przestrzeniach publicznych, które winny zawsze być wielofunkcyjne, łącząc to, co konsumpcyjne z tym, co społeczne.

Problem ten dobrze opisuje K. Bierwiaczonek (2016), który zauważa, że tradycyjne miejskie przestrzenie publiczne muszą dziś rywalizować o użytkowników podejmujących aktywności opcjonalne na różnych płaszczyznach: centra handlowe vs. inne centra w mieście (jeśli miejskie centrum jest nieatrakcyjne lub nie zostało wykształcone w toku rozwoju miasta, to przestrzeń komercyjna najczęściej taką rywalizację wygrywa); dom vs. przestrzeń publiczną (dom stanowi ostoję bezpieczeństwa, gwarantującą możliwość odseparowania od zgiełku miasta, dodatkowo wyposażony w urządzenia medialne i informatyczne oferuje na tyle atrakcyjne sposoby spędzania czasu, że miejskie przestrzenie publiczne mogą wydawać się niepotrzebne); przestrzeń publiczną we własnym osiedlu vs. atrakcyjne miejsca i wydarzenia w okolicy (mobilność jest typową cechą współczesnego poszukiwacza wrażeń, eventów i możliwości atrakcyjnego spędzenia czasu wolnego, dlatego ważne jest, żeby jego własne osiedle nie przegrywało w dziedzinie atrakcyjności i posiadało miejsca przyciągające mieszkańców albo przyjezdnych) (Bierwiaczonek 2016).

Wreszcie widoczna demokratyzacja życia społecznego w miastach, która współkształtuje relacje między mieszkańcami a przestrzenią, ma również odniesienia do usług i jakości życia. Za sprawą aktywności ruchów miejskich klasyczne, dystrybucyjne rozumienie jakości życia ulega bowiem stopniowej zmianie poprzez:

- uspołecznienie kwestii jakości życia jako kategorii zbiorowej,
- nacisk na ograniczenie omnipotencji władzy lokalnej w sposobie zarządzania pozycjonowania zasobów przeznaczonych do zaspokojenia potrzeb mieszkańców osiedli,
- identyfikację potrzeb ważnych dla społeczności lokalnej,
- rozwijaniu metod partycypacyjnych poprzez akcje uświadamiające mieszkańców osiedli, rejonów ulic.

Zarysowane elementy stanowią ważny wątek w dyskusji o tworzeniu jakości życia na poziomie lokalnym, są bowiem elementem nacisku na in-

stytucje publiczne zmierzającego do wprowadzenia modelu partycypacyjnego, zgodnie z hasłem „prawa do miasta” (Kowalewski 2013).

#### 1.4.4. Rola osiedla mieszkaniowego w życiu społecznym

Z punktu widzenia nauk społecznych funkcjonalną zależność między kategoriami społecznymi a charakterem przestrzeni można opisać gradacyjnie: kontinuum społecznemu, począwszy od rodziny ku społeczności lokalnej (osiedlowej), odpowiada kontinuum przestrzenne – od strefy prywatnej do publicznej. Na styku struktur społecznych i struktur przestrzennych powstaje ośrodek węzłowy w postaci LCU. Przestrzeń wspólnie użytkowana przez mieszkańców osiedla sprzyja nawiązywaniu relacji społecznych: stanowi odskocznnię od codziennej rutyny, pozwala na spędzanie czasu wolnego, zacieśnianie więzi rodzinnych, sąsiedzkich i przyjacielskich. Przestrzeń publiczna w osiedlu, podobnie jak każda inna przestrzeń publiczna, na skutek nawarstwienia różnych funkcji z czasem nabiera szczególnego znaczenia, stając się kluczowym zasobem zarówno dla jednostek, jak i społeczności (Mantey 2015; Cattell, Dines, Gesler i in. 2008).

Założone funkcje LCU oraz zakres jego potencjalnych użytkowników wskazują na możliwość jego spozycjonowania zarówno w przestrzeni miasta, jak i w świadomości mieszkańców. LCU jest zatem miejscem między sferą pracy a sferą zamieszkania przeznaczonym dla grup sąsiedzkich, kręgów towarzyskich lub społeczności lokalnej, spełniającym ich swoiste oczekiwania i wzmacniającym tożsamość lokalną. Jednocześnie LCU pozostaje wyraźnie przeciwstawne roli centrum miasta z przypisaną mu funkcją miastotwórczą, co zawiera się w intuicji, że przestrzeń osiedlowa jest „moja”, natomiast centrum miasta jest raczej określone jako „nasze”. Funkcjonalnie urządzona przestrzeń, oferująca dostęp do usług służących zaspokojeniu potrzeb bytowych czy związanych ze spędzaniem czasu wolnego, to przestrzeń oswojona, miejsce, gdzie użytkownicy czują się dobrze, swobodnie i bezpiecznie, tworząc w ten sposób osiedlowy, lokalny habitat.

W tym miejscu pojawia się wątek tożsamościowy, w którym społeczność lokalna podejmuje refleksję o sobie samej (poniekąd jako reakcję na próżnię społeczną z okresu realizacji ideologicznych funkcji budownictwa mieszkaniowego w okresie PRL). Przestrzeń LCU w sensie społecznym nie jest przestrzenią pustą, lecz wikła mieszkańców w różnorodne zależności społeczne. Mowa tu przede wszystkim o kształtowaniu więzi sąsiedzkich w sposób rozszerzony w stosunku do jej tradycyjnego modelu opartego na kontaktach w bezpośrednim miejscu zamieszkania w przestrzeni pry-



watnej mieszkania, domu. Dochodzi tu do paradoksu polegającego na tym, że z jednej strony rejestrowane wskaźniki relacji sąsiedzkich w miejscu bezpośredniego zamieszkania są niskie, podczas gdy popularność „miejsc trzecich” – urządzonych przestrzeni publicznych – stale rośnie. W tym przypadku można mówić o realizacji potrzeb społecznych poprzez świadomy wybór, który jest elementem stylu życia (Kryczka 1981; Frysztacki 1997; Kłopot 2015), można również zastanawiać się, na ile wzrost zainteresowania przestrzeniami publicznymi wynika z braku możliwości samo-realizacji w obrębie sfery prywatnej, choć te pytania wykraczają poza przedmiot tego rozdziału.

Wreszcie podmiotowość użytkowników sprawia, że LCU staje się ważnym elementem w stosunkach między władzą lokalną a mieszkańcami. Dochodzi tu bowiem do krzyżowania się interesów, w efekcie którego tworzona jest nowa przestrzeń publiczna związana z miejscem zamieszkania. Społeczne rozumienie jakości życia jako sprawy wspólnej, nie zaś spełniającej wyłącznie wymogi indywidualnej konsumpcji wprowadza zatem nowy typ relacji między władzą lokalną, deweloperami, jako dysponentami sił i środków umożliwiających wzmacnianie habitatu, a społecznością lokalną (Pluta 2011). W tym ujęciu można postrzegać LCU jako narzędzie interwencji społecznej i tak też jest ono rozumiane w tej książce.

### 1.4.5. Komerccjalizacja stylu życia

Jak zauważa M. Smagacz-Poziemska (2015) pojawienie się galerii handlowych w Polsce radykalnie zmieniło życie jednostek i grup społecznych, ich gusty, aspiracje, wzorce konsumpcji i spędzania czasu wolnego. Wielofunkcyjne centra handlowe nie tyle uzupełniają dotychczasowe procesy socjoprzestrzenne, ile wręcz zmieniają ich kierunek, wyraźnie przejmując rolę miejskiego centrum, i to zarówno na poziomie struktur emotywnych (prestż, duma z miasta), jak i przestrzeni lokalnej, pełniąc często funkcję analogiczną do osiedlowego podwórka (Smagacz-Poziemska 2015).

Potwierdzają to niedawne badania dla Nowej Huty w Krakowie, gdzie nawet rewitalizacja nie zdołała zahamować spadku liczby funkcji handlowo-usługowych w historycznym, zaprojektowanym zgodnie z kanonem urbanistycznym centrum dzielnicy (Brzosko-Sermak, Płaziak, Trzepacz 2017). Zmniejszenie roli dotychczasowych centrów na skutek zmian społecznych (starzenia się i ubożenia lokalnej społeczności), wolnorynkowej konkurencji oraz braku restrykcyjnej polityki przestrzennej na rzecz tętniących życiem i zaspokajających codzienne potrzeby centrów handlowych ze sklepami wielkopowierzchniowymi i targowiskami jest zna-

miennym dowodem na potrzebę wzmocnienia roli LCU w aktualnym dyskursie o przestrzeni miasta.

Niesłabnącą popularnością cieszą się wreszcie dyskonty spożywcze, których oferta stale ewoluuje, dostosowując się do zmieniających się potrzeb bogacącego się społeczeństwa. Coraz częściej przyjmują one nie tylko formę hal magazynowych, ale zajmują również partery budynków mieszkalnych, wpisując się w przestrzeń osiedli mieszkaniowych i stając się nieodłącznym elementem LCU.

Jednak niezależnie od tego, czy rozpatrujemy plac targowy, współczesne centrum handlowe czy dyskont spożywczy, jakość życia mieszkańców miast zawsze wiąże się z dostępnością i bliskością stref handlowo-usługowych. Dlatego też dzisiejsze strategie sieci supermarketów zdają się opierać na koncepcji „sklep na każdym osiedlu” – zręcznie wykorzystują to, że jedną z istotnych ludzkich charakterystyk jest chęć zrobienia czegoś możliwie jak najmniejszym kosztem (Dębek 2014).

W tym kontekście warto wspomnieć o dostrzegalnym w ostatnich latach odwracaniu się społeczności miejskich od centrów miast, zarówno w sytuacjach codziennych, jak i od święta. Przyczyną tego zjawiska jest m.in. właśnie przenoszenie różnego rodzaju funkcji dotychczas zlokalizowanych w centrum w inne miejsca: do nowych centrów handlowych, do pozaśródmiejskich obszarów koncentracji miejsc pracy (np. parki technologiczne), a także w wirtualną przestrzeń internetu. Nowe centra handlowe o bogatej ofercie stanowią istotną konkurencję dla tradycyjnych centrów, ponieważ lepiej spełniają oczekiwania współczesnych konsumentów w zakresie estetyki, poziomu obsługi cywilizacyjnej, organizacji i funkcjonowania usług dla klienta, lepszej obsługi w zakresie dojazdu i parkowania (Wojnarowska 2017).

Ludzkie zamiłowanie do zakupów jest zatem silnie skorelowane z potrzebą komfortu i wysokiej jakości życia. W trakcie zakupów realizujemy potrzeby hedonistyczne i utylitarne, zakupy oznaczają nie tylko nabywanie niezbędnych towarów, ale również ucieczkę od problemów dnia codziennego, realizację potrzeby rozwijania i utrzymywania pozytywnych interakcji społecznych, przyjemność i relaks (Dębek 2014).

Wszystkie te procesy można opisać mianem komercjalizacji stylu życia. Galerie handlowe, niektóre hipermarkety i dyskonty, choć z pozoru przypominają przestrzenie publiczne, w praktyce funkcjonują zgodnie z komercyjną logiką (Smagacz-Poziemska 2015). Jednak postulat podnoszenia jakości życia w miejscu zamieszkania nie może ograniczać się do konsumpcyjnego stylu życia. Zaproponowana na wstępie koncepcja LCU pozostaje w opozycji do galerii handlowej. O ile oba te miejsca realizują cele związane z jakością i stylem życia (a nawet galeria jest pozycjono-

wana wyżej niż LCU jako przestrzeń konsumpcji zaspokajająca większą liczbę potrzeb), o tyle istotne różnice pojawiają się w samej aksjologicznej genezie obydwu rozwiązań. Galerie handlowe są kwintesencją społeczeństwa konsumpcyjnego z jego kulturowymi aspektami indywidualizmu i nadmiaru, podczas gdy LCU oferuje równowagę i harmonię życia nastawionego na wartości społeczne (Jałowiecki 2005; Rochmińska 2011).

Koncepcja LCU jako narzędzia polityki miejskiej (miejskiego reżimu) może mieć kilka odmian w zależności od celów, jakim ma służyć oraz sposobów ich osiągnięcia. Dobrze pokazuje to ewolucja habitatu mieszkaniowego w powojennej Polsce.

W okresie socjalizmu w wielorodzinnej zabudowie osiedlowej widziano rozwiązanie powojennego problemu głodu mieszkaniowego, ale również szansę na zmianę składu społecznego obszarów miejskich (wielkie osiedla robotnicze), co było zgodne z polityką władz PRL zmierzającą do wytworzenia silnej, skoncentrowanej przestrzennie wielkomiejskiej klasy robotniczej wprost naruszającej tradycję kulturową, społeczną, przestrzenną dotychczasowych form zabudowy (por. osiedle Nowa Huta w Krakowie). Osiedle jako projekt społeczny było istotną rekonfiguracją dotychczasowej tkanki miejskiej w obrębie dzielnicy. W. Piotrowski (1966) słusznie wskazywał, że w ujęciu ekologicznym osiedle jako nowa forma przestrzeni wyodrębniona z otoczenia, wyposażona w nowe usługi i udogodnienia przekształcała istniejące stosunki społeczne w stosunki nowego typu, tworząc poprzez kontrast ze swoim otoczeniem sytuacje konfliktów i napięć.

Osiedle początkowo opisywano neutralnie w sensie aksjologicznym, definiując jego najważniejsze atrybuty, czyli wyodrębnienie w strukturze przestrzennej miasta za pomocą środków urbanistycznych, wyposażone w ośrodki usługowe, handlowe i społeczno-kulturalne, które umożliwiają mieszkańcom zaspokojenie ich podstawowych potrzeb (Turowski 1979).

A. Wallis (1971) definiując osiedle w tym duchu, wskazał pośrednio na rolę LCU posadowionego w przestrzeni osiedla jako zespołu budynków mieszkalnych, których wspólny obszar został wydzielony z otoczenia i którego zagospodarowanie sprzyja rozwojowi życia społecznego, zwłaszcza dzięki obecności własnych ośrodków usługowych (Wallis 1971).

Pozytywny odbiór idei budownictwa osiedlowego był rezultatem – jak opisuje to S. Rykiel (1999 za Pawłowska 2008) – kilku złudzeń modernizmu:

- uniwersalizmu,
- nowoczesności,
- nieistotności społecznych treści architektury,
- architekta jako władcy przestrzeni,
- kreatywnej misji urbanisty.

Osiedle w toku realizacji kolejnych inwestycji w rzeczywistości PRL-u stało się przedmiotem krytyki szczególnie za degradację funkcji społecznych, to jest nieskuteczną realizacją pierwotnych idei. B. Jałowiecki (1980) charakteryzując osiedle jako efekt trzydziestoletnich doświadczeń budownictwa mieszkaniowego PRL, wskazuje, że jako wielki zespół mieszkaniowy przy minimalnym wyposażeniu usługowym jest w pewnym sensie zaprzeczeniem tradycyjnego, kameralnego osiedla mieszkaniowego. Mówiąc wprost, jest „formą przestrzenną narzuconą przez inwestorów i projektantów”, a jego akceptacja wynika „z braku innych możliwości wyboru” (Jałowiecki 1980, s. 116).

Odziedziczony po okresie PRL-u sposób rozwiązywania kwestii mieszkaniowych tworzy w przestrzeniach osiedlowych syndrom degradacji funkcjonalno-przestrzennej, wzajemnego negatywnego oddziaływania czynników społecznych, przestrzennych i kulturowych, którego rozwiązanie wymaga działań kompleksowych (zob. Celińska-Janowicz 2010).

Przemiany społeczne obserwowane w przestrzeni polskich miast okresu transformacji (od początku lat 90. XX w.) paradoksalnie wobec urynkowania kwestii mieszkaniowej i zmian w zakresie planów zagospodarowania przestrzennego przyczyniły się w istocie do utrwalenia dominującej roli dewelopera jako negatywnej postaci dla realizacji idei społecznego mieszkalnictwa. Wraz z przekształceniem wzorów kulturowych przyczyniła się do tego chaotyczna urbanizacja miast – w kierunku tworzenia osiedli peryferyjnych z utrudnionym dostępem do usług (Kajdanek 2012).

W zarysowanym tu kontekście procesów przeobrażeń rynku mieszkaniowego ostatnich lat obraz osiedlowego habitatu jest negatywny, spowodowany wprost brakiem funkcji społecznych osiedla, a więc brakiem lub niedomaganiem istniejących LCU w tkance osiedli mieszkaniowych. Kwestia jakości przestrzeni publicznej staje się ostatnio elementem działań ruchów miejskich. We Wrocławiu przykładem są działania społeczne ruchów miejskich i organizacji społecznych pokazujące brak podstawowych funkcji tworzących jakość życia w przestrzeni nowych wrocławskich osiedli mających status „zapomnianych” (Boruszewska 2016), co jest efektem złe rozumianej gry rynkowej (AkcjaMiasto.org 2016).

Przykładem przełamania negatywnych wzorców mieszkalnictwa jest proces rewitalizacji zdegradowanych społecznie i funkcjonalnie przestrzeni miast – najczęściej w obrębie zabudowy śródmiejskiej (kamienicznej) lub peryferyjnej – przywracający społeczne funkcje miejscu zamieszkania. Bazą dla tych procesów jest swoistego rodzaju diagnoza potencjału przestrzennego rewitalizowanych rejonów, w których w sposób szczegółowy doko-

nuje się oceny ulic, podwórek wewnątrz kwartałów zabudowy pod kątem tworzenia zaprojektowanych publicznych przestrzeni wyposażonych w usługi społeczne (zob. Wrocławska Rewitalizacja 2013).

Koncepcje tworzenia nowych przestrzeni miejskich radykalnie zmieniających atrybuty (charakterystyki) społeczności rozważa się w kontekście silnych patologii i konfliktów na tle kulturowym i rasowym – wątek ten jest obecny na różne sposoby w literaturze zagranicznej (Worpole, Knox 2005; Thompson 2002). W nawiązaniu do koncepcji LCU mamy w tym przypadku do czynienia z:

- podniesieniem standardu jakości życia społeczności,
- korzystną zmianą charakteru stosunków społecznych,
- kształtowaniem (wzmacnianiem) tożsamości lokalnej.

W ostatecznym rozrachunku chodzi nie tylko o zapewnienie, odtworzenie jakości życia – co można by określić celem taktycznym – ale także o możliwość kształtowania się właściwych stosunków społecznych, o szerszej pojętą zmianę społeczną, w której tworzenie LCU byłoby jednym z ważniejszych narzędzi polityki samorządowej. Tworzenie LCU w warunkach polskich jest więc elementem realizacji prawa do miasta i służy redefinicji celów funkcjonalnych, jakim winna sprostać przestrzeń zamieszkania. Jest to w pewnym sensie powrót do społecznych koncepcji mieszkalnictwa z początku XX w. (np. jednostki sąsiedzkiej).

#### 1.4.6. Kwestia sąsiedztwa

W badaniach socjologicznych podnoszących kwestie sąsiedztwa zwraca się uwagę na złożoność relacji sąsiedzkich jako formy stosunków społecznych. Najczęściej komentując w ten sposób negatywną jakość więzi sąsiedzkich w przestrzeni zamieszkania. Z jednej strony mamy do czynienia z różnymi formami tych stosunków, by wymienić sąsiedztwo ograniczające, poinformowane, konwencjonalne (Kryczka 1981), wykraczającymi poza fizyczną styczność stron (mieszkania „drzwi w drzwi”), z drugiej strony widomy wpływ osłabienia kontroli społecznej w przestrzeni miejskiej na sposób realizacji potrzeb zrzeszeniowych. W tej sytuacji dochodzi do swoistego paradoksu, iż z jednej strony rejestrowane wskaźniki relacji sąsiedzkich w miejscu bezpośredniego zamieszkania są niskie, podczas gdy popularność „miejsc trzecich”, urządzonych przestrzeni publicznych stale rośnie. Można więc mówić o realizacji potrzeb społecznych poprzez świadomy wybór, który jest elementem stylu życia (Kryczka 1981; Frysztacki 1997; Kłopot 2015). Pozostaje otwartym pytanie o faktyczną zdolność wybranych form przestrzennych do organizowania,

wzmacniania i podtrzymywania stosunków społecznych budujących ład społeczny (wspólnotowy, zrzeszeniowy). Niemniej można utrzymywać, iż LCU poprzez przypisane mu funkcje i zasoby daje perspektywę tworzenia rozszerzonych w porównaniu z czysto sąsiedzkimi relacji społecznych w miejscu zamieszkania poprzez tworzenie kręgów towarzyskich, perspektywę wzrostu spójności społecznej mieszkańców osiedla czy rejonu ulic.

Funkcjonalnie urządzone przestrzeń oferująca dostęp do usług służących zaspokojeniu potrzeb bytowych czy związanych ze sposobami spędzania czasu wolnego to zgodnie z koncepcją jednostki mieszkaniowej przestrzeń oswojona, miejsce, gdzie użytkujący ją mieszkańcy czują się dobrze, swobodnie i bezpiecznie, tworząc w ten sposób osiedlowy, lokalny habitat. W tym kontekście trzeba przypomnieć ideę „współczesnej agory”, szczególnie obecną w Danii i Holandii, zgodnie z którą ośrodek usługowy obsługujący dany zespół urbanistyczny powinien być miejscem ogniskującym życie społeczne mieszkańców danej okolicy, umożliwiać lokalnym wspólnotom realizację wyższych potrzeb, powinien być miejscem integracji, poznania, kulturowania różnorodnych aktywności i zainteresowań (Kowicki 2004).

Oprócz stworzenia przyjaznej przestrzeni zamieszkania istotą LCU jest zapewnianie jakości życia, a w jeszcze większym stopniu umożliwianie realizacji stylu życia. Można założyć, że ze względu na swój charakter oraz społeczne oczekiwania LCU powinno realizować obydwie te funkcje równocześnie. LCU w sensie antropologicznym łączy cechy przestrzeni ulokowanej między sferą pracy i zamieszkania jednostki, w sferze organizacji jej czasu wolnego i realizacji potrzeb bytowych oraz społecznych – głównie zaś towarzyskich. Te właśnie szczególnie łączą się z kreowanym stylem życia. Jest to tym wyraźniejsze, im bardziej uświadomimy sobie, że ze względu na swoje podstawowe zasoby LCU może stanowić przykład tzw. trzecich miejsc wspomnianych przez R. Oldenburga (1989), do których zaliczył on bibliotekę publiczną, bary, kawiarnie. Są to przestrzenie ludzkich interakcji, służące wypoczynkowi, spędzaniu wolnego czasu, wykraczające w swojej roli dalej niż kręgi oparte na tradycyjnych więziach sąsiedzkich.

Proponowany Model LCU ma zatem realizować również funkcję spędzania czasu wolnego oraz podtrzymywania relacji społecznych o charakterze towarzyskim, czyli realizowaniu stylu życia.

#### **1.4.7. Zbiorowość obsługiwana przez LCU**

Podstawową zbiorowością, której ekonomiczne i społeczne potrzeby ma zaspokajać LCU, jest ta, w której więzi społeczne odpowiadają koncepcji lo-

kalnej wspólnoty jako formy zwielokrotnionego sąsiedztwa, opartego na bezpośrednich i względnie częstych interakcjach międzyludzkich. W ujęciu liczbowym można taką zbiorowość oszacować na 2000 do 10 000 mieszkańców (Borsa 2010), dla których czas dojścia od miejsca zamieszkania do LCU nie powinien przekraczać 10 minut (tab. 1.1).

Oprócz mieszkańców bezpośredniego otoczenia do LCU przybywają osoby z innych okolic w celu załatwienia różnych spraw. Są to również przechodnie i przyjezdni zmierzający do dalszych celów zlokalizowanych w sąsiedztwie. Nawet jeśli stanowią oni niewielki odsetek użytkowników, to ich obecność świadczy o randze szlaków komunikacyjnych przebiegających przez LCU i powiązaniach z innymi funkcjami w przestrzeni miasta (w tym z usługami wyższego rzędu).

Tabela 1.1. Podział ośrodków usługowych w zależności od ich rangi i zasięgu oddziaływania

Szczebel ośrodka	Liczba mieszkańców w zasięgu ośrodka	Dostępność	Czas dotarcia do ośrodka	Promień zasięgu ośrodka
Ośrodki osiedlowe	1500–20000	Piechotą, rowerem	5–15 minut	500–1000 m
Ośrodki dzielnicowe	30000–50000	Rowerem, transportem zbiorowym, samochodem	25 minut	1500–2000 m
Ośrodki miejskie	200000	Transportem zbiorowym, samochodem	40 minut	Promień zasięgu miasta
Ośrodki wielkomiejskie	Mieszkańcy obszaru funkcjonalnego wielkiego miasta	Transportem zbiorowym, samochodem	Zależnie od odległości od wielkiego miasta	Promień zasięgu wielkiego miasta

Źródło: opracowanie własne na podstawie (Borsa 2010).

Według socjologów miasta i społecznie zorientowanych urbanistów istnieje wyraźny związek między formą przestrzeni i typem stosunków społecznych. Stwierdzenie to jest fundamentalne dla przyjętej w tej pracy tezy o możliwości kształtowania relacji społecznych przez odpowiednią kompozycję urbanistyczną. LCU jako urządzone przestrzenie zamieszkania ma realny wpływ na zachowania użytkowników, zarówno te konsumpcyjne, jak i społeczne, ponieważ kontinuum społecznemu, począwszy od

rodziny ku społeczności lokalnej (osiedlowej), odpowiada kontinuum określone przez charakter przestrzeni – od prywatnej do publicznej (tab. 1.2). Na styku struktury społecznej i przestrzennej pojawia się określony typ urządzonej przestrzeni, w którym istotne są:

- występowanie zasobów służących zaspokojeniu potrzeb,
- charakterystyczny sposób zagospodarowania przestrzennego,
- nacechowanie emocjonalne (tożsamość wyrażona w unikatowych znakach i obiektach).

Tabela 1.2. Elementy struktury społeczno-przestrzennej osiedla

Element struktury społecznej	Skład	Program funkcjonalny	Charakter przestrzeni
Rodzina	3–6 osób	Dom, ogród	Prywatna
Grupa sąsiedzka	8–12 rodzin	Podwórze, wspólne wejście z ulicy, placyk gospodarczy, garaże, śmietnik	Półprywatna
Zbiorowość sąsiedzka	3–5 grup sąsiedzkich	Placyk sportowo-rekreacyjny, kącik spotkań towarzyskich, plac zabaw, przedszkole	Półpubliczna
Osiedle	2–6 zbiorowości sąsiedzkich	Rynek, sklep, bar, kiosk, klub, świetlica, sala gimnastyczna, siłownia, boisko, drobne rzemiosło, gabinet lekarski	Publiczna

Źródło: opracowanie własne na podstawie (Borsa 2010).

Typowa dla LCU przestrzeń wyposażona jest w kącik spotkań, plac sportowo-rekreacyjny, strefę usług. W sensie funkcjonalnym jest to zatem zorganizowana przestrzeń publiczna i półpubliczna, dostępna mieszkańcom osiedli lub rejonu ulic w bliskim miejscu ich zamieszkania, w miejscu, które funkcjonuje poza głównymi ciągami komunikacyjnymi, a szczególnie poza potokami ruchu tranzytowego.

Założone funkcje LCU oraz liczba jego potencjalnych użytkowników wskazują na możliwość jego optymalnego spozycjonowania zarówno w przestrzeni osiedla, jak też w tkance miejskiej. LCU „podąża” za rozwojem przestrzeni publicznej miasta od stref śródmiejskich – centralnych ku peryferyjnym, w każdym przypadku pozostając miejscem pomiędzy sferą pracy a sferą zamieszkania, dedykowaną grupom sąsiedzkim, kręgom towarzyskim czy lokalnej społeczności, wzmacniając przekonania o charakterze tożsamościowym.



### 1.4.8. Silne społeczności lokalne

Przez silne społeczności lokalne należy rozumieć zbiorowości mające bliskie więzi osobiste (rodzina, przyjaciele), uczestniczące w szeroko rozumianych wspólnotach (miejsce pracy, szkoła itp.), wpływające na procesy podejmowania decyzji oraz rozwijające kluczowe usługi dla swoich członków (por. Borys, Rogala 2008). Rolą mieszkańców powinno być zatem nie tylko bierne korzystanie z oferty kulturalnej czy usługowej dostępnej w ramach centrów lokalnych, ale również aktywne uczestniczenie w jej tworzeniu i rozwijaniu. Od kilku lat aktywność społeczna wyraźnie rośnie. Liczne święta sąsiedzkie pokazują, że ludzie nie tylko chcą ze sobą spędzać czas, ale chcą także robić to w miejscu swojego zamieszkania (Koalicja Miasto 2015).

Silne poczucie wspólnoty jest istotnie powiązane z dobrostanem (*well-being*), bezpieczeństwem, udziałem w sprawach publicznych oraz odpowiedzialnością obywatelską. Wiele badań wskazuje, że wysoka jakość przestrzeni publicznych w osiedlach mieszkaniowych, w tym ich odpowiednie wyposażenie w usługi, jest pozytywnie skorelowane z poczuciem wspólnoty (Francis, Giles-Corti, Wood i in. 2012). Innymi wskaźnikami silnej społeczności lokalnej są bliskie więzi osobiste (wyrażone np. praktyczną pomocą w codziennych i niecodziennych sytuacjach), relacje i związki zawarte w szkołach, klubach itp. (sprzyjające przekazywaniu informacji i rozprzestrzenianiu się innowacji) oraz powiązania z instytucjami (bardziej demokratyczna organizacja zasobów i usług) (Borys, Rogala 2008).

Tworzenie silnej społeczności lokalnej, jako warunek zapewnienia jakości życia w miejscu zamieszkania, podkreśla nie tylko znaczenie habitatu, lecz opiera się na społecznym rozumieniu jakości życia jako sprawy wspólnej, podnoszonej w interesie społeczności, nie zaś spełniającej wymogi maksymalizacji indywidualnej konsumpcji. W konsekwencji spełnienie tego warunku wprowadza nowy typ relacji między władzą lokalną, deweloperami, jako dysponentami sił i środków umożliwiających wzmocnienie habitatu, a lokalną społecznością i jej przedstawicielami (Pluta 2011). Jako naczelny w sferze polityki miejskiej pojawia się problem kreowania przestrzeni publicznej na podstawie modelu partycypacyjnego, gwarantującego wzrost spójności społecznej, w którym element współpracy między społecznością lokalną a władzą lokalną jest warunkiem koniecznym. Przykładem takich działań będących nowym wzorcem instytucjonalnym w relacji władza lokalna – społeczność lokalna – przestrzeń zamieszkania jest upowszechniająca się idea budżetów obywatelskich miast (Kraszewski, Mojkowski 2014).

## 1.5. Lokalność i nielokalność

Pojęcie „lokalności” wybrzmiewa w różnych sferach życia, coraz częściej pozanaukowych. Już w roku 1989 B. Jałowiecki pisał: „wydaje się, że lokalizm staje się nie tylko modą, nie tylko szansą rozwoju, ale swego rodzaju światopoglądem, który wyznaje coraz więcej obywateli, ale również przedsiębiorców, menadżerów i polityków” (Jałowiecki 1989, s. 7). Na kanwie tego pojęcia powstają obecnie wszelkie polityki działania samorządów gminnych, powiatowych, a nawet wojewódzkich. Mamy lokalne produkty, grupy wsparcia, aktywności i podatki. W sferze komercyjnej funkcjonują lokalne marki, lokalne bazy, a nawet wyszukiwarki internetowe i zakupowe (np. Lokalne Allegro), które przecież z założenia są aprzestrzenne. Lokalność to dziś słowo wytrych dla problematyki rozwijających się horyzontów zdarzeń w globalizującej się codzienności, ułatwienie dla polityków poszukujących finansowania na działania własne, zwane właśnie „lokalnymi”. Bycie lokalnym można dziś odebrać dwojako: pozytywnie, np. w sensie samostanowienia (działania lokalne, samorządy lokalne) i unikatowości (produkt lokalny), ale również negatywnie, jako coś ograniczonego, „zaściankowego” (Majer 2015, s. 85). Kontekst pierwotnego znaczenia lokalności słabnie i dzieje się to równolegle wobec popularyzacji, a wręcz oswojania poziomu globalizacji.

Obserwując ścieranie się sfery lokalnej i globalnej, intuicyjnie pojmujemy je jako obszary sobie przeciwstawne. Błędnym myśleniem jest jednak twierdzenie o płynnym przejściu z lokalności do globalności. Obszary te nie „sąsiadują” ze sobą. One reprezentują raczej dwa przeciwstawne ośrodki, przeciwległe bieguny, nie wykluczając przy tym stref pośrednich. Świadomość istnienia czegoś pomiędzy wiąże się z płynnością granic tych obszarów. Formuła „lokalności” *versus* „nielokalności” ma więc o tyle większe znaczenie, że drugie sformułowanie dotyczy wszystkiego tego, co w sferze lokalności się nie zawiera, acz nie od razu należy do zbioru globalności.

Słowo „lokalny” ma bardzo trwale zachowany trzon etymologiczny, wywodzący się z łac. *locorum*. Wśród języków europejskich pojęcie to brzmi podobnie: ang. *local, locality, localism*, niem. *lokal, localism*, hiszp. *local, localismo*, ros. *локальный*. Równocześnie każdy z wykorzystanych słowników wskazuje na istnienie równoważnego synonimu „miejscowy”, ang. *regional, domestic*, niem. *örtlich*, ros. *местный*. O ile słowa podobne nie mają jednolitej bazy słowotwórczej, to lokalność taką cechę wykazuje, co nadaje jej kontekst słowa pierwotnego. Fakt ten dowodzi, że pojęcie lokalności funkcjonowało w świadomości ludzkiej już od bardzo dawna. Dzielenie świata na „lokalny” – „swój” i „daleki” wiązało się z pierwotnym

nakreślaniem granic przestrzennych, kreowaniem pierwszych map mentalnych. Potrzeba wyznaczania takich granic ma charakter terytorialny, o podłożu nie tyle psychologicznym, co biologicznym, wspólnym dla większości organizmów żywych. Lokalność istniała więc na długo przed stawianiem granic administracyjnych i to w niej zawierają się kolejne rozwinięcia, różnie już pojmowane w poszczególnych społeczeństwach, od miejscowości i regionu, po inne bardziej i mniej formalne określenia przestrzeni bliskiej.

W *Słowniku języka polskiego* (2006) słowo lokalny jest definiowane jako „istniejący lub działający na danym obszarze, charakterystyczny dla danego obszaru”. *Słownik oksfordzki* (2020) wskazuje na dwa konteksty znaczenia: „obszar otaczający miejsce, o którym mowa” (1) lub „miejsce istnienia danej osoby/rzeczy” (2). Niezależnie więc od punktu odniesienia (sytuacji, zdarzeń, osoby lub obiektu) istotą lokalności jest trwały związek z przestrzenią geograficzną, fizyczne obcowanie z konkretnym obszarem. Konkretyzacja miejsca występowania dotyczy zaś sfery typowej, zastanej. Związek lokalności ma więc znaczenie trwałe zarówno w przestrzeni, jak i w czasie. Stabilność tych dwóch czynników wobec jednostki odniesienia upoważnia nas do określenia owej jednostki lub tej przestrzeni jako lokalnej.

### 1.5.1. Wymiar biologiczny

Pod wieloma kulturowymi i osobniczymi warstwami znaczenia lokalności ukrywa się ta pierwotna, o podłożu czysto biologicznym. Lokalność, jako przestrzenny wymiar osobniczego kreowania przestrzeni, jest wynikiem naturalnego zachowania związanego z walką o przetrwanie gatunku i budowania własnego bezpieczeństwa. Terytorializm przejawiający się w tworzeniu i obronie granic, w tym tych mentalnych, jest typowy dla każdego żywego gatunku, nie wykluczając człowieka (Hall 1997). Badacze zachowań terytorialnych wymieniają kilka rodzajów dystansu, jakie kreują wokół siebie poszczególne gatunki, uznając je za odpowiednie do przeżycia i swobodnego funkcjonowania, w tym osobniczy i społeczny. Dystanse te budowane są podświadomie, jednak na podstawie dostępnych zmysłów. Dla człowieka są nimi przede wszystkim wzrok, słuch i węch. Co prawda badania dowodzą, że receptory węchu umożliwiają nam rozpoznanie „swojej” przestrzeni, jednak to głównie zwierzęta wykorzystują zapach w znaczeniu i rozpoznawaniu swojego terytorium. Człowiek bazuje przede wszystkim na wzroku (Hall 1997). Stawia więc ściany, za którymi tworzy przestrzeń prywatną, wyznacza granice dalszych podziałów terytorial-

nych: ulice, miejscowości, państwa (tablice informacyjne, słupki graniczne, linie na mapach). Wśród niektórych kultur istotną pozostaje gradacja przechodzenia w kolejne stadia otwartości tej przestrzeni. Stopniowanie zapewnia płot umożliwiający wyjście poza terytorium własnego domostwa i wejście w przestrzeń zewnętrzną w sposób już świadomy, bezpieczny. Płot zapewnia widzenie strefy zewnętrznej, publicznej jeszcze w obrębie własnego *locurum*. O ile dla zabudowy jednorodzinnej płot dzieli przestrzeń prywatną od nieprywatnej (publicznej, półpublicznej itp.), to w przypadku osiedli wielorodzinnych można dostrzec co najmniej wydzielenie małej wspólnoty. Nie każda społeczność, szczególnie na polu zróżnicowania kulturowego, wykazuje potrzebę tworzenia tych granic, jednak na tle popularnej dziś dyskusji o grodzonych osiedlach Polacy nadają istotny sens funkcjonowaniu takich barier. We współczesnych przestrzeniach osiedlowych powstają coraz częściej ogrodzenia pomiędzy ogródkami przynależnymi do części prywatnej, w strefie placów zabaw. Można też zaobserwować płoty na styku granic z przestrzeniami publicznymi, takimi jak ulice oraz inne obszary własności, nawet jeśli dotyczą tej samej funkcji (mieszkaniowej) i budowane są przez tego samego dewelopera. Nie wchodząc w dyskurs na temat podłoża i konsekwencji takiego funkcjonowania przestrzeni, należy podkreślić fakt, że groczenie powoduje wydzielenie strefy lokalnej jako osiedla lub oddzielania sfery prywatnej od najbliższej publicznej, którą w dalszym ciągu można określić jako lokalną.

Terytorializm ujawnia jeszcze jedną istotną cechę, którą można odnieść do istoty lokalności. Na podstawie wyników badań dowiedziono, że każdy gatunek charakteryzuje się tworzeniem pewnych skupień. Choć każdy pojedynczy organizm zachowuje między sobą odpowiednią odległość, to jednak w szerszym ujęciu są one zróżnicowane pomiędzy „swoimi” a gatunkami lub grupami obcymi. Te podprogowe zachowania okazują się spójne dla większości (jeśli nie dla wszystkich) organizmów żywych. Oznacza to więc, że już na poziomie biologicznym następuje hierarchia przestrzeni poprzez utrzymywanie odpowiednich dystansów i tworzenie określonych skupisk. Przekraczanie granicy tego dystansu u zwierząt prowadzi do wycofania się lub ucieczki. Ludzie pozostają w nim z narastającym poczuciem dyskomfortu. Fakt ten ponownie można odnieść do istoty lokalności jako obszaru zhierarchizowanego poprzez kontekst poznawczy – teren bardziej rozpoznany, choć niekoniecznie „własny”, będzie dla poszczególnych osób obszarem lokalnym i jednocześnie niezwykle istotnym w kontekście poczucia komfortu w przestrzeni.

## 1.5.2. Wymiar społeczny

Podświadoma konieczność wyznaczania przestrzeni własnej, bliskiej i obcej wpływa na psychologiczne i społeczne odczuwanie przestrzeni. Dopiero bowiem na poziomie świadomości mamy możliwość nazwania tego, co zostało przez nas wydzielone w tym, co zawiera się w sferze lokalnej.

W wyniku obcowania z przestrzenią człowiek doświadcza zmiany percepcji własnego pola widzenia. Dzieje się tak wówczas, gdy wyrasta ze skali własnego domostwa i penetruje coraz dalsze sąsiedztwo, otoczenie, coraz dalej rozwijający się horyzont. Świadomość tych zmian następuje w momencie doświadczenia nowego. Świadomość zmian powraca, gdy na nowo obcujemy ze światem dawnym, dla nas pierwotnym, który teraz zaczyna się nam wydawać coraz mniejszy. Wszystko względem i za sprawą skali punktu odniesienia, dywergencji miejsca wobec wielkości naszego doświadczenia. Z pierwotnej nieświadomości różnicowania skali dzielimy świat na bliski i daleki, swój i obcy, prywatny i publiczny. Uświadamiamy sobie istnienie skali mikro i makro.

W momencie wytwarzania kolejnych horyzontów zdarzeń sztywna dychotomia przestrzeni przestaje być wystarczająca. Pozostaje coś pomiędzy. Wychodząc z domu, nie wkraczamy od razu w skalę makro. Zanim zaczniemy wnikać w coraz dalsze strefy publiczne, przenikamy przez sąsiedztwo, dzielnicę, region, państwo... – skalę mezo.

„Popatrz tam, widzisz horyzont, pole, piach, niebieskie niebo. To jest skala makro: świat, a w nieco węższym rozumieniu Polska. A teraz obróć się w kierunku domu. Co widzisz? Mur z wymalowanym białym pasem i ławeczkę. Nie widzisz drzwi, tylko ten mur i ławkę. Usiądź na niej. Właśnie wyszedłeś ze skali makro i znalazłeś się w skali mezo. [...] A teraz skieruj głowę w prawo. Twój wzrok trafia na wymalowany na murze biały pas. Podążaj za nim. Dopiero teraz widzisz drzwi prowadzące do wnętrza. Za chwilę przekroczysz kolejną granicę. Zmienisz skalę swojej obecności” (Springer 2017, s. 281).

Skala mezo zaczyna się tuż za progiem domu. Mur i ławka to atrybuty najbliższej formy zewnętrznej, czyli formy lokalnej. Kwestia podziału wydaje się prosta. Od granicy muru „po horyzont” obcujemy z poziomem pośrednim, lokalnym. Obszar ten da się zmierzyć i wydzielić przestrzennie, co wyrażają kolejne poziomy stosowanego nazewnictwa: sąsiedztwo, dzielnica, miejscowość... Jednak miara ma przede wszystkim charakter fizyczny (geograficzny, polityczny). Tymczasem na poziomie psychologicznym wkracza subiektywizm. Każdy z tych poziomów może być jednocześnie skalą makro dla mniej doświadczonej przestrzennie grupy użytkowników. Tu granice lokalności są wysoce niejednoznaczne. Na tym poziomie kon-

tekst lokalności zaczyna być czymś enigmatycznym i ulotnym. Dopiero widok muru uświadamia pewne granice. Dopiero obiekt architektoniczny oddziela prywatność od świata zewnętrznego. Wytwarzanie architektury i porządkowanie przestrzeni realizuje się więc na bazie wartości policzalnych i jednoznacznych, ale w celu osvajania przestrzeni, nadawania jej kontekstu, w tym lokalności właśnie.

Elementy architektury to tylko jedno z wielu archetypów kreowania lokalności. Wytwarzanie tej sfery opiera się również na innych poziomach kultury, w tym historii, powiązań społecznych, pamięci czy przekonań. Kultura nadaje kontekst lokalności, ponieważ nie powstaje *ad hoc*, ale stanowi proces, ma swoje miejsce w czasie. Lokalny wymiar kultury nadaje sferze materialnej wymiar unikatowości. F. Tönnis (2008) podkreśla, że lokalność jest konkretna i subtelną zarazem. Powstaje na kanwie indywidualnych założeń i odczuć, budując mocne związki kulturowe z przestrzenią. „Lokalność [...] jest formą egzystencji wspólnot zorganizowanych na stałej bazie terytorialnej i sposobem ich osadzania w przestrzeni” (Majer 2015, s. 85). Według F. Tönniesa socjologiczny wymiar lokalności tworzony jest na fundamencie ram stabilnej przestrzeni, w którą wkładana jest wspólnota o bezpośrednich i spontanicznych kontaktach. Lokalność stawiana jest tu w opozycji wobec terenu dla społeczeństwa jako zbiorowości sztucznie formowanej i wysoce sformalizowanej (gmina, państwo). Synonimem lokalności jest w tym wypadku najczęściej pojęcie małej ojczyzny (Ossowski, 1984), choć psychiczne nastawienie do przestrzeni nabiera tu szczególnego znaczenia.

Z badań M. Lewickiej (2012) przeprowadzonych w różnych kontekstach osadniczych wynika, że istotą przywiązania do miejsca jest lokalizm lub szerzej – „wspólnotowość”. Osoby przywiązane są zakorzenione, dłużej mieszkają w danym miejscu, mają ściślejsze relacje z sąsiadami, ufają innym ludziom, chętnie angażują się w działalność na rzecz lokalnej społeczności, interesują się przeszłością własnej rodziny oraz historią obecnego miejsca zamieszkania. Osadzenie w przestrzeni jest gwarantem bezpieczeństwa oraz bliskości emocjonalnej ze współmieszkańcami. Co więcej, stabilne miejsce pozwala na zaspokojenie większości podstawowych potrzeb biologicznych, a osoby przywiązane przejawiają generalnie wyższy poziom zadowolenia z życia i samoakceptacji (Lewicka 2012).

Jeśli podstawą lokalności jest stabilność w przestrzeni i długotrwałość procesu wytwarzania relacji, to mamy we współczesnych społeczeństwach problem z jej kreacją. Fakt ten jest bezpośrednio związany z ruchliwością społeczeństwa, w tym migracjami i mieszaniem się kultur w obrębie najbliższego sąsiedztwa. O ile migracje były charakterystyczne dla niektórych kultur już od wieków, to jednak kiedyś opierały się na przepływach pew-

nych zbiorowości, a przede wszystkim nie utrzymywały tak dużej dynamiki wielu grup społecznych. Współcześnie jednak coraz częściej migracje są indywidualne. Przemieszczające się osoby zamieszkują nowe tereny bez wycucia osobliwego lokalizmu. Psychologiczna bariera wobec kultury lokalnej wynika zwykle z potrzeby utrzymania pewnego stałego odniesienia do własnej tożsamości, a więc również utrzymania związku ze swoją lokalnością pierwotną. Im większy jest taki opór w grupach migracyjnych, tym trudniejsza okazuje się integracja ich kultury z zastanym lokalizmem. Odwzorowaniem tego stanu są liczne problemy współczesnej Europy czy Stanów Zjednoczonych wobec asymilacji migrantów z ludnością miejscową (Slany 1995; Castels, Miller 2011). W konsekwencji nowo przybyli wytwarzają getta własnych, autonomicznych kultur, pozostając w opozycji do lokalizmu. Liczba dewiacji występujących na tych obszarach skłania do refleksji, że niemożliwe jest sprawne funkcjonowanie społeczności w zawieszaniu przestrzennym, bez spełnienia biologicznych potrzeb wyznaczania terytorium pełnej autonomii oraz obszaru wspólnoty.

Problem poczucia tożsamości nie dotyczy jednak tylko destynacji migracyjnych odmiennych kultur, ale każdego „nowego” na terenie mu „obcym”. Miasta, a współcześnie szczególnie największe aglomeracje, są typowymi strefami takich interakcji. Osiedla mieszkaniowe skupiają w sobie coraz to nowe osoby, które, aby oswoić przestrzeń, muszą zaakceptować wytworzony węć lokalizm, czyli kulturę osiedlową, sposób zachowania mieszkańców. Brak tej akceptacji prowadzi zwykle do konfliktów społecznych. Proces asymilacji jest tym trudniejszy, że – jak twierdzi A. Majer (2016) – przestrzeń osobista, wytwarzana na poziomie mentalnym jest oderwana od geografii, a nierozzerwalnie związana z jej twórcą. Problem narasta również w obliczu stale rozwijających się społeczności sąsiedzkich (lokalnych) o zmiennej strukturze jednostkowej, co oznacza, że część takiej społeczności stanowią osoby czasowo ją zamieszkujące, np. studenci, pracownicy delegowani. Jednostki te nie tylko nie mają czasu na zaaklimatyzowanie się i wchłonięcie lokalności, ale często stoją wobec niej w opozycji, pozostając mentalnie związanymi z przestrzeniami „swoimi”, z których się wywodzą i do których zaraz powrócą. Nastawienie do przestrzeni, w tym tworzenie związków lokalnych, zmienia się w czasie. Dobrym tego odwzorowaniem są studenci, którzy na początku wracają do domu rodzinnego przy każdej nadarzającej się okazji. Z roku na rok tendencja ta jednak słabnie, aż do momentu, gdy większość z nich twierdzi, że to ich dawna miejscowość zaczyna być niewystarczająca, niezrozumiała, coraz bardziej obca. Inne badania wskazują na analogiczną tendencję zachowań migrantów zarobkowych. Na początku plan jest taki, by pojechać „na rok, dwa i wrócić”. Z czasem jednak

ten okres zamienia się na 10 lat, a potem i całe życie. Długotrwały stan przebywania na emigracji trwale odbija ślad w psychice ludzkiej. Badania dowodzą, że osoby powracające do swoich dawnych miejsc zamieszkania często mają problemy z reintegracją (Wójcik-Żołądek 2014).

Trudności w osadzaniu człowieka w przestrzeni, wytwarzania społeczności dotyczą nie tylko obszarów wielkomiejskich, ale coraz częściej podmiejskich stref suburbialnych, gdzie stykają się ze sobą „nowi i lokalni”. Dwie grupy odbiorców przestrzeni kreują przede wszystkim inny sposób jej rozumowania. Grupa społecznie związana z terenem posiada wypracowany kontekst miejsca, związany *stricte* z jego pierwowzorem i niesformalizowanymi umowami względem wytwarzanej kultury (zachowania, znaczenia miejsc i in.). Nowo zamieszkali ponownie stoją przed wyborem wpisania się w kontekst miejsca lub pozostania wobec niego w opozycji. Ciekawym obrazem zróżnicowania procesów tych połączeń jest sytuacja w kościołach katolickich z różnych regionów. Choć co do zasady obowiązuje jeden kanon postępowania, lokalnie występują różnice w sytuacjach, kiedy się klęka, jak podchodzi się do komunii czy na jaką melodię śpiewane są pieśni religijne. Kiedy w nowej parafii chce się szybko poczuć jak u siebie, dąży się do czynnego uczestnictwa w mszy. I na przykład śpiewając „jak u siebie”, okazuje się, że zaczynamy fałszować, skupiając tym samym na sobie uwagę lokalnych parafian. Wychwycenie fałszu ma jednak miejsce tylko tam, gdzie społeczności w przeważającej mierze są stałe. Kontrastem wobec tego faktu są nowe podmiejskie i wielkomiejskie parafie, gdzie mało kto w ogóle wychyla się, by zacząć śpiewać.

Inną konsekwencją zderzenia nowych mieszkańców z lokalnością jest wytworzenie nierzeczywistego obrazu przestrzeni, w którą obcy wchodzi i często w wyobrażeniu tym pozostają. Chodzi o sytuację, gdy np. ludzie z miast przeprowadzają się na wieś, a na podłożu mentalnym wciąż pozostają związani z miastem, co oznacza brak zmiany trybu życia, sposobu zachowania i oczekiwań wobec zastanej przestrzeni. Tendencja takiego sposobu myślenia charakteryzuje również tych, którzy chcieli przeprowadzić się do miasta, ale z powodu np. barier ekonomicznych osiedlili się na terenach podmiejskich. Problematyka tego stanu widoczna jest więc przede wszystkim w obszarach suburbialnych większych miast, a przejawia się chociażby w nowych formach budownictwa typowego dla stref miejskich: ratusz w Siechnicach (nowym miasteczku o strukturze wiejskiej), wielorodzinnej zabudowie mieszkaniowej i usługach w postaci marketów. Należy zauważyć, że brak „miejskiej” struktury funkcjonalnej, chociażby w formie subsydiarnej, prowadzi do stałych interpretacji przestrzeni jako niewystarczającej. Konsekwentnie obserwuje się niezmienny związek lud-



ności podmiejskiej z miastem właśnie na podłożu nie tylko miejsca pracy, ale i edukacji, strefy spotkań ze znajomymi, rozrywki czy zakupów, w tym tych codziennych (szerzej Michalska-Żyła 2008). Zależności te prowadzą do negacji lokalności i wytwarzania heterotopii (Foucault 1971), czyli przestrzeni nierzeczywistej, nieopartej na tożsamości lokalnej *in se*.

Na kanwie tych przeobrażeń zastanawia fakt, czy lokalność istnieje, a jedynie jest odkrywana i przekształcana przez grupę jej odbiorców (zwykle mieszkańców), czy też to grupa wytwarza lokalizm przestrzeni? Z punktu widzenia jednostki forma osobowej kreacji i percepcji przestrzeni wydaje się mieć znaczenie priorytetowe. Odpowiedź ta jest o tyle prawidłowa, co niepełna, a przede wszystkim niewystarczająca. Jednostkowa percepcja przestrzeni utrudnia, jeśli nie uniemożliwia, wyznaczenie sztywnych ram występowania przestrzeni lokalnej. Co więcej – jak podkreśla B. Jałowiecki – granice mentalne są niestałe, zmiana jest ich cechą charakterystyczną w związku z otwartą, asynchroniczną i konfliktową naturą społeczności, która tę lokalność tworzy (Jałowiecki 1989). Podejście socjologiczne wymaga więc badania percepcji społecznej, weryfikacji więzi społecznych (wykrycia stopnia zażyłości do poziomu lokalnego), a wreszcie nakreślenia granic nacechowanych subiektywizmem.

### 1.5.3. Wymiar geograficzno-konsumpcyjny

Ludzki sposób odczuwania jest niewystarczający na tle formalizowania zdarzeń. W aspekcie politycznym, geograficznym czy ekonomicznym tworzenie formalnych, sztywnych i do pewnego stopnia zawsze sztucznych podziałów przestrzeni uznać należy za istotne. Proces ten pomaga w interpretacji terytorium, choć jednocześnie percepcję tę też narzuca. Z geograficznego punktu widzenia lokalność kształtuje się jako pojęcie mało precyzyjne i niejednoznaczne. Dostępne są więc pojęcia zastępcze, bazujące na hierarchii wielkości jednostek obszarowych: miejsce, sąsiedztwo, miejscowość, region (dzielony na mikro-, mezo- i makroregion) i dalej, aż po przestrzeń (ang. *space*), która wydaje się obejmować istnienie wszystkiego, co jest w zasięgu ludzkiego poznania. Równolegle funkcjonuje podział prawnie usankcjonowany, w tym w Polsce: dzielnice, miejscowości (w tym miasta i wsie), gminy, powiaty, województwa i państwa. Gdzie na tle tych podziałów zaczyna się i kończy lokalność?

Odpowiedź na to pytanie ponownie wydaje się mało precyzyjna, ponieważ jest różna w zależności od punktu odniesienia. Należy zauważyć, że zasięg sfery lokalnej rośnie wraz z odległością punktu odniesienia, co oznacza, że jeżeli badania dotyczą regionu, lokalnymi nazywane są poszcze-

gólne miejscowości, rzadziej dzielnice. W skali ogólnokrajowej lokalizm ogranicza się do poziomu zarówno miast, jak i rejonów mniejszych niż województwa, w tym gminy i powiaty. Jednak już analizy ogólnoswiatowe, szczególnie ekonomiczne, lokalnymi nazywają rynki krajowe. Sfera globalna jest równocześnie niejednoznaczna co do interpretacji na niższych poziomach statystyki terytorialnej. Ma to miejsce ze względu na niejednolity system podziałów wewnętrznych poszczególnych krajów. Niemieckie landy przyrównywane są do polskich województw, jednak już w obrębie całych Czech trudno znaleźć regiony podobne do polskich czy francuskich – na poziomie unijnym regiony tych krajów są porównywane z całym państwem Czech albo Słowacji. Równocześnie polski region bywa jednostką porównywalną ze średniej wielkości miastami chińskimi. Różnice te wynikają przede wszystkim ze stopnia zróżnicowania gęstości zaludnienia i zurbanizowania terytoriów. Nawiązując do sfery biologicznej odczuwania przestrzeni, powyższe czynniki są więc kluczowe przy wyznaczaniu dystansów społecznych, w tym sfery prywatnej czy lokalnej właśnie. Równocześnie jednak przegęszczenie i próg odczuwania z tego powodu dyskomfortu są specyficzne dla każdego gatunku, u ludzi zaś przynajmniej dla różnych kultur lub ras (Hall 1997).

Globalne stawianie ram lokalności wydaje się więc próbą karkołomną. Zawężając tę skalę do poziomu jednolitego kulturowo, np. do Europy, można przytoczyć co najmniej kilka prób rozwiązania tej dychotomii. Powszechnie wykorzystywanym przykładem jest podział terytorium Unii Europejskiej na jednostki statystyczne, w tym m.in. NUTS (fr. *nomenclature des Unités territoriales statistiques*) i FUA (ang. *functional urban areas*), służące do komparcji danych na poziomach regionalnych i lokalnych. Poziom unijny nie wykształcił jednostki sklasyfikowanej jako lokalna *in se*, uznając poziom NUTS 3 (w Polsce odpowiednik grup powiatów) i niższe za obszar lokalny w skali unijnej. Równocześnie statystyka GUS (TERYT z poziomami NTS – Nomenklatura Jednostek Terytorialnych do Celów Statystycznych), a więc o ogólnopaństwowym punkcie odniesienia, wskazywała w latach 2000–2017 powiaty (NTS 4) i gminy (NTS 5). Co ciekawe, ta sama instytucja prowadzi badania na poziomie „regionalnym”, m.in. dla mniejszych jednostek niż gminy (np. Urban Audit).

Interesujące odniesienie stawiania granic w tej dychotomii pojmowania lokalności przedstawia podejście ekologiczne. Tam, według L.P. Schnora (1967), podstawowym dystansem lokalności jest codzienność. O ile dziś mamy do czynienia z wysokim stopniem ruchliwości społecznej, to wydaje się, że codzienność ma tu swoje właściwe odniesienie. Codzienność w wymiarze pewnego standardu zachowań, który stawia wysoki nacisk

na funkcjonowanie w obrębie swojego najbliższego otoczenia, wokół swojego miejsca zamieszkania. Co do zasady, to w tej przestrzeni ma miejsce nasza codzienność. Trop czasu posługiwania się przestrzenią wydaje się tym bardziej trafny, że dotyka tendencji, a nie wyjątków. Równocześnie czas stanowi obecnie bardzo popularną jednostkę odległości. Stała konieczność przemieszczania się w relacji własne terytorium (dom) – teren realizacji potrzeb (praca, usługi i inne) wymusza na użytkowniku dokonywanie wyboru miejsca docelowego. Wybór ten jest najczęściej, w tym właśnie w odniesieniu do czynności codziennych, podejmowany pod względem czynnika opłacalności, a więc kosztów dojazdu i czasu. Mniejsze znaczenie ma odległość fizyczna, a tym bardziej granice jednostek geograficznych (granice państw pozostają współcześnie istotną barierą przede wszystkim ze względu na czas ich pokonywania, a nie samo ich istnienie). To dlatego właśnie mieszkańcy wsi dojeżdżają do pracy do sąsiednich miast i tam często realizują swoje potrzeby zakupowe. Dlatego w przypadku dużych miast łatwiej jest czasem zdecydować się na pracę o 50 km poza jego granicami, gdy czas dojazdu jest podobny do przejazdu przez całe miasto, w którym mieszkamy.

Wątek takiego myślenia wprowadza istotną kwestię pojmowania współczesnej lokalności w obrębie poszczególnych jednostek osadniczych, gdzie związek z przestrzenią może wynikać właśnie z dostępności (w tym czasowej), a dalej zaś z bazą ofertową. O ile niektóre obszary okazują się łatwo przejezdne, np. małe miejscowości, to często nie posiadają one lub oferują w sposób niewystarczający elementy codziennego zaspokojenia potrzeb. W konsekwencji prowadzi to do poszerzania skali funkcjonowania społeczności w codzienności. Następstwa tej sytuacji mogą okazać się dwojakie: rozpad lokalnej społeczności lub jej powiększenie. Kierunek zmian będzie uwarunkowany konkurencją ze strony innych ośrodków zapewniających realizację codziennych potrzeb oraz zróżnicowaniem wewnętrznego (w obrębie społeczności) proggu zaspokajania potrzeb. Pierwszy czynnik dotyczy wprost liczby sąsiednich rejonów (np. węzłów usługowych, w tym centrów handlowych, lub szerzej: innych miejscowości), które posiadają ofertę zaspokajającą potrzeby lokalnej społeczności. Jeśli sąsiedztwo posiada tylko jedną taką jednostkę, nie implikuje to możliwości wyboru, a co za tym idzie, cała lokalna społeczność wybierze tę jednostkę jako docelową. W ten sposób zasięg przestrzenny funkcjonowania tej społeczności ulega rozszerzeniu. Jeśli jednak w sąsiedztwie znajdują się przynajmniej dwie jednostki o odpowiedniej sile przyciągania, nastąpi rozwarstwienie wyboru lokalnych kierunków powiązań. Konsekwentnie liczba tych kierunków będzie determinantą siły rozpadu lokalności.

Analogiczne następstwa mogą wynikać z faktu zróżnicowania potrzeb członków społeczności lokalnej. O ile jednym będzie wystarczać oferta na poziomie lokalnym, to dla innych może ona być niewystarczająca, co będzie prowadzić do poszukiwań obszarów zaspokojenia. Siła rozwarstwienia tych potrzeb ma bezpośrednie przełożenie na dalsze trwanie i zasięg lokalności. Egzemplifikacją tych procesów są chociażby suburbia wielkich miast, gdzie spotykają się dwie różne grupy społeczności. Z jednej strony jest społeczność pierwotna, przyzwyczajona do funkcjonowania miejscowości jako wsi, w tym często z wyobrażeniem realizacji potrzeb zgodnej z duchem poprzedniej epoki (bez zróżnicowania ofertowego w korelacji do rynku zbytu). Z drugiej strony masowo pojawiają się w obrębie starego trzonu wsi „nowi” z naleciałościami życia wielkomiejskiego, ze świadomością oferty sąsiedztwa i często nieprzejawiający chęci, aby z tego zrezygnować. W konsekwencji tym drugim lokalny sklep, parafia i świetlica wydają się niewystarczające w kontekście zaspokajania ich potrzeb. Korzystając zwykle ze swej mobilności (auto jako warunek możliwości swobodnego bycia w kontakcie z obszarem realizacji swoich potrzeb), realizują codzienne przejazdy do miasta, w tym do pracy, szkoły i sklepów, a kolejno do swojej podmiejskiej „twierdzy”. Tu lokalność wydaje się zaczynać dopiero na wjeździe do dużego miasta.

Okazuje się więc, że nawet w obszarze sformalizowanych granic lokalność płynnie przechodzi na różne poziomy skali jednostek przestrzennych, a podstawowym wyróżnikiem tego przejścia jest punkt odniesienia, a więc skala całości układu (tab. 1.3). Do tego elementu należy dodać istotną cechę stałości terytorialnej i czasowej, z wyróżnieniem aspektu codzienności. Wymiarowanie lokalności ociera się również o ideę wydzielania przestrzeni: prywatnych, półprywatnych, półpublicznych i publicznych. Lokalizm zawiera się w tym bliższym nam „pomiędzy”. Można więc mówić o lokalności jako przestrzeni półprywatnej na polu analiz urbanistycznych, choć nie tylko.

Tabela 1.3. Schematyczne przedstawienie „nieostrych” definicji podziału terytorialnego (nieostry podział granic pomiędzy „swoim” a „obcym” wynika z wysokiego stopnia subiektywizmu w tworzeniu jego granic)

Obszar			
Swoj		Obcy	
Prywatny	Półprywatny	Półpubliczny	Publiczny
	Lokalny		Nielokalny
			Globalny
Mikro	Mezo		Makro

Źródło: opracowanie własne.

## 1.6. LCU jako przestrzeń publiczna

### 1.6.1. Czym jest przestrzeń publiczna?

Przestrzeń jest kluczowym czynnikiem łączności społecznej. Od początku dziejów ludzkości stosunki społeczne zależą przede wszystkim od odległości przestrzennych pomiędzy członkami zbiorowości (kontakty), a obszar przyporządkowany grupie społecznej pełni istotną rolę w kształtowaniu wyobrażeń grupy jako całości. Co więcej, kształt osiedla może zaważyć na poczuciu łączności grupowej, zanik czytelnego planu miasta może powodować zanik więzi społecznej (Ossowski 1967). Dlatego właśnie należy przykładać szczególną wagę do wielkości i formy wnętrza urbanistycznych, których proporcje decydują o nastawieniu psychicznym przechodniów (ulica miejska, pasaż, mały plac) (Korzeniewski 1989).

Wątek kształtowania przestrzeni publicznych w skali lokalnej pojawia się już w przedwojennej literaturze przedmiotu. Ówczesni autorzy (zob. Feliński 1916; Kühnel 1918), idąc za postulatami C. Sittego (1889), wskazywali na potrzebę wprowadzania podcieni jako istotnego elementu chroniącego przed zmiennymi warunkami pogodowymi i wydłużającymi czas przebywania użytkowników w danej przestrzeni.

W celu określenia najważniejszych cech przestrzeni publicznych na potrzeby modelu LCU warto przyjrzeć się wybranym definicjom tego pojęcia. Według P. Lorensa (2010) przestrzeń publiczna to „fragment przestrzeni miejskiej, który – poprzez sposób swojego urządzenia oraz lokalizację w strukturze urbanistycznej – jest przeznaczony na potrzeby realizacji bezpośrednich kontaktów pomiędzy uczestnikami życia społecznego [...], pozostając jednocześnie fizycznie dostępny dla wszystkich zainteresowanych osób. Fizyczna dostępność przestrzeni może być ograniczana czasowo z uwagi na kwestie bezpieczeństwa bądź sposób organizacji jej wykorzystania” (Lorens 2010, s. 10).

Podobne ujęcie znalazło się w ustawie o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, wg której „ilekroć mowa o obszarze przestrzeni publicznej – należy przez to rozumieć obszar o szczególnym znaczeniu dla zaspokojenia potrzeb mieszkańców, poprawy jakości ich życia i sprzyjający nawiązywaniu kontaktów społecznych ze względu na jego położenie oraz cechy funkcjonalno-przestrzenne, określony w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy” (Ustawa o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym 2003, art. 2, pkt. 6). Jest to definicja ogólna, obejmująca zarówno aspekty społeczne, jak i przestrzenne, zwracająca również uwagę na integrujący charakter przestrzeni publicznej.

T. Markowski formułuje tezę, iż „istota publicznego charakteru przestrzeni miejskiej może być wyjaśniona, jeśli jasno rozdzieli się dwa aspekty, tj. własność i formę użytkowania. Prawna forma własności nie determinuje formy użytkowania. Prywatna własność może być bowiem użytkowana wspólnie, oraz odwrotnie, własność wspólnotowa może być użytkowana i konsumowana prywatnie” (Markowski 2001, s. 43).

Według S. Gzella i K. Pluty przestrzeń publiczna musi charakteryzować się brakiem konkurencji i brakiem wykluczalności z konsumpcji, a także powinna być dostępna dla każdego obywatela na równych prawach, co zapewnia władza publiczna, zgodnie z kompetencjami i możliwościami (Gzell, Pluta 2008). Nieco inaczej o cechach przestrzeni publicznej mówi D. Steiner, według którego nigdy nie było i nigdy nie będzie przestrzeni miejskiej zapewniającej możliwość wszelkich aktywności i spełniającej potrzeby wszystkich obywateli. Przestrzeń publiczna określona jest przez rytuały użytkowania, z którymi związane są kody zachowań, limity dostępu oraz procesy wykluczenia (Steiner 2001).

J. Gehl i J. Gemzoe (2001) wprowadzają podział przestrzeni publicznych miasta na „tradycyjne” (gdzie w równowadze współistnieją takie sposoby użytkowania przestrzeni publicznych, jak spotkania, handel, komunikacja), „zawłaszczone” (o strukturze zdominowanej przez komunikację samochodową), „opuszczone” (gdzie przestrzeń i życie publiczne zamierają) i „odzyskane” (gdzie czynione są wysiłki na rzecz przywrócenia równowagi pomiędzy trzema tradycyjnymi sposobami używania przestrzeni).

Główne cechy współczesnej przestrzeni publicznej to:

- fizyczna dostępność dla każdego obywatela na równych prawach,
- wysoki potencjał integracyjny,
- atrakcyjność kompozycyjna i estetyczna,
- wysoka jakość,
- różnorodność,
- właściwa oferta programowa, wielofunkcyjność,
- elastyczność użytkowania,
- wysoki stopień poczucia bezpieczeństwa,
- komfort,
- wysoki walor informacyjny (Pluta 2012).

Przestrzeń publiczna stanowi swego rodzaju kod genetyczny miasta, którego podstawowym nośnikiem jest kultura zapisana w kształcie tej przestrzeni (Lorens 2006 za Wojnarowska 2017). Przestrzeń publiczna jest także wyrazem tożsamości miasta i przyczynia się do budowy jego wizerunku dla odbiorców zewnętrznych, mieszkańcom z kolei zapewnia poczucie silnej identyfikacji emocjonalnej z danym miejscem (Wojnarowska 2017).

Na podstawie wszystkich wymienionych definicji można wskazać elementy powtarzalne, będące tym samym najważniejszymi cechami przestrzeni publicznej. Przestrzeń publiczna to niewątpliwie ważny element struktury miejskiej, publiczny (niekoniecznie w rozumieniu formy własności, lecz jako dobro wspólne dostępne dla wszystkich), który za sprawą odpowiedniego zagospodarowania sprzyja budowaniu poczucia wspólnoty, integracji i nawiązywaniu kontaktów (por. Wieleba 2014). Do celów niniejszego opracowania przyjęto właśnie takie rozumienie przestrzeni publicznej, podkreślając szczególne znaczenie dostępności dla wszystkich.

Najbardziej uniwersalnymi formami przestrzeni publicznych są:

- tradycyjnie ukształtowana ulica obudowana dwu- lub jednostronnie obiektami, z których duża część pełni funkcje handlowe lub usługowe; dzięki połączeniu funkcji komunikacyjnej z handlową wzbogaca się gama zachowań użytkowników oraz intensywność ich kontaktów,
- plac miejski, którego znaczenie, tradycja, obszerność, częstsza obecność zieleni i rozmaitych atrakcji (fontanny, rzeźby, obiekty publiczne) przyciągają licznych użytkowników (Kochanowska 2010).

Jest to bardzo ogólny podział, jednak o tyle uzasadniony, iż stanowi podstawę do dalszych podziałów przestrzeni publicznych, które wykształciły się w wyniku rozwoju ulic i placów, np. bulwary, skwery, promenady.

Nieco inaczej wygląda sytuacja na przedmieściach, gdzie brakuje przestrzeni publicznych. Suburbia w większości pozbawione są miejsc znaczących, oddających specyfikę danej przestrzeni i społeczności ją zamieszkującej. Miejsca spotkań i przestrzenie publiczne są zlokalizowane często poza zasięgiem pieszej wędrowki, co potęguje zjawisko uzależnienia od transportu, głównie samochodowego. Zresztą nawet jeśli w pobliżu miejsca zamieszkania istnieją relatywnie zróżnicowane miejsca spotkań, to korzystanie z nich nie jest powszechne. Potrzeba regularnego użytkowania i współtworzenia miejsc spotkań nie jest normą kulturową obowiązującą w suburbiach, co osłabia kapitał społeczny i uniemożliwia budowanie poczucia wspólnoty (Mantey 2015).

Współcześnie mówi się często o kryzysie przestrzeni publicznej związanym z kryzysem miejskiego społeczeństwa masowego, a także wynikającym ze wzrostu mobilności społecznej i aprzestrzenności charakteryzującej obecnie wiele sfer aktywności ludzkiej. Wskutek tego cierpi zasada koncentracji obiektów usługowych leżąca u podstaw systemu przestrzeni publicznej (Kochanowski 2002 za Wojnarowska 2017). Niektóre działalności wymagają wszakże lokalizacji w miejscach, gdzie występuje duży ruch pieszy, ponieważ tylko wtedy mogą zyskać odpowiednią liczbę klien-

tów zapewniającą im opłacalność i efektywne funkcjonowanie. Malejąca (z różnych powodów) liczba pieszych w przestrzeniach publicznych oznacza spadek ich atrakcyjności dla lokalizacji usług. W efekcie może nastąpić zjawisko atrofii niektórych przestrzeni publicznych w mieście (Ossowicz 2013). Wydaje się, że odpowiednio wyposażone, podporządkowane oczekiwaniom mieszkańców i atrakcyjne dla przedsiębiorców lokalne centra usługowe mają szansę przynajmniej częściowo powstrzymać te negatywne trendy.

### 1.6.2. Społeczne znaczenie przestrzeni publicznych

Można więc powiedzieć, że przestrzeń publiczna to efekt nawarstwienia różnorodnych znaczeń i wielowątkowych działań przestrzennych, wynik aktywności z zakresu kultury, życia społecznego i gospodarczego (Cattell, Dines, Gesler i in. 2008). Na styku wartości kulturowych i praktycznej, codziennej aktywności mieszkańców powstaje unikatowe znaczenie przestrzeni publicznej w życiu współczesnych społeczności lokalnych. Znaczenie to można opisać w kilku punktach. Przede wszystkim unikatowa właściwość przestrzeni publicznych związana jest ze znaczeniem interakcyjnym. Przestrzeń publiczna daje szansę na spotkanie z innym człowiekiem, zarówno tym znanym, którego określić można jako rozpoznanego swojego, jak i nieznanym – kategoriałnym obcym. Miejska przestrzeń publiczna posiada także znaczenie symboliczne. Najważniejsze miejskie przestrzenie publiczne świadczą bowiem o charakterze miasta i często są identyfikowane przez mieszkańców jako takie, które nierozzerwalnie są z nim związane. Ponadto przestrzeń publiczna posiada także znaczenie tożsamościowe. Jest ono wielowymiarowe, ale w syntetyczny sposób można stwierdzić, że przestrzeń publiczna wpływa na tożsamość systemu społecznego miasta (wymiar instytucjonalny), tożsamość społeczną (wymiar społeczny) i jednostkową (wymiar jednostkowy) (Bierwiaczonek 2016). Wszystkie te znaczenia muszą znaleźć odbicie w procesie tworzenia i funkcjonowania lokalnych centrów usługowych.

### 1.6.3. Rola zieleni

Tereny zielone i rekreacyjne są jednymi z ważniejszych przestrzeni publicznych na poziomie sąsiedztwa, osiedla, dzielnicy. Parki, lasy, okolice rzek i zalewów to miejsca najczęściej wymieniane wśród przestrzeni ważnych emocjonalnie (por. Smagacz-Poziemska 2015). Badania A. Wojnarowskiej (2017) wskazują, że nawet niewielki teren zieleni, ale dobrze



zagospodarowany dla różnego rodzaju aktywności i grup użytkowników, może oferować zróżnicowane warunki wypoczynku oraz zadbane, estetyczne i bezpieczne otoczenie. Jest to niezwykle istotne w kontekście LCU, które ma służyć zaspokajaniu różnorodnych, codziennych potrzeb.

Obecność zieleni w osiedlach mieszkaniowych może się przyczyniać do zwiększonego poczucia bezpieczeństwa, mniejszej ilości incydentów kryminalnych, mniejszej agresji i brutalnych zachowań. Tworząc nieformalną atmosferę, która zbliża ludzi w różnym wieku, różnych zawodów, zieleni może być wspianym sojusznikiem w kreowaniu wspólnoty lokalnej i poczucia „bycia u siebie” (Herman 2015).

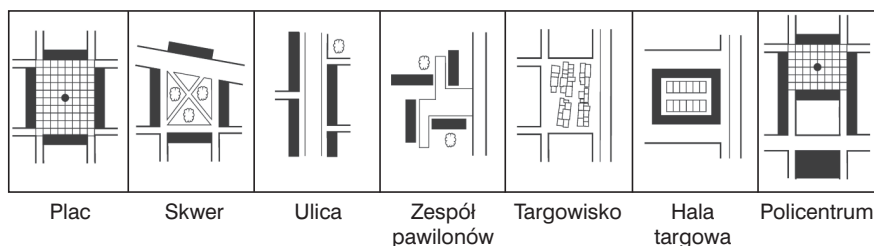
#### 1.6.4. Formy przestrzenne LCU

Lokalizacja LCU w skali miasta determinuje jego formę przestrzenną, wszak zróżnicowanie tkanki urbanistycznej poszczególnych dzielnic w dużej mierze przesądza o wielkości i kształcie budynków, a co za tym idzie – o sposobie oferowania usług. Inaczej LCU kształtują się w tradycyjnej zabudowie, inaczej w powojennych osiedlach wznoszonych w technologii wielkopłytowej, jeszcze inaczej w ekstensywnej zabudowie jednorodzinnej, gdzie przestrzenią publiczną są wyłącznie ulice wyznaczone przez ogrodzenia posesji, jeszcze inaczej wreszcie w nowej zabudowie nazywanej „deweloperską”, gdzie z jednej strony dochodzi do maksymalizacji zabudowy kwartałów, ale gdzie z drugiej strony w parterach często pojawiają się lokale użytkowe (Happach, Sadowy 2015). Mimo to można wskazać pewne uniwersalne cechy LCU wyróżniające je z otaczającej zabudowy.

Z urbanistycznego punktu widzenia kluczowym elementem organizującym przestrzeń codziennego funkcjonowania człowieka są ulice i place. To wokół nich od początku historii ludzkiego osadnictwa rozwijały się miasta. Wykorzystanie ulic opartych na linearnym wzorze ludzkiego ruchu i placów opartych na zdolności oka do przeglądu sytuacji na danym obszarze (Gehl 2009) jest zatem podstawową kanwą przestrzenną LCU. Takie podejście powinno uwzględniać klasyczne kanony kompozycji urbanistycznej, takie jak dominanty, akcenty, znaki szczególne, osie kompozycyjne, otwarcia i zamknięcia widokowe (Wojnarowska 2017).

Usługi lokalizowane w przestrzeniach publicznych mogą przyjmować różne formy i tworzyć różne układy, od koncentrycznego, poprzez pasmowy, aż do rozproszonego (por. Wieczorkiewicz 1983). Nie wszystkie one stanowią będą lokalne ośrodki usługowe. Do najczęściej spotykanych form przestrzennych LCU zgodnych z przyjętą definicją należą:

- plac (wolna, niezabudowana przestrzeń miejska, zwykle w kształcie prostokąta lub kwadratu, ograniczona zabudową, ulicami, zielenią, często wyłączona z ruchu pojazdów i uzupełniona sąsiadującymi z nią skwerami),
- ulica lub deptak (najbardziej tradycyjna forma przestrzeni miejskiej, której potencjał wiąże się przede wszystkim z lokalami użytkowymi zlokalizowanymi w parterach budynków mieszkalnych lub pawilonów tworzących jej pierzeje),
- pawilon lub zespół pawilonów handlowo-usługowych (najczęściej spotykana forma lokalnego centrum w osiedlach mieszkaniowych z lat 70. XX w.),
- hala kupiecka lub targowa (duży obiekt handlowy o prostej, stalowej konstrukcji, który nie tworzy wartościowej przestrzeni wokół),
- targowisko lub bazar (od tymczasowych placów handlowych, przez zespoły przypadkowych stoisk, po wybudowane od podstaw targowiska z szeregiem identycznych pawilonów),
- policentrum (miejsce, w którym w niewielkiej odległości występuje kilka ważnych obiektów, choć trudno określić, który z nich jest najważniejszy, a efekt synergii sprawia, że cały obszar zyskuje funkcjonalność lokalnego centrum) (por. Happach, Sadowy 2015) (ryc. 1.5).



Ryc. 1.5. Typowe układy przestrzenne lokalnych centrów usługowych.  
Źródło: opracowanie własne na podstawie (Happach, Sadowy 2015)

Istotna jest jednak nie tylko forma, ale i skala LCU. Przebywanie w małych przestrzeniach, gdzie widać zarówno całość, jak i detale, jest zawsze ciekawsze niż przebywanie w dużych przestrzeniach. Wielkie budynki z długimi fasadami, nielicznymi wejściami i nielicznymi odwiedzającymi skutkują rozproszeniem wydarzeń, dlatego zasadą powinny być wąskie obiekty o wielu drzwiach, oferujące wgląd do najciekawszych rodzajów działalności. Z zasady złym pomysłem jest umieszczanie różnych działalności na różnych poziomach – gdy ludzie nie widzą przestrzeni, nie będą jej używać (Gehl 2009). Występowanie mentalnych granic przestrzeni może zresztą w rzeczywistości urbanistycznej wyrażać się na różne spo-

soby: od zmiany struktury posadzki, przez szpaler drzew lub układ ulic i ścieżek, aż po ścianę ciągu budynków (Lose 2015).

Musimy tu również przywołać pojęcie stresorów przestrzennych, występujących w przestrzeniach zurbanizowanych. Dogłębną analizę tego zjawiska w wymiarze fizjologicznym, psychologicznym i społecznym przeprowadziła A. Kempa (2017), wyróżniając sytuacje stresogenne, z którymi człowiek przebywający w mieście ma do czynienia najczęściej (przeciążenie, przytłoczenie, ból fizyczny, zmęczenie, irytacja, zdenerwowanie, zniecierpliwienie, konieczność podjęcia określonych działań, dekoncentracja, dezorientacja, dyskomfort, niezręczność, skrępowanie, niskie poczucie bezpieczeństwa, niepokój, niepewność, utrudnienia itp.). Autorka stwierdza, że każde rozwiązanie przestrzenne, które nie pozwala lub utrudnia człowiekowi zaspokojenie określonej potrzeby albo wymaga od użytkownika przystosowań, którym z przyczyn fizjologicznych i/lub psychologicznych nie jest w stanie sprostać, może stać się potencjalnym stresem przestrzennym. Oczywiście występowanie stresorów przestrzennych zależy od wielu czynników leżących zarówno po stronie użytkowników, jak i samej przestrzeni. Na potrzeby Modelu LCU można wskazać szereg rozwiązań służących minimalizacji stresu w przestrzeniach publicznych obejmujący m.in.:

- ułatwienia na przejściach dla pieszych (przejście w zwężeniu ulicy, azyle dla pieszych, wyróżnienie nawierzchni przejść dla pieszych, opaski zabezpieczające przeszkody),
- uspokojenie ruchu samochodowego (wyniesiona powierzchnia, zwężone pasy ruchu, progi zwalniające, esowate pasy ruchu),
- rozwiązania stanowiące ochronę przed niekorzystnymi warunkami atmosferycznymi (wiata przystankowa, altana),
- zieleń i woda (np. drzewa wzdłuż ciągów pieszych stanowiące naturalną osłonę przed słońcem, fontanny dające ochłodę),
- różnorodność siedzisk w przestrzeni publicznej,
- wnętrza o formie możliwej do objęcia jednym spojrzeniem (tzw. kąt środkowy zbliżony do 45°),
- odpowiednie proporcje prześwitów w budynkach (zapobiegające tzw. kierunkowości i ucieczkowości wnętrza),
- posadzka urbanistyczna (uwzględniająca główne kierunki ruchu i strefy o różnych funkcjach),
- gradacja przestrzeni (czytelny podział na przestrzeń prywatną, półprywatną, półpubliczną i publiczną) (Kempa 2017).

### 1.6.5. Program funkcjonalny

Atrakcyjna przestrzeń publiczna otoczona lub wypełniona jest w znacznej mierze przez obiekty i instytucje o charakterze komercyjnym, np. kawiarnie, restauracje, sklepy, miejsca rozrywki czy instytucje kultury. Ich obecność przy miejskich placach i ulicach jest czymś oczywistym i niewątpliwie poszerza znaczenie funkcjonalne przestrzeni, choć może również powodować pewne ograniczenia dostępności. Dlatego też istotne jest takie organizowanie miejskich przestrzeni publicznych, żeby zachować równowagę pomiędzy ich komercyjnym potencjałem a możliwością obecności ludzi w przestrzeni bez ponoszenia jakichkolwiek kosztów (Bierwiaczonek 2016).

Lokalne centra usługowe jako podstawowe przestrzenie publiczne w osiedlach mieszkaniowych powinny umożliwiać mieszkańcom realizację różnych aktywności pozadomowych. Aktywności te można podzielić na działania konieczne (takie, które mamy obowiązek robić, np. chodzenie do pracy, do szkoły, robienie zakupów), działania opcjonalne (takie, które chcemy lub mamy ochotę robić) i działania społeczne (zakładające dobrowolną interakcję międzyludzką). Dwa ostatnie typy działań są w dużej mierze uzależnione od jakości przestrzeni publicznej – jeśli jest ona niskiej jakości, występują jedynie zachowania konieczne (Gehl 2009). Można więc postawić tezę, że liczba możliwych do zrealizowania działań opcjonalnych świadczy o atrakcyjności przestrzeni i pozwala ocenić jej funkcjonalność z punktu widzenia użytkowników.

Wpływ przestrzeni na ludzkie zachowania i życie społeczne jest niezaprzeczalny: w określonej konfiguracji przestrzennej pewne wybory użytkowników są bardziej prawdopodobne niż inne. Zgodnie z założeniami posybilizmu środowiskowego przestrzeń stwarza możliwości zaistnienia pewnych zachowań społecznych, choć ich nie determinuje. Samo pojawienie się nowego miejsca spotkań lub elementu infrastruktury zachęcającego do częstszego przebywania poza domem nie przyczynia się do budowania poczucia wspólnoty. Miejsca bowiem muszą być autentyczne, współtworzone i animowane przez ich użytkowników, a także regularnie odwiedzane. Tylko wtedy nabierają znaczenia i są w stanie kształtować postawy prospołeczne (Mantey 2015).

Co ważne, program funkcjonalny lokalnego ośrodka usługowego, choć przeznaczony dla mieszkańców danego osiedla, nie musi być adresowany do konkretnych grup społecznych. Oferta LCU powinna być elastyczna, powinna umożliwiać realizację rozmaitych inicjatyw, powinna dostosowywać się do cyklicznych zmian funkcji: dobowych, tygodniowych, rocznych. Dobrym rozwiązaniem wydaje się tu *wieloużytkowość*, która w odróżnie-

niu od *wielofunkcyjności* (rozumianej jako zestaw obiektów jednofunkcyjnych zgrupowanych obok siebie, takich jak hala targowa, hala sportowa, sala widowiskowa) stwarza możliwość dostosowania programu funkcjonalnego do bieżących potrzeb społecznych, kulturowych i gospodarczych. Wielofunkcyjność jest rozwiązaniem mniej opłacalnym i pozbawionym tych walorów społecznych, które ma wieloużytkowość (mieszkańcy decydują, jak wykorzystać swoje lokalne centrum) (Kowicki 2004).

Ważną cechą LCU jest również integracja funkcjonalna, która pozwala na współistnienie obok siebie różnych rodzajów działalności i różnych kategorii ludzi. W dawnych miastach średniowiecznych ruch pieszy dyktował strukturę miasta, w której kupcy i rzemieślnicy, bogaci i biedni, młodzi i starzy koniecznie musieli mieszkać i pracować tuż obok siebie. Dlatego na przykład C. Alexander (1977) wskazuje m.in. na potrzebę łączenia przestrzeni dla ludzi z różnych grup wiekowych: separacja zaburza u ludzi umiejętność przechodzenia przez kolejne etapy cyklu życiowego oraz funkcjonowania w nich. Segregację można zilustrować przez funkcjonalistyczną strukturę miasta, której celem było oddzielenie funkcji i grup niepodobnych do siebie i tworzenie obszarów monofunkcyjnych. Odrzucenie monofunkcyjności jest więc warunkiem wstępnym dla integracji różnych typów ludzi i działań (Gehl 2009). Dotyczy to także środków transportu występujących w osiedlach mieszkaniowych (ruch pieszy, ruch rowerowy, ruch samochodowy), których segregacja nie sprzyja nawiązywaniu więzi sąsiedzkich (Gawlikowski 1992).

W Polsce obraz osiedlowego habitatu ostatnich dziesięcioleci jest negatywny, co wynika przede wszystkim z niedoboru funkcji społecznych osiedla, w tym braku lub słabości istniejących LCU. Próbą przełamania tych negatywnych wzorców mieszkalnictwa jest proces rewitalizacji zdegradowanych społecznie i funkcjonalnie przestrzeni miast – najczęściej w obrębie zabudowy śródmiejskiej (kamienicowej), ale również peryferyjnej, zmierzający do przywrócenia społecznych funkcji miejscu zamieszkania. Koncepcja modernizacji i rehabilitacji osiedla zakłada przeprowadzenie skoordynowanych działań w trzech dziedzinach: remont i modernizację budynków, uporządkowanie przestrzeni otwartych i infrastruktury technicznej oraz dostosowanie infrastruktury usługowej do potrzeb mieszkańców (w zakresie usług komercyjnych realizowane przez sektor prywatny) (Chmielewski, Mirecka 2007).

Oprócz stworzenia przyjaznej przestrzeni zamieszkania umożliwiającej zaspokojenie podstawowych potrzeb istotą LCU jest realizacja stylu życia. Ze względu na swoje podstawowe zasoby LCU może stanowić przykład tzw. trzech miejsc wspominanych przez R. Oldenburga (1989), do któ-

rych zalicza się bibliotekę publiczną, bary czy kawiarnie. Są to przestrzenie ludzkich interakcji służące wypoczynkowi, spędzaniu wolnego czasu, wykraczające w swojej roli dalej niż kręgi oparte na tradycyjnych więziach sąsiedzkich.

### 1.6.6. Żywotność (*livability*) osiedli mieszkaniowych

LCU jako niezbędny element struktury funkcjonalno-przestrzennej miasta dobrze wpisuje się w koncepcję *żywotności* osiedli miejskich (ang. *neighbourhood liveability*, amer. *livable communities*). Żywotne osiedle to bezpieczne miejsce zamieszkania gwarantujące odpowiednią dostępność usług i transportu oraz wspierające społeczność lokalną (AARP 2019). Spośród licznych kryteriów oceny żywotności na pierwszy plan wysuwa się szeroko rozumiana dostępność, na co wskazują badania prowadzone w różnych częściach świata (por. Mouratidis 2018). Mieszkańcy zwartych obszarów miejskich (*compact cities*), gdzie intensywność zabudowy jest relatywnie wysoka, a ilość dostępnych usług i udogodnień duża, są znacznie częściej zadowoleni ze swojego miejsca zamieszkania niż mieszkańcy przedmieść o niskiej intensywności zabudowy (Lovejoy, Handy, Mokhtarian 2010).

Żywotność jest również związana z prawem do bezpiecznych przestrzeni rozumianych jako: 1) takie, po których można bez obaw poruszać się pieszo, rowerem lub transportem zbiorowym, 2) takie, które są zdrowe, niezanieczyszczone, o dużym udziale przestrzeni biologicznie czynnej (por. Van Neste, Sénécal 2015). Wśród pozostałych czynników wymieniane są: spokój, więzi sąsiedzkie, emocjonalny związek z osiedlem, zadowolenie mieszkańców i ogólna atrakcyjność miejsca. Elementem wpływającym niekorzystnie na żywotność osiedli może być natomiast kwestia nierówności społecznych, rozpatrywanych zarówno wewnątrz osiedla, jak i porównawczo między osiedlami (Mouratidis 2018).

Żywotność można mierzyć za pomocą różnych zmiennych, w tym wskaźników złożonych. Na przykład syntetyczny *The Livability Index. Great Neighborhoods* (AARP 2019) składa się z następujących komponentów: jakość zamieszkiwania (w tym przystępność cenowa dla różnych grup społecznych), przestrzeń osiedlowa (w tym bliskość sklepów, usług publicznych, miejsc pracy i miejsc wypoczynku), dostępność transportowa (zarówno komunikacją zbiorową, indywidualną, jak i pieszo), środowisko (z uwzględnieniem czystości powietrza i wody), zdrowie (w tym placówki ochrony zdrowia oraz profilaktyka zdrowotna), partycypacja społeczna (oferta kulturalna i promowanie postaw obywatelskich) oraz wszech-

stronne możliwości (niwelowanie nierówności społecznych, wykształcenie, zróżnicowanie wiekowe). Warto zaznaczyć, że duża część z wymienionych składowych *neighborhood livability* wiąże się bezpośrednio z ofertą lokalnych ośrodków usługowych. To w nich przecież zaspokajane są podstawowe potrzeby społeczności lokalnych, to one oferują dostęp do transportu publicznego i stwarzają przestrzeń dla interakcji międzyludzkich.

Jeszcze silniejszy wymiar terytorialny ma idea *placemaking* wypracowana przez organizację Project for Public Spaces, którą można usytuować na styku koncepcji żywotności osiedli i lokalnych ośrodków usługowych. Jest to całościowy proces, którego celem jest tworzenie żywotnych miejsc, zdolnych przyciągać ludzi, kreować więzi społeczne i pobudzać identyfikację z przestrzenią (Wojnarowska 2017). Project for Public Spaces wyróżnia cztery podstawowe cechy decydujące o żywotności przestrzeni publicznej:

- 1) dostępność i powiązania,
- 2) wygoda i wizerunek,
- 3) użytkowanie i aktywności,
- 4) dogodność do życia społecznego (Project for Public Spaces 2019).

Dzięki zróżnicowaniu funkcjonalnemu przestrzeni miasta możliwa jest obecność różnych ludzi o różnych porach dnia, którzy realizują w niej różne cele. Zróżnicowanie to powinno dotyczyć z jednej strony wymieszania funkcji zamieszkania i pracy, a z drugiej rodzaju prowadzonej działalności, wieku, wielkości i typów budynków tworzących harmonijną całość (Jacobs 1961 za Wojnarowska 2017).

Należy jednak uważać, by żywotności nie zawężyć do działań czysto infrastrukturalnych czy rynkowych (czyli takich wątków, jak przedsiębiorczość, marketing terytorialny, gentryfikacja czy *business improvement districts*). Planowanie przestrzenne powinno stymulować żywotność osiedli przede wszystkim w wymiarze społecznym (Stevens 2009).

## 1.7. Klasyfikacja usług

LCU jako koncepcja zakorzeniona w praktyce planistycznej wymaga ustalenia listy aktywności, które najczęściej występują w lokalnych ośrodkach usługowych. Dla zachowania spójności z obowiązującym w Polsce prawem zidentyfikowane rodzaje usług występujące w LCU warto powiązać z istniejącymi klasyfikacjami i bazami danych statystycznych. Umożliwi to wyszukiwanie danych o usługach w konkretnych LCU w zasobach statystyki publicznej. Najbardziej przydatne wydają się tu dwie klasyfikacje: PKD 2007 i PKWiU 2015.

PKD 2007 jest umownie przyjętym, hierarchicznie usystematyzowanym podziałem działalności społeczno-gospodarczej, jaką realizują jednostki (podmioty gospodarcze). Klasyfikacja ta jest spójna i porównywalna pod względem metodologicznym, pojęciowym, zakresowym i kodowym z klasyfikacją macierzystą działalności gospodarczej NACE Rev.2 (zob. Rozporządzenie 2007). PKD 2007 jest klasyfikacją pięciopozomową (sekcja, dział, grupa, klasa, podklasa). Według PKD 2007 następuje wpis podmiotów podejmujących działalność do Ewidencji Działalności Gospodarczej, Krajowego Rejestru Sadowego oraz Krajowej Ewidencji Podatników. W praktyce większość jednostek (podmiotów gospodarczych) prowadzi różne rodzaje działalności. W związku z tym w celu zaklasyfikowania jednostki do danego poziomu (grupowania) klasyfikacji PKD niezbędne jest określenie jej działalności przeważającej. Przykłady usług, które mogą występować w LCU: 47.5 Sprzedaż detaliczna artykułów użytku domowego prowadzona w wyspecjalizowanych sklepach; 47.8 Sprzedaż detaliczna prowadzona na straganach i targowiskach; 68.10.Z Kupno i sprzedaż nieruchomości na własny rachunek; 69.20.Z Działalność rachunkowo-księgową; doradztwo podatkowe; 95.2 Naprawa i konserwacja artykułów użytku osobistego i domowego.

Polska Klasyfikacja Wyrobów i Usług (PKWiU 2015 – zob. Rozporządzenie 2015) jest klasyfikacją siedmiopozomową (sekcja, dział, grupa, klasa, kategoria, podkategoria, pozycja). Struktura klasyfikacji oparta jest na Statystycznej Klasyfikacji Działalności Gospodarczych w UE – NACE Rev. 2 oraz Klasyfikacji Produktów wg Działalności (CPA Rev.2.1). Klasyfikacja ta może stanowić podstawę wykazów konkretnych wyrobów i usług, stosowanych przy podejmowaniu decyzji przestrzennych.

W związku z przedmiotem prezentowanych tu badań, w PKWiU 2015 istotne są tylko zidentyfikowane w niej usługi, takie jak 47.00.13 Sprzedaż detaliczna mięsa; 47.00.16 Sprzedaż detaliczna wyrobów piekarniczych; 47.00.25 Sprzedaż detaliczna napojów alkoholowych; 49.32.1 Usługi taksówek; 56.10.1 Usługi restauracji i pozostałych placówek gastronomicznych; 68.10.11.0 Kupno i sprzedaż nieruchomości mieszkalnych i gruntów przyległych; 69.10.1 Usługi prawne; 74.20 Usługi fotograficzne. PKWiU zawiera tylko rodzaje usług rynkowych, PKD – zarówno rynkowe, jak i publiczne.

Jeśli chodzi o usługi publiczne, to w literaturze funkcjonuje kilka różnych klasyfikacji, przy czym najbardziej rozpowszechniona jest ta opisana przez B. Koźuch i A. Koźuch (2011), obejmująca: usługi administracyjne, usługi publiczne o charakterze społecznym oraz usługi publiczne o charakterze technicznym. Pozwala ona ująć istotę usług publicznych



i opisać znaczącą rolę, jaką odgrywają one we współczesnych społeczeństwach.

Do innych słabości polskiej statystyki – oprócz różnych, występujących równolegle klasyfikacji usług – należą m.in.: rejestrowanie podmiotów podług miejsca zamieszkania właściciela, a nie miejsca prowadzenia działalności gospodarczej, brak obowiązku zgłaszania likwidacji działalności, brak rozwiązań administracyjnych dla osób zgłaszających nadmiernie szeroki i zróżnicowany zakres prowadzonej działalności (co utrudnia jednoznaczne zdefiniowanie charakteru realizowanych usług), brak ujednoczonego katalogu działalności umożliwiającego porównywanie zmian w czasie (jest tylko dość kontrowersyjny tzw. klucz powiązań GUS), niespójność definicji i nazewnictwa czy zmiany prawne (np. obowiązujący od kwietnia 2018 r. brak obowiązku rejestracji działalności o niewielkich przychodach). Wszystko to sprawia, że nie da się ułożyć jednej, uniwersalnej listy usług niezbędnych do wytworzenia LCU. Nawet podział na usługi rynkowe i nierynkowe okazuje się nieostry – część zadań typowych dla sektora publicznego jest zleczanych sektorowi prywatnemu, co dodatkowo utrudnia klasyfikację usług. Dlatego zgodnie z terytorialnym podejściem do rozwoju (por. Heffner, Gibas 2013) na potrzeby planowania przestrzennego należy każdorazowo tworzyć unikatowy katalog usług, dedykowany konkretnemu osiedlu.

## **1.8. Efektywność ekonomiczna usług**

### **1.8.1. Usługi w ekonomii i w gospodarce przestrzennej**

Jak już wspomniano, cechą współczesnej gospodarki miejskiej jest jej silna serwicyzacja, czyli oparcie rozwoju miasta w większym stopniu na sektorze usługowym niż produkcyjnym. Serwicyzacja ma istotny wymiar terytorialny – rozwój usług zależy wszakże od dostępnej w danym miejscu oferty przestrzennej (lokale usługowe, tereny pod inwestycje, przestrzenie publiczne umożliwiające dostęp do usług dużej liczby użytkowników). Dotyczy to zarówno skali całego miasta, jak i skali osiedlowej, gdzie serwicyzacja ma bezpośrednie przełożenie na jakość życia mieszkańców (o czym również była mowa wcześniej). Zatem aby LCU mogło w sposób zrównoważony i trwałe służyć lokalnym społecznościom, jego istnienie i funkcjonowanie powinno być efektywne i opłacalne w sensie ekonomicznym.

Zanim jednak wyjaśnione zostanie zagadnienie efektywności usług, trzeba dostrzec pewne różnice w rozumieniu terminu „usługi” w gospo-

darce przestrzennej i w ekonomii. W planowaniu przestrzennym usługi to przede wszystkim obiekty usługowe, pełniące określone funkcje w określonym miejscu. Tymczasem w literaturze ekonomicznej usługi rozumie się jako czynność. Wyróżnia się przy tym pewne ogólne cechy usług:

- niematerialność – oznaczająca w praktyce niemożność zobaczenia, dotknięcia, usłyszenia czy powąchania usługi przed jej zakupem,
- nierozdzielność procesu świadczenia usługi i jej zużywania (konsumpcji),
- nietrwałość oznaczająca w praktyce niemożność magazynowania usług,
- zmienność lub inaczej różnorodność usług (nawet te same usługi prawie nigdy nie są jednolite i ich realizacja może przebiegać w całkowicie odmienny sposób).

Z różnic w pojmowaniu usług w ekonomii i w gospodarce przestrzennej wynikają trudności z określeniem „efektywności usług” w odniesieniu do LCU.

### 1.8.2. Efektywność usług rynkowych i nierynkowych

W ujęciu czysto ekonomicznym efektywność jest relacją między nakładami (finansowymi, ludzkimi, czasu itd.) a osiągniętymi efektami przedsięwzięcia. Efektywność jest zasadniczym kryterium optymalizacji decyzji gospodarczych i funkcjonowania przedsiębiorstw. Można ją ocenić poprzez zestawienie nakładów finansowych oraz uzyskanych dzięki temu efektów. W przypadku usług rynkowych istotne jest zapewnienie odpowiedniej podaży obiektom usługowym. W uproszczeniu można przyjąć, że na optymalizację zysków sklepu mają wpływ m.in.:

- potencjalna liczba klientów (im większa, tym wyższe przychody),
- marża (im wyższa, tym potencjalnie mniej klientów),
- opłaty eksploatacyjne (ich wysokość wpływa pośrednio na wysokość marży; zbyt wysoki czynsz może prowadzić do zmiany lokalizacji sklepu, czego szczególnym przykładem jest wypieranie niektórych sklepów z centrum miasta) (Pagacz, Serebnicki, Jelito 2015).

O ile jednak efektywność i sprawność działania należą do kluczowych czynników sukcesu sektora prywatnego, o tyle nie są, i być nie mogą, głównymi celami sektora publicznego (zob. m.in.: Ziębicki 2007). Z tego wynika trudność w ocenie ogólnej efektywności LCU jako miejsca koncentracji usług publicznych (nierynkowych lub inaczej użyteczności publicznej) i komercyjnych (rynkowych).

Wydaje się, że w odniesieniu do usług publicznych kluczowym czynnikiem warunkującym ich efektywność jest dostępność, która może być ana-

lizowana w wymiarze przestrzennym (odległość fizyczna do pokonania, czas podróży), ekonomicznym (koszt do poniesienia – koszt nabycia usługi) oraz społecznym (niewykluczanie grup społecznych z możliwości korzystania z usługi) (Strzelecki, Gałązka, Jastrzębska i in. 2013). Będzie o tym mowa w kolejnych rozdziałach. Natomiast koszty świadczenia usług publicznych w LCU nie były jeszcze przedmiotem badań. Coraz częściej mówi się jednak o tym, że środki budżetowe, ze względu na ich publiczny charakter, powinny podlegać szczególnej ocenie efektywności, obok celowości i zgodności z prawem (Kachniarz 2012). Należy podkreślić, że taki zapis znajduje się w polskiej ustawie o finansach publicznych, której art. 44, ust. 3, pkt. 1 stanowi że: „wydatki publiczne powinny być dokonywane w sposób celowy i oszczędny, z zachowaniem zasad: a) uzyskiwania najlepszych efektów z danych nakładów” (Ustawa o finansach publicznych 2009). Zdaniem M. Kachniarza orientacja na stały wzrost efektywności usług publicznych jest przedsięwzięciem uzasadnionym wobec trudnej sytuacji finansów publicznych i stale rosnących oczekiwań wspólnot samorządowych (Kachniarz 2012).

Można powiedzieć, że uwarunkowania ekonomiczne lokalizacji LCU związane są z jednej strony z rentownością działalności gospodarczej podmiotów wytwarzających i sprzedających usługi na obszarze LCU, a z drugiej – z kosztami dotarcia do LCU ich potencjalnych klientów. Na wybór lokalizacji LCU mają wpływ m.in.: wielkość rynku lokalnego, liczba potencjalnych klientów, infrastruktura transportowa, koszty dotarcia do LCU różnymi środkami transportu, podatki od nieruchomości, rodzaje działalności usługowej.

Zależność między popytą, popytem i dostępnością dobrze opisuje pilotażowy projekt węzłów usługowych w powiecie wrocławskim, opracowany w ramach studium spójności funkcjonalnej Wrocławskiego Obszaru Funkcjonalnego (Damurski, Ładysz, Zipser 2015). W sytuacji braku interwencji ze strony władz lokalnych (skrajnie permissywne zapisy dokumentów planistycznych dopuszczające lokalizację wszelkiego rodzaju usług na większości obszarów pod zabudowę) funkcjonowanie sektora usługowego można ująć w postaci modelu o charakterze popytowo-podażowym. Jego centralnym założeniem jest przestrzenne powiązanie liczby ludności zamieszkującej dany obszar (obecnie i w najbliższej przyszłości) z odpowiednią ofertą usługową gwarantującą realizację różnego rodzaju potrzeb za pomocą sieci komunikacyjnej (ryc. 1.6). Odpowiednie zwizualizowanie dwustronnej zależności między popytem i podażą z uwzględnieniem mobilności mieszkańców prowadzi do wyznaczenia hierarchicznej sieci ośrodków usługowych zlokalizowanych w miejscach o optymalnej dostępności przestrzennej.



Ryc. 1.6. Schemat ideowy obrazujący przestrzenne powiązanie popytu z podażą za pośrednictwem sieci komunikacyjnych w odniesieniu do sektora usługowego.

Źródło: (Damurski, Ładysz, Zipser 2015)

### 1.8.3. Wspieranie działalności LCU ze środków publicznych

Wspieranie działalności LCU ze środków publicznych wymaga określenia przedmiotu wsparcia. W tym celu konieczne jest wyznaczenie obszaru lokalnego ośrodka usługowego.

W sensie przestrzennym LCU nie ma jednak „ostrzych” granic, a jego delimitacja zależy od przyjętych kryteriów. LCU jest w dużym stopniu tworem samoorganizującym się, dynamicznie dostosowującym się do zmian w otoczeniu, zależnym od gry sił popytu na usługi i podaży tych usług.

Wykorzystanie środków publicznych wymaga także określenia komu, jakiemu podmiotowi/podmiotom może być udzielone wsparcie. Jako spontanicznie powstające miejsce koncentracji usług LCU nie ma organu zarządzającego, nie jest sformalizowane w formie np. spółki prawa handlowego, nie ma osobowości prawnej, rachunku bankowego. Brak jest osoby reprezentującej LCU. W związku z tym wsparcie może być udzielone podmiotom gospodarczym, instytucjom prowadzącym lub zamierzającym prowadzić działalność usługową na obszarze LCU. Pośrednią formą wsparcia ze środków publicznych mogą być inwestycje w infrastrukturę komunalną: transportową, oświetlenie, gospodarkę odpadami, zielenią miejską na obszarze LCU. Przykładem takich działań jest zainaugurowany w 2019 r. we Wrocławiu pilotażowy projekt osiedli kompletnych (zob. Wrocław Rozmawia 2019) zmierzający do wypracowania wytycznych przestrzennych na rzecz rozwoju lokalnego.

Ważnym źródłem dofinansowania projektów samorządowych są obecnie środki europejskie. W obowiązujących dokumentach poszczególnych programów operacyjnych brakuje zapisów bezpośrednio odnoszących się do wspierania LCU czy też usług na obszarach zurbanizowanych. Możliwe są natomiast projekty dofinansowane ze środków europejskich, które pośrednio będą wspierały działalność LCU, np. poprzez rewitalizację (w wymiarze przestrzennym, gospodarczym i społecznym). Warto zatem rozważyć wprowadzenie LCU jako czynnika rozwoju lokalnego, miejsca

reprezentacyjnego, przestrzeni publicznej, a nawet swoistej „wizytówki” osiedla.

Ze środków europejskich możliwe jest także dofinansowanie projektów dotyczących rynku pracy. Wspieranie tworzenia nowych i trwałych miejsc zatrudnienia, rozwój przedsiębiorczości, powstawanie nowych przedsiębiorstw, ułatwienia dla osób zamierzających rozpocząć własną działalność gospodarczą – wszystko to może obejmować obszary LCU.

Na koniec warto przypomnieć, że LCU wpisuje się w procesy serwicyzacji gospodarki. Jak wiadomo, w trójsektorowej strukturze gospodarki narodowej sektor pierwszy obejmuje rolnictwo, leśnictwo i rybołówstwo, sektor drugi – przemysł i budownictwo, sektor trzeci – usługi rynkowe i nierynkowe. Historycznie następuje ciągły wzrost znaczenia usług w gospodarce. Według danych GUS np. w latach 1992–2011 udział usług (bez budownictwa oraz wytwarzania i zaopatrywania w energię elektryczną, gaz i wodę) w tworzeniu polskiego PKB wzrósł z 51,7% do 67,4%. W tym samym okresie udział osób pracujących w tychże usługach wzrósł z 41,2% (6190,7 tys. osób) do 56,4% (8031,4 tys. osób) (Serwis informacyjny GUS 2016).

Działalność LCU jest zatem ściśle związana z serwicyzacją gospodarki. Wzrost znaczenia sektora usług w tworzeniu PKB i w zatrudnieniu powoduje większe zapotrzebowanie na LCU jako miejsca lokalizacji usług w przestrzeni miejskiej. W tym kontekście można oczekiwać zarówno dalszego poszerzania oferty istniejących LCU, jak i tworzenia nowych ośrodków lokalnych.

## **1.9. LCU jako przedmiot polityki samorządowej**

### **1.9.1. Interesariusze w LCU**

W literaturze przedmiotu nie zdefiniowano póki co listy interesariuszy charakterystycznych dla lokalnych ośrodków usługowych. Dążąc zatem do stworzenia uniwersalnego katalogu osób, grup i instytucji niezbędnych do włączenia w proces tworzenia i funkcjonowania LCU, wypada zacząć od ogólnej klasyfikacji aktorów procesu planowania przestrzennego. Następnie w części poświęconej badaniom empirycznym lista ta zostanie uszczegółowiona i zaadaptowana na potrzeby koncepcji lokalnych centrów usługowych.

Pod pojęciem interesariuszy (*stakeholders*) należy rozumieć osoby i organizacje, których dotyczy lub może dotyczyć dana decyzja, działalność

bądź projekt podejmowany (Yang 2014). Określenie listy aktorów, ich potrzeb, preferencji i interesów jest niezbędnym elementem gospodarowania przestrzenią, służącym nie tylko uspołecznieniu procesu podejmowania decyzji, ale również jego usprawnieniu i skuteczności.

Polska badaczka K. Pawłowska (2008) zaproponowała uniwersalną listę uczestników procesu planowania obejmującą pięć głównych kategorii:

- 1) mieszkańcy (lub szerzej użytkownicy przestrzeni),
- 2) władze publiczne,
- 3) właściciele nieruchomości,
- 4) inwestorzy i deweloperzy,
- 5) planiści i projektanci.

Każda grupa ma własne cele i strategie, którymi kieruje się przystępując do procesu podejmowania decyzji, dążąc do poszerzenia własnego marginesu manewru (Olliver 2010). Interesy te są często sprzeczne ze sobą, dlatego na drodze partycypacji, konsultacji i mediacji dąży się do wypracowania konsensusu.

Oczywiście nadrzędną wartością wszelkiej polityki, w tym polityki przestrzennej, powinno być dobro danej społeczności, interes publiczny, stabilny rozwój, zgodnie z ideą *communicative planning theory* (Healey 1992). Jednak w praktyce samorządowej idea ta musi konfrontować się z neoliberalnym podejściem pod nazwą *new public management* (Sager 2009), w którym głównym czynnikiem, stymulatorem rozwoju przestrzennego jest wolny rynek z jego zasadami efektywności, konkurencyjności i opłacalności, zaś rola sektora publicznego ogranicza się do ułatwiania i kontrolowania, nie zaś inicjowania procesów rozwojowych. W tej sytuacji zmianom ulega hierarchia interesariuszy planowania przestrzennego – osłabia się znaczenie mieszkańców i władz samorządowych, wzmacnia zaś aktorów rynkowych.

Jednocześnie zachodzą procesy o szerszym zasięgu obejmujące całą politykę, kulturę czy wręcz cywilizację, które określa się wspólnym mianem postmodernizmu. Postmodernizm jest reakcją na wcześniejszy, modernistyczny sposób myślenia charakterystyczny dla drugiej połowy XX w., w którym dominowała standaryzacja (*one size fits all*) i poszukiwanie rozwiązań uniwersalnych. Dziś akcent kładziony jest głównie na wykorzystanie zróżnicowanych, lokalnych zasobów i potencjałów, na realizację unikatowych potrzeb konkretnych grup i społeczności (por. Stanilov 2007). W efekcie, chcąc odpowiedzieć na złożoność i różnorodność współczesnych zjawisk i wyzwań rozwojowych, tzw. responsywne planowanie postmodernistyczne łączy coraz więcej różnych interesariuszy w proces podejmowania decyzji (Innes, Booher 2010; Belof 2013).

Dlatego właśnie ustalenie ostatecznej listy aktorów uczestniczących w kształtowaniu LCU jest takie trudne. Katalog interesariuszy będzie bowiem każdorazowo inny, dostosowany do danego projektu; można co najwyżej wskazać jakieś typowe grupy uczestników procesów decyzyjnych (zob. dalsze rozdziały). L. Bourne (2005), a także R.K. Mitchell i inni (1997) sugerują, aby przy doborze interesariuszy kierować się trzema kryteriami:

- 1) sprawstwa (czy siła oddziaływania danego aktora na przebieg lub wyniki projektu jest znacząca, czy ograniczona),
- 2) związku ze sprawą (czy dany aktor jest silnie, czy słabo powiązany z przedmiotem projektu),
- 3) pilności (czy dany aktor jest gotowy długofalowo włączyć się w projekt, czy oczekuje natychmiastowych efektów).

Na koniec tych rozważań, nie wchodząc w dyskusję na temat sposobu doboru interesariuszy i ich hierarchii, można z całą pewnością stwierdzić, że podstawowym kryterium tworzenia listy interesariuszy powinno być szeroko rozumiane dobro publiczne (zarówno obecnych, jak i przyszłych pokoleń) oraz wykonalność procedur planistycznych.

### **1.9.2. Zarządzanie ośrodkami usługowymi w miastach**

Z urbanistycznego punktu widzenia do utworzenia LCU wystarczy odpowiedni plan miejscowy, adekwatna struktura własności, zainteresowanie ze strony inwestorów i przedsiębiorców oraz projekt zagospodarowania terenu. W praktyce jednak skuteczna realizacja pełnego programu funkcjonalnego wymaga koordynacji szeregu działań, a duża liczba wymagań stawianych lokalnym centrom usługowym rodzi konieczność odpowiedniego zarządzania ich rozwojem i funkcjonowaniem.

G. Adamczyk-Arns i K. Kajdanek (2013) na podstawie doświadczeń z rewitalizacji wrocławskich osiedli śródmiejskich zauważają, że większość podmiotów publicznych w mieście działa w granicach zdefiniowanych w kategoriach administracyjnych a nie problemowych, podczas gdy rzeczywiste potencjały i problemy przecinają je na wskroś. Ponadto kompetencje instytucji samorządowych nie pokrywają się w sensie przestrzennym z obszarem, który mieszkańcy postrzegają jako swój. Dlatego potrzebne jest ustanowienie jednostki działającej lokalnie, która jest w stanie rozpoznać zapotrzebowanie mieszkańców, dysponuje wiedzą o lokalnych uwarunkowaniach i jest przygotowana do wszechstronnego animowania wydarzeń. Tak zwany manager kwartału powinien zarządzać osiedlem lub dzielnicą poprzez sieciowanie, integrowanie lokalnych zasobów i stymulowanie aktywności mieszkańców dzielnicy i innych podmio-

tów (lokalnych przedsiębiorców, organizacji pozarządowych, stowarzyszeń religijnych i kulturalnych, jednostek miejskich, rad osiedla itp.) w celu uzyskania efektu synergii (Adamczyk-Arns, Kajdanek 2013).

Pouczone są w tym względzie doświadczenia krajów Europy Zachodniej. Na przykład w projekcie MANDIE – *Managing District Centers in North-west Europe* (City of Stuttgart Economic Development Department 2011) trafionym rozwiązaniem okazało się ustanowienie stanowiska menedżera centrum usługowego (*district centre manager*), który jest odpowiedzialny zarówno za bieżącą pracę centrum usługowego, jak również za jego długofalowe przekształcenia. Jego kompetencje powinny obejmować przynajmniej jedną z następujących dziedzin: urbanistykę, ekonomię lub sprawy społeczne. Rolą menedżera centrum dzielnicowego jest m.in. pośredniczenie w komunikacji między podmiotami, które już występują w danym osiedlu lub dopiero włączają się w jego funkcjonowanie. Stanowisko menedżera powinno mieć charakter bezterminowy i powinno być trwale umocowane w strukturze urzędu miasta – dzięki temu możliwe będzie zachowanie ciągłości przekształceń i spójności wizji rozwoju również po wdrożeniu wstępnego projektu lokalnego centrum usługowego. Menedżer powinien posiadać własne biuro – najlepiej w miejscu, którym zarządza.

Z kolei implementowany na początku XXI w. w niektórych miastach Niemiec model rozwoju biznesu pod nazwą *Neighbourhood Improvement Districts* (NID) lub *Innovation Neighbourhoods* nawiązuje do funkcjonującej w Ameryce Północnej od lat 60. XX w. koncepcji *Business Improvement Districts* z tą różnicą, że jest dedykowany społecznościom lokalnym. NID w swej istocie jest przejawem neoliberalnego podejścia do planowania – *New Public Management* (zob. Sager 2009), w którym rola sektora publicznego jest zredukowana do funkcji regulacyjnych i kontrolnych, zaś inicjatywa i główny ciężar realizacji projektów leży po stronie sektora prywatnego. Zgodnie z tym podejściem właściciele nieruchomości i przedsiębiorcy włączają się aktywnie w proces podejmowania decyzji i częściowo biorą odpowiedzialność za jej wdrożenie, przy czynnym współdziałaniu społeczności lokalnych (Urban Improvement Districts 2019).

Nadmierne przesunięcie odpowiedzialności za zarządzanie przestrzenią w stronę sektora prywatnego jest jednak krytykowane przez przeciwników neoliberalnej drogi rozwoju (tab. 1.4), dlatego warto w tym miejscu wrócić do projektów wspomnianej wcześniej organizacji Project for Public Spaces (2019), która w centrum uwagi stawia zawsze społeczność lokalną jako najważniejszy podmiot odnowy miejsca (lub tworzenia miejsca – *placemaking*). Urzeczywistnienie tego postulatu w praktyce wymaga powołania zespołu zarządzającego (*management team*), którego skład jest



Tabela 1.4. Zestawienie pozytywnych i negatywnych cech projektów typu *Neighbourhood Improvement Districts*

Argumenty zwolenników	Argumenty przeciwników
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Włączenie tzw. gapowiczów, czyli podmiotów korzystających z zasobów danego miejsca bez ponoszenia kosztów, w proces podejmowania decyzji.</li> <li>• Pozyskanie prywatnych inwestycji w celu podniesienia jakości przestrzeni.</li> <li>• Wzmocnienie inicjatywy prywatnej.</li> <li>• Większe zobowiązania po stronie właścicieli nieruchomości.</li> <li>• Nowe możliwości zintegrowanego zarządzania osiedlami miejskimi.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zmniejszenie aktywności sektora publicznego i jego wpływu na kierunki rozwoju.</li> <li>• Prywatyzacja przestrzeni publicznych.</li> <li>• Osłabienie demokratycznej współodpowiedzialności za podejmowane decyzje.</li> <li>• Selektywny rozwój oparty na przedsięwzięciach przynoszących zysk.</li> <li>• Zwiększenie różnic oraz dysproporcji społecznych i przestrzennych.</li> </ul>

Źródło: opracowanie własne na podstawie (Kreutz 2007).

uzależniony od specyfiki projektu. O ile na przykład w projektach dedykowanych lokalnym targowiskom wiodącą rolę pełni właściciel terenu, o tyle w większości pozostałych przypadków budowane są efektywne partnerstwa między lokalnymi interesariuszami. Partnerstwa takie powinny powstawać w sposób „organiczny”, powinny obejmować organizacje społeczne, instytucje samorządowe, wolontariuszy i przedsiębiorców (Project for Public Spaces 2019).

Takie podejście bardzo przypomina polskie regulacje dotyczące rewitalizacji, gdzie tzw. komitet rewitalizacji stanowi forum współpracy i dialogu między różnymi interesariuszami (Ustawa o rewitalizacji 2015). W myśl ustawy w jego skład powinni wchodzić przedstawiciele mieszkańców, podmiotów prowadzących działalność gospodarczą (lub zamierzających prowadzić taką działalność na terenie gminy w niedalekiej przyszłości), organizacje społeczne i władze publiczne. W tym kontekście wydaje się, że dobre praktyki w zakresie rewitalizacji mogą stanowić solidną podstawę do wdrażania projektów typu lokalne centrum usługowe, z zastrzeżeniem, że ewentualny komitet do spraw LCU powinien działać stale, a nie tylko na etapie projektowania. Organ w rodzaju „społecznej rady LCU” mógłby być powoływany przez wójta, burmistrza lub prezydenta miasta, a zakres jego kompetencji obejmowałby inicjowanie procedur planistycznych, koordynowanie działań różnych podmiotów lokalnych, zarządzanie nieruchomościami gminnymi, monitoring rynku usług, realizację projektów partycypacji społecznej (konsultacje, negocjacje, mediacje) czy wdrażanie strategii marketingu miejsca.

## 1.10. Dostępność usług

### 1.10.1. Koncepcja dostępności

Zgodnie z opisanym wcześniej mechanizmem koncentracji (por. Zipser 1983) LCU obejmuje swoim oddziaływaniem obszar, na którym korzyści uzyskiwane przez nabywcę są większe od kosztów pozyskania. Koszty te wiążą się m.in. z czasem dotarcia, czyli dostępnością, która – jak już wspomniano przy opisie koncepcji systemu obsługi ludności (Nowakowski 1984) – jest jednym z dwóch (obok atrakcyjności funkcjonalnej) kryteriów kształtowania sieci usług. W tym miejscu warto przyrzeć się bliżej zagadnieniom związanym z dostępnością w różnych jej aspektach.

Przede wszystkim trzeba stwierdzić, że dostępność jest terminem powszechnie stosowanym w wielu dziedzinach nauki. Wieloznaczność i szerokie zastosowania utrudniają podanie jednej uniwersalnej definicji tego pojęcia. Pewną pomocą mogłaby być tu proksemika (ang. *proximity* – bliskość), czyli nauka o sposobach strukturalizacji przestrzeni przez człowieka, o używaniu przestrzeni w sposób świadomy i nieświadomy, o relacjach przestrzennych między ludźmi (Królikowski, Rylke 2010). Wydaje się jednak, że w przypadku LCU, rozumianego jako narzędzie polityki samorządowej a nie koncepcja opisowa, teoretyczna, wkład proksemiki jest raczej ograniczony.

Na potrzeby tej pracy można przyjąć, że dostępność oparta jest na szeroko pojętej mobilności ludności obszarów zurbanizowanych. Mobilność zaś oznacza ruch tworzony społecznie. Według T. Cresswella (2010) w codziennym przemierzaniu przestrzeni miasta każdy użytkownik doświadcza (najczęściej w sposób nieuświadomiony) różnych aspektów mobilności, które można opisać za pomocą czterech pytań:

- 1) Jak szybko dana osoba może się poruszać?
- 2) Jaką drogą się przemieszcza?
- 3) Jakie uczucia jej towarzyszą?
- 4) Kiedy i gdzie się zatrzymuje?

Poszukując odpowiedzi na te z pozoru proste pytania trzeba pamiętać, że różne metody opisu dostępności mogą dawać różne wyniki (por. Neutens, Schwanen, Witlox i in. 2010). Dlatego niezwykle ważny jest wybór takiej techniki badawczej, która będzie trafnie odpowiadała charakterystyce danego obszaru.

Lokalna skala osiedlowego centrum usługowego wyraża się m.in. w jego bezpośredniej, pieszej dostępności dla mieszkańców. Promień działań osób poruszających się na piechotę zwykle jest ograniczony do 350–500 m

na jedną trasę (Alexander 1977; Gehl 2009), co dość jednoznacznie określa zasięg oddziaływania (*catchment area*) przeciętnego LCU. Oczywiście jest również, że lokalne centra usługowe winny być zlokalizowane na głównych kierunkach ruchu pieszego: do przystanków komunikacji miejskiej, do miejsc pracy, do miejsc rekreacji i sportu, do szkół, a także do centrów wyższego rzędu (dzielnicowych i ogólnomiejskich) (Korzeniewski 1989).

Prosta obserwacja codziennych zachowań mieszkańców współczesnych obszarów zurbanizowanych wskazuje jednak, że sposób dotarcia do codziennych usług nie jest ograniczony do ruchu pieszego: duża część użytkowników korzysta z rowerów, samochodów i transportu zbiorowego. Wybór środka transportu zależy z jednej strony od indywidualnych możliwości i preferencji, a z drugiej od warunków zewnętrznych: infrastruktury występującej w danym miejscu (ścieżek rowerowych, darmowej komunikacji zbiorowej, płatnych parkingów) oraz od pogody – temperatury i opadów.

Ponadto trzeba pamiętać, że poszczególne typy usług mają różne zasięgi oddziaływania wynikające ze specyfiki ich oferty i z zapotrzebowania „zgłaszanego” przez potencjalnych klientów. Oznacza to, że rozpatrywane dystanse należy dostosować do typu badanych usług (ryc. 1.7) oraz do odmiennych stylów życia poszczególnych społeczności. Dodatkowym utrudnieniem jest tu fakt, że odległości pokonywane przez mieszkańców zmieniają się w czasie (zob. np. National Travel Survey 2013) – w subiektywnym poczuciu mieszkańców wartość czasu stale wzrasta, człowiek zawsze dąży do maksymalnego skrócenia drogi do określonego celu (Nowakowski 1984). Jednocześnie pojawia się trend zdrowego, „ekologicznego” i nieco wolniejszego stylu życia. Tym samym dostępność LCU okazuje się pojęciem złożonym, wymagającym uwzględnienia aspektów geograficznych, społecznych i ekonomicznych.

Można powiedzieć, że na dostępność LCU składają się trzy podstawowe komponenty: dostępność przestrzenna (*accessibility*), różnorodność oferty w relacji do zapotrzebowania (*availability*) oraz przystępność oferty w relacji do możliwości odbiorców (*affordability*). Dostępność w znaczeniu *accessibility* oznacza możliwość osiągnięcia wybranego celu podróży przez użytkowników przestrzeni. Jak zauważa B. Wojtyszyn (2010), pojęcie celu powstaje w wyniku procesów myślowych, których efektem jest decyzja o podjęciu podróży. Dopiero potem następują określone zachowania przestrzenne. Mając na uwadze problematyczność każdego z tych etapów, można wyróżnić dwa teoretyczne rodzaje dostępności:

- 1) dostępność realną, opartą na pełnym zbiorze rzeczywistych informacji – cel podróży zostaje osiągnięty,



Ryc. 1.7. Schemat hierarchii usług w obszarach zurbanizowanych (uwaga: schemat nie zawiera odniesień do systemu transportu zbiorowego).  
 Źródło: opracowanie własne na podstawie (*Towards an urban renaissance* 1999)

- 2) dostępność potencjalną, opartą na zbiorze wybranych informacji – osiągnięcie celu nastąpi tylko wtedy, gdy pozostałe nieuwzględnione informacje nie zaważą negatywnie na możliwości jego osiągnięcia (por. Wojtyszyn 2010).

Podział zaproponowany przez B. Wojtyszyna może budzić wątpliwości co do tego, czy dostępność realna nie jest właściwie potencjalną i odwrotnie, co nie zmienia faktu, że potrzeba operacjonalizacji badań sprawia, że w praktyce badawczej najczęściej wykorzystuje się dostępność opartą na ograniczonym (a nie pełnym) zbiorze informacji, oczywiście ze świadomością, że jest ona obciążona określonym ryzykiem błędu.

W odróżnieniu od nieprzeznaczonych aspektów dostępności usług (*availability* i *affordability*) dostępność przestrzenna uwzględnia rolę geograficznego dystansu w zachodzących interakcjach, a tym samym określa poziom trudności dotarcia do obiektu usługowego przez mieszkańców badanego obszaru za pomocą różnych środków transportu.

### 1.10.2. Dostępność jako przedmiot badań naukowych

Główną przesłanką badań nad dostępnością usług jest nieadekwatne do potrzeb rozmieszczenie obiektów usługowych w przestrzeni. Obecnie w polityce samorządowej coraz większego znaczenia nabiera dążenie do optymalizacji rozmieszczenia obiektów usługowych na danym terenie. Nie oznacza to bynajmniej równomiernego rozlokowania usług w przestrzeni (np. w przeliczeniu na jednostkę powierzchni, co spowodowałoby ich znaczne rozproszenie), ale dążenie do poprawy dostępności obiektów usługowych dla odbiorców (głównie mieszkańców). Poprawa dostępności uwzględnia koncentrację usług w węzłach usługowych, które pozwalają uzyskać efekt skali i efekt synergii, poprawia efektywność gospodarowania.

Jeśli powiążemy wymiar geograficzny z wymiarem czasowym, otrzymamy stosunkowo realistyczny obraz dostępności czasowej i przestrzennej (*space-time accessibility*) danego obiektu na danym obszarze. Badania tego rodzaju podejmowane były od dawna na gruncie geografii. Przegląd literatury przedmiotu przeprowadzony kilkanaście lat temu przez R. Guzika (2003) wskazuje, że pierwszą mapę izochron stworzył F. Galton w 1881 r., który też jako pierwszy użył terminu izochrona na określenie linii równej odległości czasowej przy ustalaniu dostępności czasowej Londynu.

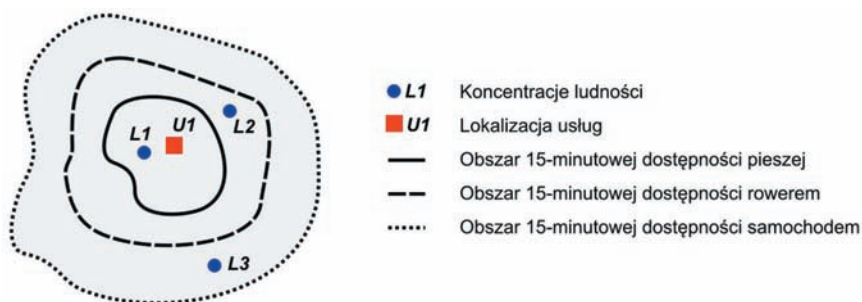
Badanie dostępności czasowej i przestrzennej wymaga określenia:

- punktów źródłowych, reprezentujących przestrzenne rozmieszczenie odbiorców usług,
- punktów celowych, reprezentujących miejsca lokalizacji usług,
- sposobów pokonania odległości (Guzik 2003).

Wobec łatwości ustalenia pierwszych dwóch elementów decydujące okazuje się prawidłowe opisanie ostatniego składnika, czyli sposobu pokonania odległości dzielącej punkty źródłowe i celowe. W praktyce oznacza to przyjęcie odpowiedniej sieci powiązań komunikacyjnych na danym obszarze, w podziale na różne środki transportu. Dodatkowo morfologia obszaru, dla którego oceniana jest relacja czasoprzestrzenna świadczonych usług do mieszkańców, ewokuje skupienie się na określonych parametrach kontaktu i atrybutach obiektów modelowych (w tym zwłaszcza sieciach komunikacyjnych).

Wszystko to tworzy skomplikowany obraz dostępności usług dla mieszkańców, którego badanie wymaga stosowania zaawansowanych narzędzi uwzględniających jednocześnie cechy morfologiczne przestrzeni, rozmieszczenie obiektów usługowych i miejsc zamieszkania. Doskonałym środowiskiem pracy oferującym odpowiedni zakres funkcji analitycznych dla tego rodzaju badań są aplikacje GIS wykorzystywane m.in. w ramach

koncepcji „dwuetapowej metody płynnego obszaru obsługi” (*Two step floating catchment area method* – 2SFCAM) opisanej przez L. Mao i D. Nekorchuka (2013). Pozwala ona na określenie liczby ludności w przyjętej izochronie podróży do danej usługi jednym lub kilkoma środkami transportu. U podstaw tej koncepcji leży założenie, że badana populacja ma możliwość poruszania się różnymi środkami transportu, a zasięg każdego typu podróży jest inny (ryc. 1.8). Na przykład ludność zamieszkująca w punkcie *L1* może posiadać pełny dostęp do danej usługi, ponieważ znajduje się w zasięgu wszystkich badanych środków transportu, ale już w punkcie *L3* dostęp do usługi w przyjętej izochronie mają tylko użytkownicy samochodów.



Ryc. 1.8. Fragment schematu dwuetapowej metody płynnego obszaru obsługi dla kilku środków transportu.

Źródło: opracowanie własne na podstawie (Mao, Nekorchuk 2013)

Dopiero złożenie stref zasięgu różnych środków transportu (izochrona sumaryczna) daje pełen obraz dostępności danej usługi dla mieszkańców wyrażonej w postaci wskaźnika obsłużenia (wyposażenia w usługi) badanej populacji, czyli liczby ludności w założonej izochronie i poza nią. Takie podejście pozwala również na czytelne powiązanie popytu na usługi z ich podażą i dostępnością.

Zaprezentowana tu wiedza na temat dostępności usług i sposobów jej pomiaru staje dziś przed nowym wyzwaniem, jakim jest dynamiczny rozwój usług internetowych, czyli świadczonych zdalnie za pośrednictwem sieci komputerowych. Usługi online są dostępne od ręki, „na jedno kliknięcie”, w nieograniczonej ilości, nieskończonej różnorodności i zwykle w dużo niższej cenie niż tradycyjne usługi offline. Może to istotnie wpływać na dotychczasową strukturę funkcjonalno-przestrzenną miast i regionów, dlatego w jednym z kolejnych rozdziałów opisane zostaną zjawiska konwersji i hybrydyzacji usług w kontekście lokalnych ośrodków usługowych.

## 1.11. Usługi a koncepcja spójności terytorialnej

### 1.11.1. Definicja i dylematy interpretacyjne

Spójność terytorialna (*territorial cohesion*) to kompleksowa koncepcja kształtowania polityki rozwoju, która jest zdefiniowana przez Agendę Terytorialną Unii Europejskiej jako zbiór zasad harmonijnego, efektywnego i zrównoważonego rozwoju przestrzennego danego terytorium (Agenda Terytorialna Unii Europejskiej 2011). Formalnie spójność terytorialna została zapisana w traktacie lizbońskim (Traktat z Lizbony 2007), zgodnie z którym Unia Europejska wspiera spójność gospodarczą, społeczną i terytorialną oraz solidarność państw członkowskich. Jest to kompetencja dzielona Unii Europejskiej, co oznacza, że państwa członkowskie powinny koordynować swoje polityki w tym zakresie, UE zobowiązana jest zaś wspierać spójność terytorialną poprzez dofinansowanie określonych projektów z funduszy strukturalnych, Europejskiego Banku Inwestycyjnego i innych instrumentów finansowych (Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej 2012). Na podstawie traktatu rzymskiego oraz traktatu z Nicei spójność terytorialną można również zdefiniować jako zadanie powierzone Unii Europejskiej, polegające na wspieraniu harmonijnego, zrównoważonego i trwałego rozwoju działalności gospodarczej na całym obszarze UE (Europejski Komitet 2009).

A. Faludi (2007) zwraca uwagę, że definicja spójności terytorialnej świadomie nie została doprecyzowana, aby pozwolić rządowi i instytucjom unijnym określać znaczenie tego terminu w zależności od ich interesów, preferencji i wyzwań rozwojowych. Wielowymiarowość i dynamiczny charakter spójności terytorialnej rodzi jednak liczne dyskusje na poziomie międzyrządowym (Dao, Cantoreggi, Rousseaux 2017). J.-F. Drevet (2007) i L. Van Well (2012) opisują spójność terytorialną jako „ruchomy cel”, w który trudno trafić.

W ciągu ostatniej dekady liczne niejasności narosłe wokół tej koncepcji zostały w większości rozwiązane, choć jej wdrożenie wciąż pozostaje dużym wyzwaniem dla instytucji odpowiedzialnych za realizację dyrektyw UE (Sá Marques, Saraiva, Santinha i in. 2018). O ile strategie rozwoju na poziomie narodowym czy regionalnym uwzględniają zasady spójności terytorialnej (por. Luukkonen, Moilanen 2012), o tyle na poziomie lokalnym pozostaje ona bez jednoznacznych odniesień.

Nie ulega wątpliwości, że spójność terytorialną warto wspierać. Nie może ona jednak być celem samym w sobie – jest to raczej środek do osiągnięcia nadrzędnych celów Unii Europejskiej, takich jak zmniejszenie dys-

proporcji w poziomie rozwoju różnych regionów oraz zacofania regionów najmniej uprzywilejowanych. Jeżeli nadrzędnym celem jest egalitaryzm, poprawa konkurencyjności, rozwój harmonijny i zrównoważony, to spójność terytorialna może przyczynić się do ich realizacji poprzez lepsze jakościowo zagospodarowanie przestrzeni.

Elementem zagospodarowania przestrzeni, który w szczególny sposób sprzyja spójności terytorialnej, są szeroko rozumiane usługi. Dostęp do usług, w tym zwłaszcza usług publicznych (określanych w dokumentach Unii Europejskiej mianem *services of general interest* lub *services of general economic interest*), odgrywa kluczową rolę w polityce spójności terytorialnej, co potwierdza towarzysząca traktatowi lizbońskiemu Karta Praw Podstawowych UE (2012). Jej artykuł 36 stwierdza, że „Unia uznaje i szanuje dostęp do usług świadczonych w ogólnym interesie gospodarczym [...] w celu wspierania spójności społecznej i terytorialnej Unii”. W tym ujęciu spójność oznacza, że ani ludzie, ani przedsiębiorstwa nie są nadmiernie ograniczani (ani tym bardziej dyskryminowani) przez przestrzenne zróżnicowanie dostępności do podstawowych usług. Dobrze zorganizowane, przystępne cenowo i zlokalizowane w optymalnej odległości usługi publiczne mają sprzyjać konkurencyjności, dobrobytowi mieszkańców, równości szans, stabilnemu wzrostowi gospodarczemu i trwałym więziom społecznym (por. Clifton, Díaz-Fuentes, Fernández-Gutiérrez 2016). W tym ujęciu koncepcja spójności terytorialnej nabiera wymiaru przestrzennego, stawia bowiem na solidarność nie tylko między obywatelami i społecznościami Europy, ale również między terytoriami (Davoudi 2005).

Dotychczas kluczowym problemem polityki spójności (oraz polityki regionalnej i strukturalnej – zob. Ładysz 2008) Unii Europejskiej były jej niejednoznaczne efekty. Dysproporcje regionalne pomimo dużych środków przeznaczanych na ich wyrównywanie rosły, co stanowiło uzasadnienie potrzeby zmiany paradygmatu polityki spójności. Spójność terytorialną promuje się obecnie jako paradygmat i podstawę teoretyczną polityki spójności, w której zakłada się konieczność interwencjonizmu państwa, szczególnie na obszarach, gdzie kumulują się bariery rozwojowe (w praktyce najczęściej na poziomie regionalnym). Poprzez zintegrowane podejście do rozwoju terytorialnego możliwe jest osiągnięcie równowagi pomiędzy rozwojem, konkurencyjnością i spójnością społeczną.

### 1.11.2. Terytorialne podejście do rozwoju

W polityce publicznej coraz większego znaczenia nabiera tzw. terytorialne podejście do procesów rozwoju. Jak wykazał niezależny raport F. Barca



(2009), tylko wyraźne odniesienia przestrzenne mogą przewyciężyć niską wydajność w gospodarce (słabe wykorzystanie zasobów i istniejącego potencjału) oraz wykluczenie społeczne (zbyt dużą liczbę osób doświadczających niskiej jakości życia).

Wspomniany już A. Faludi (2007) pod pojęciem spójności terytorialnej rozumie kształtowanie przestrzeni zrównoważonej (*spatial equity*), którą charakteryzuje podejście terytorialne (*development-in-place*), w odróżnieniu od eksploatacji cennych zasobów przez ośrodki centralne. Nacisk na wykorzystanie mocnych stron każdego obszaru ma docelowo zapewnić zrównoważony rozwój całej Unii (Europejski Komitet 2009).

Terytorialne podejście do zagadnień rozwojowych oznacza nacisk na wykorzystanie endogenicznych potencjałów związanych z zasobami i wiedzą, a także dokonywanie interwencji warunkowanej lokalnie i regionalnie, w celu wyzwolenia potencjału terytorialnego za pomocą strategii rozwojowych opartych na lokalnej i regionalnej znajomości potrzeb oraz wykorzystywaniu konkretnych atutów i czynników zwiększających konkurencyjność obszarów. Wdrażanie tak pojmowanej polityki wiąże się z koncentracją geograficzną i tematyczną wsparcia (dystrybucji środków) oraz z uznaniem zróżnicowania terytoriów za potencjał rozwojowy (Heffner, Gibas 2013).

Spójność terytorialna zakłada, że ludzie, aby mogli mieszkać tam, gdzie chcą, powinni mieć dostęp do usług (zwłaszcza publicznych). Na potrzeby planowania i zagospodarowania przestrzennego można przyjąć, że spójność terytorialna Unii oznacza „kształtowanie (porządkowanie) jej terytorium [...] poprzez optymalizację rozmieszczenia funkcji istotnych z punktu widzenia integracji europejskiej (wspólnego dobra)” (Ładysz 2014, s. 79). W praktyce interpretacja tego rodzaju polityki rodzi określone trudności. Jeśli bowiem przyjrzymy się preferencjom i potrzebom mieszkańców różnych obszarów, to szybko okaże się, że miejsce zamieszkania determinuje nie tylko wydatki związane z korzystaniem z usług, ale również szeroko rozumiane zadowolenie z ich dostępności, co nie sprzyja budowaniu spójności terytorialnej (Clifton, Díaz-Fuentes, Fernández-Gutiérrez 2016).

Wszystko to w istotny sposób determinuje możliwości kształtowania spójności terytorialnej w miastach i na obszarach podmiejskich. Zwłaszcza te ostatnie, dotknięte od zawsze niedoborem usług i uzależnione od dużych ośrodków centralnych, doświadczają negatywnych skutków *urban sprawl* i wymagają szczególnej uwagi, wszak to właśnie tam rozwój ludnościowy, restrukturyzacja gospodarki lokalnej i przekształcenia w przestrzeni zachodzą najszybciej. Dlatego jednym z kluczowych wyzwań, przed którymi stają dziś władze samorządowe na obszarach podmiejskich, jest zapewnienie mieszkańcom dostępu do usług na pożądanym poziomie.

### 1.11.3. Skalowalność spójności terytorialnej

O ile w dyskusji na temat spójności terytorialnej panuje wspomniana wielowątkowość (czy wręcz mętność) narracji, to na potrzeby modelu LCU można określić ogólne warunki jej skalowalności, czyli adaptowania do różnych poziomów administracji publicznej. Wyróżnienie poziomu makro, mezo i mikro powinno pozwolić na doprecyzowanie znaczenia spójności terytorialnej w rozwoju osiedli mieszkaniowych.

W świetle wcześniejszych rozważań można przyjąć, że spójność terytorialna jest swego rodzaju cechą przestrzeni. Cechę tę można analizować w kategoriach funkcjonalnych albo strukturalnych. Perspektywa funkcjonalna prowadzona jest zawsze w kontekście wyodrębnionej całości (np. ulica, plac, centrum). Granice są tu ważne, gdyż to one stanowią kontekst znaczeniowy dla oceny całości. Rezultatem analizy funkcjonalnej jest określenie bilansu funkcji danego obszaru. Jeśli bilans ten jest wyznaczany przez ekspertów (planistów, urbanistów, projektantów), to nabiera charakteru obiektywistycznego, jeśli zaś dokonywany jest przez użytkowników przestrzeni, ma charakter subiektywistyczny.

Natomiast w perspektywie strukturalnej badane są same własności struktury i relacje między tymi własnościami. Są one utożsamiane np. z rodzajem infrastruktury mającej znaczenie dla spójności terytorialnej. Komponent społeczny (użytkownicy) nie jest autonomicznym elementem rozpatrywanej struktury, a określenie granic układu nie jest warunkiem niezbędnym dla tego rodzaju analizy (mogą to być granice umowne, np. administracyjne). Taka analiza jest zawsze obiektywistyczna i nie bierze pod uwagę zagadnień kluczowych dla analizy funkcjonalnej (tab. 1.5).

Tabela 1.5. Trzy poziomy spójności terytorialnej wyróżnione na potrzeby projektu

Poziom (skala)	Dominujące ujęcie	Podmiot analizy	Przedmiot analizy	Obszar badań	Metody	Perspektywa badawcza
Makro i mezo	Strukturalne	Przestrzeń, terytorium	Wyposażenie, zasoby, zagospodarowanie	Nieograniczony, abstrakcyjny	Ilościowe	Obiektywistyczna
Mikro	Funkcjonalne	Ludzie, zbiorowość	Zaspokojenie potrzeb	Ograniczony, konkretny	Ilościowe i jakościowe	Obiektywistyczna lub subiektywistyczna

Źródło: opracowanie własne.

Najważniejsze z punktu widzenia badań nad spójnością terytorialną jest to, że perspektywy strukturalna i funkcjonalna nie wykluczają się, lecz

są względem siebie komplementarne, lokowane są bowiem na różnych poziomach analizy. I tak w skali makro i mezo spójność terytorialna odnosi się do określonych, mierzalnych charakterystyk danego obszaru. Definiując zadania polityki rozwojowej, ich autorzy najczęściej prowadzą dyskusję na temat określonych rodzajów struktur, wyodrębniając szereg miar, wskaźników i ich oczekiwanych wielkości. Dokumenty wdrożeniowe polityki UE (zob. np. Prażniewski 2009; ESPON 2012) wymieniają różne wskaźniki spójności terytorialnej, np. poziom urbanizacji, gęstość zaludnienia, gęstość sieci drogowej, gęstość sieci kolejowej, PKB na mieszkańca i dynamikę, zatrudnienie wg sektorów, stopę bezrobocia, strukturę wieku, strukturę wykształcenia, migracje wewnętrzne i zewnętrzne. Zatem w praktyce na poziomie określania celów strategicznych (makro i mezo) dąży się do wzmacniania określonych (wybranych) własności zasobów w różny sposób powiązanych z przestrzenią, np. wskazuje się na potrzebę zwiększania gęstości sieci kolejowej, by w ten sposób wyrazić docelowy poziom spójności terytorialnej.

Natomiast schodząc z koncepcją spójności terytorialnej „w dół”, do poziomu mikro, można dostrzec, że istotne stają się nie tylko określone własności struktury przestrzennej, ale również sam podmiot – użytkownicy przestrzeni. Problemem jest tu nie tyle fakt występowania określonych zasobów, ile rola kluczowego aktora, jakim są ludzie. O ile więc komponent ludzki we wskaźnikach spójności terytorialnej na poziomie makro i mezo (krajowym lub wojewódzkim) ujęty jest pośrednio jako składowa np. gęstości zaludnienia, o tyle na poziomie mikro (miasta, dzielnicy, osiedla) ludzie jako indywidualni lub zbiorowi aktorzy społeczni stają się podstawowym podmiotem analizy. Dlatego wszelkie rozpatrywanie własności struktur przestrzennych w skali lokalnej będzie dotyczyło właśnie użytkowników przestrzeni. Pojawia się tu zatem kwestia nasycenia oraz dostępności usług zaspokajających potrzeby mieszkańców, którą można wyrazić za pomocą takich wskaźników, jak: satysfakcja płynąca z bliskości usług, kompozycja i wyposażenie przestrzeni publicznych, sposoby użytkowania przestrzeni, subiektywne opinie dotyczące zakresu oferowanych usług.

## 1.12. Konwersja i hybrydyzacja usług

### 1.12.1. Kompresja czasoprzestrzenna, *telepolis* i *e-topia*

Chcąc właściwie umiejscowić problematykę lokalnych centrów usługowych we współczesnych procesach cywilizacyjnych, należy odnieść się do

dynamicznego rozwoju usług internetowych, niewymagających bezpośredniego kontaktu między usługodawcą i usługobiorcą. Za sprawą technologii komunikacyjnych tradycyjne, materialne formy świadczenia usług są uzupełniane (a czasem zastępowane) przez wirtualne, zdalne sposoby ich realizacji, co może mieć istotny wpływ na dotychczasową strukturę funkcjonalno-przestrzenną ludzkiego osadnictwa, w tym rozmieszczenie ośrodków usługowych w miastach.

Wśród koncepcji opisujących relację między upowszechnieniem internetu a procesami osadniczymi na pierwszy plan wysuwa się tzw. kompresja czasoprzestrzenna (*time-space compression*) D. Harveya (1989). Dotyczy ona rozwoju szeroko rozumianych technik komunikacyjnych (mieszczących się pod wspólnym pojęciem tzw. *telematics*, obejmującym telekomunikację, technologie transportowe, informatykę i elektronikę), które redukują potrzebę przestrzennej koncentracji działalności gospodarczych. Teoretycznie każdą działalność można wykonywać zdalnie z dowolnego miejsca na świecie, jeśli tylko posiada ono dostęp do odpowiednich sieci transmisyjnych.

W efekcie zmniejsza się znaczenie przestrzennego rozmieszczenia codziennych potrzeb człowieka: pracy, zakupów, rozrywki, opieki zdrowotnej, edukacji, usług publicznych, administracji i innych. Ludzie coraz częściej pracują i korzystają z usług w domu, dlatego istotnym trendem w nowoczesnym społeczeństwie staje się domatorstwo, domocentryzm (*homing, home centeredness*) (Castells 1998). W obliczu postępującej digitalizacji i dematerializacji gospodarki prestiżowa lokalizacja traci na znaczeniu, a wielkiej wagi nabierają wiedza i kwalifikacje mieszkańców oraz dostęp do wysokiej jakości infrastruktury transportowej i komunikacyjnej (Sassen 2001; Llewelyn-Davies, Banister, Hall i in. 2004).

Tak zwane *telepolis* – miasto powiązane siecią (Rötzer 1995) znajduje się zarazem nigdzie i wszędzie tam, gdzie można do niego technicznie wejść. Jest ono bardziej złożone, bardziej różnorodne, większe i bardziej nieprzejryste niż „globalna wioska” – pojęcie z drugiej połowy XX w. (Królikowski, Rylke 2010).

W tym kontekście mówi się wręcz o „śmierci odległości” (*death of distance*), która może doprowadzić do zaniku miasta jako skupiska ludzkiej aktywności (Cairncross 1997). Skoro internet zaczyna przejmować niektóre historycznie utrwalone funkcje miejskie (banki, sklepy, administracja), futurologi coraz częściej przewidują ostateczny upadek miasta, a przynajmniej miejskości w znanym dotychczas kształcie (Castells 1998).

Takiej argumentacji sprzeciwia się jednak W.J. Mitchell (2000, 2005), autor pojęcia *e-topia*, który w swoich pracach przeprowadza dogłębną

i wszechstronną analizę przestrzennych konsekwencji rozwoju technologii informacyjnych. Jego zdaniem upatrywanie w tych technologiach sił antymiejskich jest dalekie od prawdy: mają one oczywiście przemożny wpływ na miasta, ale jest to wpływ bardzo subtelny i skomplikowany. Na przykład przewodowe (kablowe) sieci teleinformatyczne wpływają na zróżnicowanie przestrzeni, prowadząc do łączenia różnych funkcji (w tym biur i mieszkań) zarówno w skali budynku, jak i całego miasta, co przypomina nieco schemat funkcjonalny miast ery przedprzemysłowej, i przyczyniają się do zmniejszenia dystansu między miejscem pracy i miejscem zamieszkania. Z kolei dominujący dziś bezprzewodowy standard przesyłu informacji powoduje, że w zasadzie każda przestrzeń (np. pokój hotelowy, poczekalnia dworca, stolik w kawiarni, ławka w parku) może być równocześnie miejscem pracy, co w istotny sposób zmniejsza zapotrzebowanie na tradycyjną przestrzeń biurową.

Jak zatem widać, technologie komunikacyjne niosą ze sobą nowe zjawiska przestrzenne i funkcjonalne, choć wszystkie one pozostają w swej naturze niepodważalnie miejskie. Rzeczywistość „realna” i „wirtualna” przenikają się w praktykach przestrzennych i prowadzą do wytwarzania określonych relacji społecznych. Nowe technologie pozwalają minimalizować poczucie izolacji, ale nie satysfakcjonują ludzi, którzy wciąż mają potrzebę spotkań z przyjaciółmi i znajomymi (Smagacz-Poziemska 2015).

O ile zatem miasta nie są już miejscem, gdzie produkuje się dobra materialne, to jednak wciąż pozostają przestrzenią interakcji społecznych łączącą ludzi w celu tworzenia innowacji, są węzłami biznesowymi, kulturalnymi i politycznymi. Powstają nowe formy produkcji, coraz częściej niematerialnej, dotyczącej wiedzy, informacji, idei, organizacji, przedsięwzięć kulturalnych itp. (por. Batty 2013).

Można powiedzieć, że dzisiejsze miasta funkcjonują równocześnie w świecie fizycznym i wirtualnym. Analiza widoczności (medialności, pozycji) polskich miast w cyberprzestrzeni oraz cyberprzestrzennych powiązań pomiędzy nimi pozwala stwierdzić, że pozycja oraz powiązania pomiędzy miastami w cyberprzestrzeni są ściśle związane z tymi ze świata realnego. Wiąże się z tym ważne spostrzeżenie, że przestrzeń geograficzna, rozpatrywana w kontekście powiązań pomiędzy miastem *online* i miastem *offline*, staje się hybrydą przestrzeni materialnej – fizycznej – i niematerialnej – cyberprzestrzeni. Ścisłe relacje pomiędzy tymi przestrzeniami uwidaczniają się w przypadku rangi, znaczenia miast oraz powiązań pomiędzy nimi (Janc 2014).

Powinno się zatem postrzegać obszary zurbanizowane jako dwie równoległe konstrukcje, z których jedna zaczepiona jest w strukturze fizycz-

nej, druga zaś jest związana z przepływami elektronicznymi. Największym wyzwaniem współczesności będzie znalezienie należytych proporcji między tym, co realne, a tym, co wirtualne, między miastem złożonym z fizycznych przestrzeni a „miastem bitów” (Palej 2005).

### 1.12.2. Między koncentracją a rozproszeniem

W geografii osadnictwa, w tym zwłaszcza w analizie rozmieszczenia usług w miastach, często obserwuje się tzw. efekty aglomeracji. Są one bezpośrednio związane ze wspomnianym wcześniej mechanizmem koncentracji, ponieważ opisują korzyści wynikające z lokalizowanie przedsiębiorstw i mieszkań obok siebie, czyli niższe koszty transportu, a co za tym idzie – łatwość wymiany dóbr, osób i myśli (Glaeser 2010). Efektem ich występowania jest znana dziś hierarchia sieci osadniczej.

Historia cywilizacji wskazuje, że każdy wynalazek, który obniża koszty transportu, przyczynia się do rozproszenia osadnictwa, zmniejsza bowiem znaczenie lokalizacji (Lusht, Farber 1996). Tak jest i dziś w przypadku usług online, choć ogromna żywiołowość rozwoju sektora ICT sprawia, że na razie trudno jednoznacznie ocenić jego wpływ na przestrzeń osadniczą. Z jednej strony wydaje się, że niższe koszty komunikacji osłabiają mechanizmy koncentracji i redukują korzyści aglomeracji. Jednak paradoks naszych czasów polega na tym, że obszary miejskie pozostają niezmiennie żywotne pomimo łatwiejszego niż kiedykolwiek przepływu dóbr i wiedzy (Glaeser 2010). Bliskość przestrzenna firm, pracowników i klientów w ośrodkach usługowych ułatwia codzienne funkcjonowanie, wymianę wiedzy, efektywne dostarczanie towarów i świadczenie usług (McKillop, Coyle, Glaeser i in. 2009). Jak już wspomniano, technologie ICT nie są substytutem kontaktów bezpośrednich, ale raczej ich uzupełnieniem. Jak napisał P. Sztompka (2016), relacje społeczne mogą występować bez współobecności przestrzennej partnerów, ale „we wszystkich tych przypadkach relacji pośrednich ich treść jest uboższa niż w przypadku relacji bezpośrednich, twarzą w twarz” (Sztompka 2016, s. 91).

Istnienie generalnej przewagi korzyści aglomeracji nad kosztami nie wyklucza jednak procesów deglomeracyjnych (Harasimowicz 2015), a ostateczny wynik rywalizacji między realnym i wirtualnym sposobem realizacji usług jest wciąż trudny do przewidzenia. Pewne jest wszakże to, że upowszechnienie się dostępu do internetu w istotny sposób oddziałuje na sektor usługowy, zarówno na poziomie pojedynczych firm, jak i całego rynku.

K.M. Lusht i D. Faber (1996) już dawno przewidzieli, że nowe technologie komunikacyjne będą skutkowały zarówno centralizacją, jak i decen-

tralizacją osadnictwa. Zredukowanej potrzebie dostępności przestrzennej niektórych funkcji (zwłaszcza produkcyjnych, dystrybucyjnych, wykonawczych) będzie towarzyszyła coraz silniejsza potrzeba skupienia przestrzennego innych (w tym decyzyjnych, zarządczych i kontrolnych), które wymagają bezpośredniej interakcji i kontaktu twarzą w twarz.

### 1.12.3. Czynniki rozwoju usług internetowych

Pojawienie się usług świadczonych przez internet (e-usług) ma zasadniczy wpływ zarówno na wyniki ekonomiczne poszczególnych firm, jak i na strukturę oraz sposób funkcjonowania rynku. Potencjał przenoszenia (całości lub części) działalności do sieci zależy przede wszystkim od różnorodnych relacji między kanałami offline i online (Lieber, Syverson 2012). Warto zatem przyrzeć się owym relacjom, aby móc wyciągnąć wnioski dotyczące uwarunkowań kształtowania ośrodków usługowych w miastach.

Z punktu widzenia klienta głównymi czynnikami wpływającymi na korzystanie z usług elektronicznych są: oszczędność czasu, oszczędność kosztów i wygoda, a także elastyczny czas realizacji. Podstawowymi barierami w korzystaniu z usług elektronicznych są: ograniczone zaufanie do takiej formy realizacji usług, trudności techniczne i preferowanie kontaktów bezpośrednich (Dominiak 2016).

Z perspektywy usługodawcy potencjał konwersji, czyli przenoszenia działalności dotychczas realizowanych w sposób materialny do internetu, zależy od różnorodnych relacji między kanałami online i offline. Przedsiębiorstwa dążąc do optymalizacji kanałów dystrybucji muszą rozważyć, które z ich produktów lepiej dostarczać w bezpośrednim kontakcie z klientem, a które można sprzedawać zdalnie (Levin, Levin, Weller 2005). Prosta obserwacja wskazuje, że rynki, na których upowszechnił się kanał online, rozwijają się szybciej niż te oparte wyłącznie na materialnych formach świadczenia usług (Lieber, Syverson 2012) i dlatego występuje wyraźny trend tworzenia usług hybrydowych, łączących sprzedaż przez internet z ofertą tradycyjną (Wang, Keng-Jung Yeh, Yen i in. 2016).

Wyniki badań z roku 2003, a więc z początku ery usług internetowych sugerowały, że w sytuacji, gdy poziom zadowolenia klientów z usług online i offline jest taki sam, lojalność względem dostawcy usług jest wyższa w przypadku usług realizowanych przez internet niż tych oferowanych w sposób tradycyjny (Shankar, Smith, Rangaswamy 2003). Dziś wiele wskazuje na to, że tendencje uległy odwróceniu. Na przykład w handlu tradycyjnym najniższe wskaźniki lojalności obserwuje się w branży „książki, filmy i muzyka”, co oznacza, że w tym segmencie salony z multimediami

i księgarnie nie spełniają oczekiwań konsumentów. Jednocześnie w handlu przez internet to właśnie ta branża notuje najwyższe wskaźniki lojalności oraz największe zadowolenie z obsługi klienta. Wskaźnik NPS (*Net Promoter Score*), czyli miara zadowolenia i chęci polecenia znajomym lub rodzinie zakupów w danym sklepie (tradycyjnym lub internetowym), w innych segmentach rynku jest średnio 5 razy wyższy dla zakupów online niż offline (Nowicki, Wojnarowicz 2015).

Jeśli chodzi o relację między jakością usługi a przywiązaniem klientów, to wygląda ona bardzo podobnie w przypadku usług oferowanych online i offline (Walsh, Hennig-Thurau, Sassenberg i in. 2010). Innymi słowy, najważniejsze jest zadowolenie z usługi, to ono determinuje bowiem lojalność konsumentów, niezależnie od tego, czy jest to usługa tradycyjna czy usługa świadczona zdalnie. Tyle tylko, że zadowolenie z usług, jak już wspomniano, jest z zasady wyższe w internecie niż w kanale tradycyjnym.

Jednak usługi nie są jednakowo podatne na innowacje. Dyfuzja postępu technologicznego charakteryzuje się nierównomiernością jego rozprzestrzeniania się w różnych rodzajach usług. Aby umożliwić systematyczny opis innowacyjności usług, J. Dominiak (2018) proponuje podział ze względu na stopień nowości na „radykalne” i „przyrostowe”. Radykalne dotyczą nowych usług, wcześniej niezdefiniowanych, najczęściej powstałych w wyniku rozwoju ICT. Przyrostowe zaś dotyczą wzbogacenia istniejącej oferty usług przez dodanie nowych pozycji (np. w menu, nowych tras, kursów), zmian w cechach usług dotychczas już świadczonych czy niewielkich zmian, które mają wpływ na ich odbiór przez klientów.

Z kolei w klasyfikacji zaczerpniętej od B. Eichengreena (2009 za Dominiak 2018) wyróżniono:

- usługi tradycyjne (handel, transport i magazynowanie, administracja), których udział w tworzeniu PKB spada,
- usługi stanowiące hybrydę usług wiedzochłonnych i tradycyjnych (edukacja, opieka zdrowotna, hotele i restauracje, usługi komunalne i osobiste) – ich udział rośnie powoli,
- usługi wiedzochłonne (pośrednictwo finansowe, informatyka, usługi dla biznesu, komunikacja), których udział wzrasta bardzo dynamicznie.

#### 1.12.4. Usługi online i offline – podobieństwa i różnice

Jaka jest właściwie różnica między usługami dostarczonymi w sposób tradycyjny i tymi świadczonymi zdalnie? Można tu wyróżnić trzy główne płaszczyzny różnicujące:



- 1) **Przestrzeń.** Każda z usług świadczonych w sposób tradycyjny wymaga określonego miejsca umożliwiającego kontakt z klientem (np. biuro, pracownia, sklep). Usługi online natomiast redukują rolę przestrzennej lokalizacji obiektu usługowego – produkt może być dostarczony niemal wszędzie, jeśli tylko klienci mają dostęp do odpowiednich sieci transmisyjnych (w domu, w pracy, w przestrzeniach publicznych itp.). Przestrzenny wymiar usług online ma jednak określone konsekwencje społeczne: brak kontaktu twarzą w twarz z klientem niesie ze sobą postępującą anonimizację relacji w sektorze usługowym.
- 2) **Czas.** Tradycyjne usługi otwarte są zwykle w dni robocze w określonych godzinach. To sprawia, że są one trudno dostępne dla osób, które dużo pracują lub podróżują. Dlatego istotną zaletą usług online jest to, że z jednej strony mogą one być zamawiane przez klientów o dowolnej porze, a z drugiej usługodawcy mogą realizować je w dogodnym dla siebie czasie (np. w weekendy lub w nocy). Co więcej, niektóre usługi zdalne mogą być wykonywane natychmiast (automatycznie – np. zakup biletów czy plików komputerowych).
- 3) **Dostępność.** Pierwotnie klienci mogli rozważać tylko oferty dostępne najbliżej ich lokalizacji, co zresztą było jedną z przyczyn ugruntowania się mechanizmu koncentracji. Dziś klienci są bardziej mobilni i mają dostęp do bieżących informacji na temat usług na całym świecie. Znajdują ofertę, która spełnia ich potrzeby i oczekiwania, są również gotowi podróżować stosunkowo daleko, aby ją skosztować.

Pomimo opisanych wyżej różnic, paradoksalnie sposób świadczenia usług online tak naprawdę nie różni się od tego tradycyjnego, który znamy od wieków. Przede wszystkim zdalne realizowanie usług pozostaje w zgodzie z zasadą najmniejszego wysiłku (por. Zipf 1949) – internet znacząco redukuje koszt i czas niezbędny do skorzystania z danej usługi. Ponadto, tak jak w usługach świadczonych offline, cel jest ten sam: osiągnięcie optymalnego stosunku ceny do jakości, satysfakcja klienta i jego lojalność względem usługodawcy (Schmidt 2015).

Istotne zmiany zachodzą natomiast w sferze ludzkiej terytorialności, gdzie przenikanie się rzeczywistości „realnej” i „wirtualnej” prowadzi do zmian w relacjach społecznych, niezbędnych do tworzenia tożsamości lokalnej (por. Smagacz-Poziemska 2015). Terytorialność ludzkich zachowań to naturalna strategia jednostek i społeczności zmierzająca do kontrolowania zasobów określonego obszaru. Jest ona związana z wytwarzaniem granic i stref służących modulowaniu relacji społecznych. Wiąże się również nadawaniem znaczenia określonym przestrzeniom, z przywiązaniem

i lojalnością względem własnego miejsca zamieszkania (por. Sack 1986). Jednak, jak argumentuje S. Skolik (2015), pewne aspekty terytorialności można odnaleźć również w przestrzeni wirtualnej. Niektóre strony internetowe i serwisy są bowiem traktowane przez społeczności internetowe jako ich własne. Można zaobserwować zachowania typowe dla terytorialności, takie jak przywłaszczanie pewnych „miejsc online”, tworzenie granic i ich obronę (Skolik 2015). Rodzi to istotne konsekwencje dla koncepcji lokalnych centrów usługowych, które – jeśli mają odpowiadać sposobowi funkcjonowania współczesnego społeczeństwa – powinny być postrzegane jako konstrukcje wielowymiarowe, występujące równolegle w świecie rzeczywistym i w sieci.

Podstawowym warunkiem skutecznej realizacji e-usług jest oczywiście powszechny dostęp do sieci. W Polsce komputery oraz internet swoją popularność zyskały na początku XXI w., kiedy to znacznie zmniejszył się rozmiar urządzeń, stały się dostępne dla prywatnego odbiorcy, a ich cena pozwalała na zakup przez przeciętnie zarabiającego obywatela. O ile w 2003 roku tylko około 34% gospodarstw domowych deklaroowało, że posiada komputer, a dostęp do internetu tylko 17% (Batorski 2015), o tyle dziś z internetu korzysta już dwie trzecie dorosłych, a czas, jaki spędzają w sieci, ciągle wzrasta. Następuje również szybki wzrost popularności urządzeń mobilnych. Już w prawie 60% gospodarstw domowych są laptopy, a co czwarte gospodarstwo ma przynajmniej jeden tablet. Coraz większy odsetek gospodarstw wykorzystuje sieć telefonii komórkowej do łączenia się z internetem, obecnie jest to 25% gospodarstw domowych, choć część z nich (24%) ma też stałe łącze (Batorski 2015).

W Polsce można wyróżnić dwa główne sposoby korzystania z internetu. „Dla jednych jest to narzędzie bardziej instrumentalne, przydatne w pracy, nauce, robieniu zakupów, zastosowaniach twórczych itp., a dla innych jest to przede wszystkim narzędzie rozrywki. Zastosowania bardziej instrumentalne są zdecydowanie popularniejsze wśród osób lepiej wykształconych, mieszkających w największych miejscowościach i raczej o wyższych dochodach. Jednocześnie osoby te znacznie rzadziej wykorzystują internet w celach związanych z rozrywką. Ta ostatnia jest natomiast popularna wśród użytkowników słabiej wykształconych, mieszkających w mniejszych miejscowościach i gospodarstwach domowych o niższych dochodach” (Batorski 2015, s. 395).

Systematycznie wzrasta udział osób robiących zakupy przez internet (w Polsce z 3% w 2005 r. do 19% w 2015 r. – zob. Batorski 2015). Spośród licznych sposobów korzystania z internetu ten cechuje się największą dynamiką. „Kupowanie produktów przez internet” to określenie bardzo

szerokie, zawierające w sobie liczne podkategorie. Warto przyjrzeć się jednej z nich, ściśle związanej z problematyką lokalnych centrów usługowych: zakupy spożywcze.

Segment żywności charakteryzuje się niskimi wskaźnikami konwersji online, co oznacza, że zdecydowana większość tego typu usług realizowana jest w formie tradycyjnej. Wśród polskich internautów, którzy kupili produkty tej kategorii, jedynie 12% dokonało transakcji w internecie. Podobny poziom konwersji obserwowany jest zresztą w całym regionie Europy Środkowo-Wschodniej (Plesko, Świdorski 2015).

Technologie ICT umożliwiają rozwój spersonalizowanych usług miejskich dedykowanych indywidualnym klientom, zgodnie z ich specyficznymi potrzebami i preferencjami. Aby stworzyć trwałą przewagę konkurencyjną, miasto musi odwołać się do indywidualnych potrzeb i preferencji konsumentów, a rozwój nowoczesnych technologii oraz upowszechnienie internetu sprzyjają personalizacji usług (por. Plesko, Świdorski 2015).

Takie podejście zmienia całkowicie spojrzenie na miasto i na sposób realizacji jego podstawowych funkcji, pozwala odejść od masowego traktowania mieszkańców na rzecz traktowania indywidualnego. Rodzi to oczywiście nowe wyzwania w zakresie projektowania usług, koordynacji między poszczególnymi sektorami administracji, budżetu, optymalizacji zasobów oraz ochrony danych osobowych, ale pozostaje niezwykle atrakcyjnym elementem wizji miasta przyszłości (por. Liu, Gavino, Puraó 2015).

### 1.12.5. Konwersja, hybrydyzacja i ich konsekwencje

Opisane wcześniej procesy można w uproszczeniu zawrzeć w dwóch terminach: konwersji i hybrydyzacji usług. O konwersji mówi się wówczas, gdy całość usługi przenoszona jest do internetu (ryc. 1.9), natomiast w przypadku, gdy część procesu usługowego realizowana jest online, a część pozostaje offline, mówimy o hybrydyzacji. W pierwszym przypadku usługa traci całkowicie swoje odniesienia przestrzenne i może być realizowana w całości z dowolnego miejsca. Hybrydyzacja natomiast pozwala usłudze na zachowanie pewnych cech terytorialnych, co stanowi ważny punkt zaczepienia dla koncepcji lokalnych centrów usługowych. Warto przyjrzeć się zatem bliżej temu zjawisku.

Jakość tzw. usług wielokanałowych (*multi-channel services*), w których współwystępują elementy interakcji bezpośrednich i pośrednich między klientem i usługodawcą, jest oceniana wyżej niż usług tradycyjnych (por. Wang, Keng-Jung Yeh, Yen i in. 2016). Według R. Barrera Barrera i G. Cepeda Carrión (2014) jakość tę można opisywać stosując różne kryteria: funkcjo-



Ryc. 1.9. Przykład konwersji niewielkiej galerii sztuki we Wrocławiu, która z tradycyjnej przestrzeni publicznej przeniosła się do sieci.  
 Źródło: fot. Ł. Damurski (grudzień 2018)

nalność, ochrona prywatności, wiarygodność, dostępność czy kontakto-  
 wość usługodawców. Słaba obsługa przez internet wpływa negatywnie na  
 wyniki tradycyjnych kanałów sprzedaży (Piercy, Archer-Brown 2014).

Trzeba również zauważyć, że preferencje klientów co do relacji mię-  
 dzy kanałami online i offline różnią się w zależności od rodzajów usług.  
 Tak zwane *high-touch products* cechują się większą potrzebą dotknięcia,  
 osobistego zbadania produktu przed zakupem (do tej kategorii należą  
 np. ubrania), zaś *low-touch products* są na tyle zestandaryzowane, że nie  
 wymagają oceny jakości przed zakupem (np. bilety lotnicze) (Lynch, Kent,  
 Srinivasan 2001). Te dwie kategorie opisują skrajne sytuacje, między któ-  
 rymi można umiejscowić wszystkie produkty i usługi hybrydowe.

Oczywiście typ nabywanego przedmiotu jest tylko jedną z kilku deter-  
 minant procesu świadczenia usług online. Równie ważne wydają się: wia-  
 rygodność i bezpieczeństwo (większe w przypadku usług hybrydowych  
 niż w przypadku usług świadczonych wyłącznie online) czy kontakt oso-  
 bisty między usługodawcą a usługobiorcą (usługi hybrydowe przyczyniają  
 się do zmniejszenia anonimowości). Wszystko to przemawia na korzyść  
 usług wielokanałowych, które powinny stanowić nieodłączny element lo-  
 kalnych centrów usługowych.

## 1.13. Luki w dotychczasowej wiedzy i teza badawcza

Zaprezentowany w poprzednim podrozdziale krytyczny przegląd literatury pozwolił na uzyskanie szerokiego obrazu aktualnych kontekstów rozwoju sektora usługowego oraz czynników determinujących funkcjonowanie lokalnych centrów usługowych w obszarach zurbanizowanych. Na jego podstawie można wskazać konstytutywne cechy lokalnego centrum usługowego, pozwalające odróżnić je od innych struktur funkcjonalno-przestrzennych w obszarach zurbanizowanych. Cechy te powinny występować jednocześnie. Są to:

- położenie w miejscu węzłowym, na trasie codziennych przemieszczeń mieszkańców,
- występowanie bezpiecznej przestrzeni publicznej,
- oferta handlowo-usługowa zaspokajająca codzienne potrzeby,
- lokale usługowe zlokalizowane w parterach budynków,
- różnorodność aktywności (w tym możliwość spędzania czasu wolnego przez różne grupy użytkowników),
- wielofunkcyjność (lub lepiej wieloużytkowość, czyli możliwość dostosowania funkcji do bieżących potrzeb),
- dobra dostępność z terenów mieszkaniowych (przede wszystkim piesza) oraz skomunikowanie z innymi ośrodkami usługowymi (przede wszystkim za pośrednictwem transportu zbiorowego).

Ta ogólna charakterystyka nie jest jednak wystarczająca na potrzeby planowania przestrzennego. Operacjonalizacja i wdrożenie koncepcji LCU wymaga wskazania konkretnych parametrów i ich wartości brzegowych (z uwzględnieniem różnych kontekstów osadniczych), które można zapisać w dokumentach polityki przestrzennej, tak aby lokalne centra usługowe mogły realizować przypisywane im zadania i funkcje. Synteza dotychczasowej wiedzy nie daje odpowiedzi na to zapotrzebowanie i dlatego zachodzi potrzeba dalszych badań.

W tym kontekście można wyróżnić następujące obszary, w których występuje niedobór wiedzy z zakresu kształtowania lokalnych ośrodków usługowych:

- 1) Potrzeby użytkowników. Nie wiadomo, jakie potrzeby są zaspokojone, a jakie niezaspokojone w osiedlach mieszkaniowych oraz czy są to głównie potrzeby o charakterze materialnym (użytkowym), takie jak zakupy czy korzystanie z usług, czy niematerialnym (społecznym), takie jak spędzanie czasu wolnego, uczestnictwo w kulturze, integracja społeczna.

- 2) Kontekst osadniczy. Nie wiadomo, jaki wpływ na zakres funkcji oferowanych przez LCU ma ich lokalizacja w strukturze osadniczej. Z pewnością inny jest charakter ośrodków usługowych w dużych miastach, inny w miastach średnich, a inny na przedmieściach.
- 3) Lokalizacja i dostępność. Nie wiadomo, jaki jest optymalny obszar obsługiwany przez LCU oraz jak powinna wyglądać penetracja tego obszaru przez mieszkańców. Nie wiadomo, jak na dostępność LCU wpływają nowe wzorce mobilności w miastach.
- 4) Program funkcjonalny. Nie wiadomo, jakie funkcje (typy usług) najlepiej sprawdzają się w LCU i jakie powinny być proporcje (lub szerzej: relacje) między usługami rynkowymi (komercyjnymi) i nierynkowymi (publicznymi).
- 5) Struktura przestrzenna. Nie wiadomo, jakie formy urbanistyczne i architektoniczne w największym stopniu sprzyjają realizacji funkcji LCU, w tym zwłaszcza jakie układy przestrzeni publicznych są najbardziej atrakcyjne z punktu widzenia codziennych zachowań mieszkańców.
- 6) Progi opłacalności. Nie wiadomo, jaka jest tzw. masa krytyczna, czyli minimalna liczba mieszkańców osiedla, która zapewnia efektywność ekonomiczną i opłacalność usług prowadzonych w LCU.
- 7) Spójność terytorialna. Nie wiadomo, czy LCU może przyczynić się do zwiększenia spójności terytorialnej obszarów zurbanizowanych. Jeśli może, to czy spójność tę należy rozpatrywać wyłącznie w skali mikro (lokalnej, osiedlowej), czy raczej makro (ogólnomiejskiej).
- 8) Urbanistyka operacyjna. Nie wiadomo, jak skutecznie kreować LCU na drodze polityki samorządowej, kto powinien być zaangażowany w proces podejmowania decyzji, jakie czynniki organizacyjno-prawne sprzyjają LCU, a jakie utrudniają jego tworzenie.

Opisane tu luki w wiedzy na temat LCU prowadzą do określenia tezy pracy. Brzmi ona następująco:

**Prawidłowo zaplanowane i zarządzane lokalne centrum usługowe (czyli wielofunkcyjna przestrzeń publiczna zapewniająca dostęp do podstawowych, codziennych usług) może zwiększyć spójność terytorialną obszarów zurbanizowanych (czyli zoptymalizować rozmieszczenie funkcji istotnych z punktu widzenia wspólnego dobra) oraz w istotny sposób przyczynić się do tworzenia silnych społeczności lokalnych.**

Innymi słowy pozytywny związek między wyposażeniem przestrzeni a jakością życia (dobrostanem) mieszkańców w skali lokalnej może zostać

osiągnięty w drodze procesów planistycznych, dążących do wytworzenia koncentracji usług, uwzględniających z jednej strony wielowiekowy dorobek przeszłości a z drugiej obecną dynamikę procesów cywilizacyjnych. Dynamika ta wymaga niewątpliwie pewnej elastyczności w kształtowaniu lokalnych centrów usługowych i dostosowania ich do kontekstu miejsca, co nie umniejsza potrzeby wypracowania jednego wzorca.

Dążąc do wypracowania programu badawczego, który uwzględniłby wszystkie wymienione wyżej luki w wiedzy na temat LCU, przeprowadzono tzw. konceptualizację problematyki badawczej. Pozwoliła ona wyróżnić konkretne pytania badawcze i towarzyszące im ścieżki myślowe.

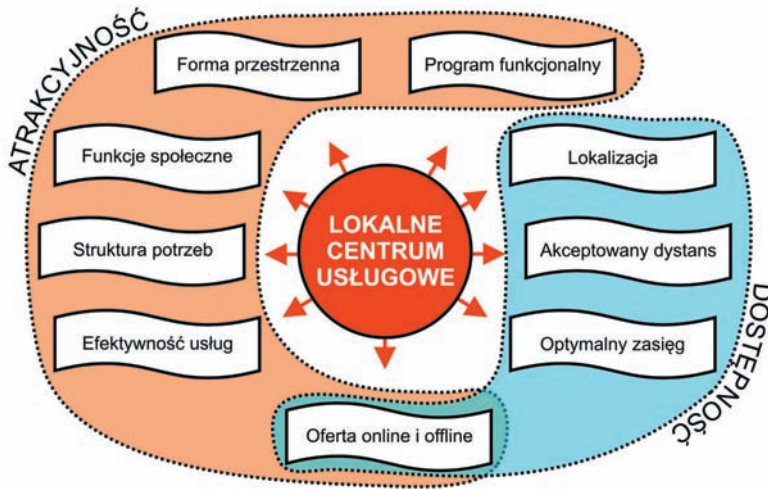
## 1.14. Konceptualizacja problematyki LCU

Sukces każdego przedsięwzięcia badawczego zależy od właściwie postawionych pytań (Bryman 2016). Proponowana tu procedura konceptualizacji problematyki lokalnych centrów usługowych ma na celu określenie najważniejszych problemów badawczych i relacji między nimi (zob. Górny 2008; Dobrodziej 2016), a docelowo ma stanowić teoretyczną podstawę modelu kształtowania LCU na potrzeby planowania przestrzennego. Praktyczna, aplikacyjna perspektywa konceptualizacji determinuje zakres tematyczny całego procesu myślowego, który jest nakierowany na wykorzystanie wyników badań w polityce samorządowej.

Problematykę lokalnych centrów usługowych można usystematyzować na wiele różnych sposobów. Poniżej zaproponowano zastosowanie dwóch systematyk równocześnie. W pierwszym ujęciu, na podstawie koncepcji systemu obsługi mieszkańców M. Nowakowskiego (1984), wyróżniono dwa komponenty badawcze: pierwszy związany z atrakcyjnością, a drugi z dostępnością LCU. Podziału tego dokonano ze świadomością, że komponenty te są w istocie współzależne, a ich rozdzielenie pełni jedynie funkcję porządkującą. Następnie każdemu z komponentów przyporządkowano kilka wątków badawczych (ryc. 1.10).

W drugim ujęciu uwzględnia się fakt, że problematyka LCU dotyczy zarówno użytkowników („konsumentów przestrzeni”), jak i grup odpowiedzialnych za procesy projektowe oraz realizacyjne (władz lokalnych, deweloperów, ruchów miejskich, innych aktorów gry o przestrzeń – „wytwórców przestrzeni”). Za sprawą upowszechnienia praktyk partycypacyjnych w planowaniu przestrzennym grupy te przenikają się ze sobą, co nie zmienia faktu, że perspektywy pozostają odmienne i wymagają odrębnego potraktowania. Obie te narracje są więc obecne w opisanym wyżej

podziale na komponenty atrakcyjności i dostępności, a co za tym idzie, powinny być również uwzględnione w analizie LCU (ryc. 1.11).



Ryc. 1.10. Schemat konceptualizacji problematyki LCU jako przedmiotu badań naukowych ze wskazaniem najważniejszych komponentów i wątków badawczych.

Źródło: opracowanie własne



Ryc. 1.11. Dwie perspektywy badawcze ujęte w modelu LCU (schemat).

Źródło: opracowanie własne

Pierwszy komponent – **atrakcyjność** – rozumiany jest jako „siła przyciągania” danego LCU. Należy do niego sześć wątków badawczych. Wątek *program funkcjonalny* oznacza wyposażenie LCU w różnego rodzaju obiekty usługowe i poszukuje odpowiedzi na pytania: jakie rodzaje obiektów usługowych powinny być dostępne w LCU? jakie powinny być pro-



porcje między usługami rynkowymi (komercyjnymi) i nierynkowymi (publicznymi)? jakie powinny być proporcje między handlem i innymi usługami? jaką rolę w programie funkcjonalnym LCU odgrywają dyskonty? jakie dokumenty strategiczne i jakie zapisy planistyczne determinują program funkcjonalny LCU?

Wątek *forma przestrzenna* opisuje sposób zagospodarowania i użytkowania przestrzeni LCU. Porusza on następujące zagadnienia: jak historia miejsca determinuje jego potencjał jako LCU? jaka jest optymalna struktura własności? jakie powinny być proporcje między przestrzeniami publicznymi, półpublicznymi i prywatnymi? jakie zapisy planistyczne determinują formę przestrzenną LCU?

Wątek *funkcje społeczne* odwołuje się do identyfikującej i integrującej roli ośrodków usługowych. Najważniejsze pytania w tym wątku to: co stanowi o atrakcyjności LCU (zakres oferowanych usług, forma przestrzenna, lokalizacja)? jak LCU może służyć podtrzymywaniu relacji społecznych oraz realizowaniu stylu życia?

Wątek *struktura potrzeb* jest odniesieniem do repertuaru potrzeb danej społeczności oraz środków, jakimi dysponuje do ich zaspokojenia. Postawiono tu następujące pytania: jacy użytkownicy występują w LCU (klasyfikacja)? czy oferta LCU zaspokaja podstawowe potrzeby bytowe (w zakresie usług edukacyjnych, zdrowotnych, opiekuńczych, konsumpcyjnych itp.) oraz potrzeby związane ze spędzaniem czasu wolnego? czy władze samorządowe i usługodawcy rozpoznają codzienne potrzeby mieszkańców w zakresie usług?

Wątek *efektywność usług* opisuje relację między nakładami (finansowymi, ludzkimi, czasu itd.) a osiągniętymi rezultatami przedsięwzięcia. W przypadku LCU pojęcie efektywności traktowane jest dość szeroko i wymaga odpowiedzi na następujące pytania: jakie korzyści i koszty ekonomiczne wynikają z tworzenia i funkcjonowania LCU? jak kształtują się zjawiska konkurencji między usługami? kto generuje popyt na usługi LCU? jakie formy wsparcia przedsiębiorczości sprzyjają tworzeniu i funkcjonowaniu LCU? jaki model zarządzania (i finansowania) LCU jest najwłaściwszy? jak LCU wpływa na rynek nieruchomości (opłaty za wynajem lokali usługowych, ceny nieruchomości)?

Drugi główny komponent proponowanej konceptualizacji to **dostępność** LCU rozumiana jako wszechstronna możliwość korzystania z oferty usługowej w skali lokalnej (osiedlowej). Wyróżniono tu cztery wątki badawcze, przy czym pierwszy *oferta offline i online* umiejscowiony jest na styku komponentów atrakcyjności i dostępności. Wątek ten opisuje zjawisko konwersji niektórych tradycyjnych usług do przestrzeni wirtualnej,

które dotyka z jednej strony samej oferty LCU (niektóre usługi dotychczas oferowane w formie bezpośredniej mogą być zagrożone przez usługi oferowane przez internet), a z drugiej wpływa na zwiększenie szeroko rozumianej dostępności do usług (tym razem w formie e-usług). Należy tu podnieść następujące kwestie badawcze: jakie są relacje między ofertą internetową a tradycyjnymi usługami w przypadku LCU – czy jest to konkurencja, czy komplementacja? jakie są oczekiwania użytkowników związane z funkcjonowaniem LCU w przestrzeni online i offline? jak kształtują się zachowania przestrzenne użytkowników w obliczu zwiększającej się dostępności e-usług?

Wątek *lokalizacja* oznacza umiejscowienie LCU w skali miasta, dzielnicy i osiedla. Zawiera on następujące pytania: jakie powinny być relacje przestrzenne i funkcjonalne między LCU a ośrodkami usługowymi wyższego rzędu? jaka jest najlepsza lokalizacja LCU względem zabudowy mieszkaniowej i sieci komunikacyjnych (centralna, obrzeżna, peryferyjna, inna)? jakie powinny być powiązania z innymi funkcjami pełnionymi przez obszary zurbanizowane (zatrudnienia, rekreacyjną)?

Wątek *akceptowany dystans* wiąże się ściśle z definicją dostępności przestrzennej (*accessibility*). Poruszane tu kwestie badawcze są następujące: jaki dystans (w wymiarze przestrzennym i czasowym) użytkownicy są skłonni pokonywać w drodze do LCU? jakie środki transportu są najlepsze w przypadku dojścia (dojazdu) do LCU z obszarów mieszkaniowych (ocena korzyści i kosztów dostępności)? jakie są powiązania przestrzenne i funkcjonalne w ramach LCU?

Wreszcie ostatni wątek *optymalny zasięg* odwołuje się z jednej strony do zjawisk koncentracji i zasady najmniejszego wysiłku, a z drugiej łączy się z opisaną wcześniej efektywnością usług. Najważniejsze pytania w tym wątku to: jaki jest zasięg oddziaływania LCU, czyli strefa obsługi, z której napływają użytkownicy i klienci? jaka powinna być gęstość przestrzenna lokalnych centrów usługowych, czyli ich rozmieszczenie w skali miasta, dzielnicy i osiedla, w zależności od typów zabudowy?

Przedstawiona tu konceptualizacja problematyki lokalnych centrów usługowych jako przedmiotu badań naukowych pozwala usystematyzować szeroką wiedzę na temat ośrodków usługowych w miastach oraz wyróżnić najważniejsze komponenty i wątki badawcze. Jej największą zaletą jest fakt, że daje ona teoretyczne podstawy dla operacjonalizacji problematyki badań, czyli wyboru odpowiednich metod i narzędzi na potrzeby badań empirycznych.

ŁUKASZ DAMURSKI, JACEK PLUTA, WAWRZYNIEC ZIPSER,  
JERZY ŁADYSZ, MAGDALENA MAYER-WYDRA

## 2. METODY BADAŃ



## 2.1. Specyfika badań nad osiedlami

Podstawowym przedmiotem badań prezentowanych w tej pracy są lokalne centra usługowe zlokalizowane w osiedlach mieszkaniowych na obszarach zurbanizowanych (miastach i przedmieściach). Badania nad osiedlami niosą ze sobą określone wyzwania metodologiczne, które za M.L. Ohmer, C. Coulton, D.A. Freedman i in. (2019) można streścić w następujących kilku punktach:

- 1) Wybór próby do badań. W idealistycznym ujęciu badania naukowe powinny obejmować wszystkie osiedla na danym obszarze, tylko wówczas bowiem można uzyskać w pełni wiarygodne wyniki. Takie podejście jest jednak stosowane rzadko z uwagi na duże koszty, czasochłonność oraz ograniczoną dostępność porównywalnych danych. Częściej wykorzystuje się dobór reprezentatywnej (losowej) próby osiedli w skali danego obszaru lub miasta. Można również stosować celowy wybór osiedli o określonych cechach.
- 2) Delimitacja obszaru badań. O ile duża część badań nad osiedlami dotyczy jednostek o charakterze administracyjnym lub statystycznym, to jednak trzeba pamiętać, że pojęcie osiedla jest dużo szersze, zawiera zarówno komponent geograficzny, jak i społeczny. Określenie granic obszaru objętego badaniem wymaga zatem szczególnej uwagi i powinno uwzględniać z jednej strony strukturę przestrzenną osiedla, a z drugiej procesy społeczne w nim zachodzące. W warstwie geograficznej można definiować osiedle za pomocą określonych cech przestrzennych, w tym np. gęstości zaludnienia, a w warstwie społecznej kluczowe będą obszary nasilonych interakcji międzyludzkich, czyli takie, w których użytkownicy spędzają relatywnie najwięcej czasu. Można także kierować się zjawiskami percepcji i waloryzacji przestrzeni, wszak mieszkańcy najlepiej wiedzą, gdzie zaczyna się, a gdzie kończy dane osiedle. Oprócz tego, wyznaczając obszar opracowania, badacz musi jeszcze brać pod uwagę wykonalność badań, w tym możliwości pozyskania danych, prowadzenia badań empirycznych czy łatwość obserwacji, co dodatkowo komplikuje decyzję o przebiegu granic osiedla.
- 3) Wybór osób biorących udział w badaniach. W przypadku badań społecznych realizowanych w osiedlach dobór próby powinien być losowy zarówno w zakresie wyboru budynków mieszkalnych, jak i mieszkańców danego budynku. Tylko takie podejście gwarantuje reprezentatywność wyników.

4) Dobór metod badawczych. Głównym kryterium wyboru jest oczywiście podejmowany problem badawczy, który w dużej mierze determinuje ścieżki metodologiczne. W praktyce należy jednak uwzględnić również aspekty logistyczne, takie jak czas, środki finansowe, możliwości organizacyjne czy skład zespołu badawczego. Dążenie do wyboru optymalnej metody w sytuacji ograniczonych zasobów może przyczynić się do większej efektywności prowadzonych badań. W przypadku studiów nad osiedlami decyzja w zakresie metodologii sprowadza się najczęściej do wyboru między technikami obiektywnymi i subiektywnymi. Metody obiektywne stosowane są chętniej, odwołują się bowiem do danych zastanych dla jednostek administracyjnych i oferują wiarygodne wyniki porównywalne dla różnych lokalizacji. Z kolei metody subiektywne odwołują się do faktu, że podstawowym podmiotem badań w osiedlach jest człowiek, z jego percepcją i zindywidualizowaną oceną środowiska życia. Wyniki metod subiektywnych trudno jest agregować, chociaż dają one unikatowy wgląd w procesy zachodzące na poziomie sąsiedzkim. Generalnie, o ile to możliwe, najlepszym rozwiązaniem jest stosowanie metod obiektywnych i subiektywnych łącznie, co gwarantuje uzyskanie całościowego, wszechstronnego obrazu osiedla.

Opracowując plan badań i przygotowując zestaw metod badawczych na potrzeby projektu, przeprowadzono systematyczną dyskusję w zakresie wszystkich opisanych wyżej zagadnień. Będące jej wynikiem decyzje metodologiczne opisano szczegółowo w kolejnych podrozdziałach.

## 2.2. Cel badań

Nadrzędnym kryterium wyboru metod badawczych jest cel, jakiemu mają służyć. Celem prezentowanych tu badań jest opracowanie teoretycznego modelu lokalnego centrum usługowego (Modelu LCU) opisującego kryteria optymalnej lokalizacji oraz zasady zarządzania lokalnymi centrami usługowymi na obszarach zurbanizowanych w Polsce. Osiągnięcie tego celu wymaga identyfikacji i oceny procesów planowania i wdrażania koncepcji dotyczących usług przez władze samorządowe w różnych kontekstach osadniczych oraz pogłębionej analizy (przestrzennej, społecznej i ekonomicznej) funkcjonowania istniejących, dających się wyodrębnić lokalnych centrów usługowych.

W podrozdziale *Konceptualizacja problematyki LCU* wyróżniono dziewięć wątków badawczych w podziale na dwa komponenty: **atrakcyjność**

i **dostępność**. Każdemu z wątków przypisano określone pytania badawcze, definiując tym samym zakres przedmiotowy badań. Aby jednak możliwe było przeprowadzenie tak wszechstronnych studiów, konieczna jest przemyślana operacjonalizacja problematyki badań, czyli wybór odpowiednich metod i narzędzi oraz przygotowanie procedur badawczych (por. Górny 2008; Dobrodziej 2016). W tym celu posłużono się strategią *mixed methods research* łączącą różne techniki badawcze.

### 2.3. Strategia *mixed-methods research*

Prezentowane badania mają charakter interdyscyplinarny, zgodnie z postulatem urbanistyki jako „polinauki” (Gzell 2013). Metody badań zostały podporządkowane poszczególnym wątkom badawczym wyróżnionym na etapie konceptualizacji. Ze względu na wysoką złożoność problematyki badań w projekcie Model LCU zastosowano strategię „triangulacji” lub inaczej *mixed methods research* (por. Gray 2004; Venkatesh, Brown, Sullivan 2016), która dąży do pozyskania w obrębie analizowanego przypadku zarówno danych ilościowych, jak i jakościowych przy użyciu więcej niż jednej techniki badawczej. Wykorzystanie różnych metod gwarantuje uzyskanie szerokiego obrazu badanych zjawisk, pozwala również zniwelować słabe strony poszczególnych dyscyplin naukowych.

W najprostszym ujęciu zastosowane w pracy metody można podzielić według dziedzin, do których należą (tab. 2.1). Podział ten ma jednak wyłącznie charakter porządkujący, ponieważ w praktyce uzyskanie odpowiedzi na postawione wcześniej pytania badawcze wymagało jednoczesnego stosowania różnych metod. Na przykład w celu poprawnego przeprowadzenia analiz dostępności czasowej, które formalnie należą do nauk geograficznych, niezbędne było wykonanie badań społecznych, które pozwoliły na określenie typowych odległości pokonywanych przez użytkowników w drodze do LCU. Analogicznie właściwa interpretacja wyników badań społecznych wymagała ich wizualizacji w postaci map i kartogramów wykonywanych zgodnie z metodologią nauk geograficznych.

Zgodnie z podejściem *mixed-method research* dane uzyskane w trakcie badań powinny cechować się wysoką wartością poznawczą i być ze sobą powiązane w logiczny sposób, a przede wszystkim gwarantować porównywalność wyników między poszczególnymi studiami przypadku. Aby spełnić te kryteria, w projekcie przyjęto jednolity schemat postępowania dla wszystkich analizowanych lokalizacji.

Tabela 2.1. Najważniejsze techniki badawcze wykorzystywane w projekcie Model LCU w ramach strategii *mixed-methods research*

Dyscyplina naukowa	Technika badawcza	Podmiot objęty badaniem
Polityka samorządowa	Analiza treści	Dokumenty polityki przestrzennej (strategie rozwoju, studia uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego, miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego)
Geografia i gospodarka przestrzenna	Wizja lokalna i inwentaryzacja	Usługi, przestrzenie publiczne, formy zabudowy
	Analiza dostępności czasowej	Usługi, przystanki transportu zbiorowego, miejsca zamieszkania
Socjologia miasta	Mapowanie behawioralne	Użytkownicy przestrzeni publicznych
	Ankiety	Użytkownicy przestrzeni publicznych, mieszkańcy, usługodawcy
	Wywiady pogłębione	Władze samorządowe, urbaniści, lokalne organizacje pozarządowe

Źródło: opracowanie własne.

## 2.4. Program i zakres badań

Prezentowany program został wypracowany w toku badań teoretycznych, dyskusji w interdyscyplinarnym zespole badawczym oraz konsultacji z ekspertami z zagranicy. Do badań wytypowano pięć LCU w Polsce i dwa LCU za granicą (w Danii i Czechach). Szczegółowy opis każdego studium przypadku (*case study*) zamieszczono w jednym z kolejnych podrozdziałów. Na potrzeby opisu metod badawczych należy stwierdzić, że każde z pięciu polskich studiów przypadku, a po części również dwa studia przypadku realizowane za granicą, przebiegało według następującego, ogólnego schematu:

- 1) wybór gminy, w której prowadzone będą badania na podstawie przeglądu dokumentów polityki przestrzennej dla funkcjonalnych obszarów miejskich (FUA),



- 2) wywiady pogłębione z władzami samorządowymi oraz z innymi interesariuszami występującymi w gminie, związanymi z polityką przestrzenną,
- 3) analiza dokumentów polityki samorządowej (strategii, planów) w zakresie usług i ich relacji do terenów mieszkaniowych, analiza dostępnych danych statystycznych dotyczących obiektów usługowych,
- 4) wybór obszaru do badań szczegółowych: może to być istniejące LCU lub podobnie funkcjonująca przestrzeń nasycona usługami codziennymi,
- 5) przeprowadzenie badań terenowych: szczegółowa inwentaryzacja, mapowanie behawioralne, ankiety z użytkownikami i mieszkańcami, ankiety z usługodawcami,
- 6) analizy dostępności czasowej usług za pomocą różnych środków transportu, ustalenie liczby mieszkańców w poszczególnych strefach czasowych,
- 7) opracowanie wyników badań, ich synteza i interpretacja.

Tak zarysowany program badań był każdorazowo dopasowywany do konkretnego kontekstu osadniczego, przestrzennego i politycznego. Warunkiem takiej adaptacji było zachowanie zasady porównywalności wyników, dlatego w trakcie badań dążono do zbliżonego nasycenia danymi w poszczególnych studiach przypadku. Badania realizowano zgodnie z metodologią zaproponowaną przez B. Flyvbjerga (1991, 2004), który stwierdził, że każde badanie dotyczące planowania przestrzennego powinno mieć potencjał do zastosowania w praktyce politycznej (tzw. *phronetic research*).

Ostateczny bilans wszystkich zrealizowanych wątków badawczych przedstawiono w tab. 2.2. Wszystkie studia przypadku w Polsce zostały objęte pełnym zakresem badań, zaś w przypadku studiów zagranicznych zakres analiz zawężono do wybranych wątków z uwagi na trudności organizacyjne i barierę językową. Badania przeprowadzono w okresie od marca 2017 r. do lipca 2019 r.

Tabela 2.2. Zakres badań przeprowadzonych w latach 2017–2019 w poszczególnych lokalizacjach objętych projektem

LCU	Badania geograficzne			Badania polityki samorządowej	Badania społeczne			
	Inwentaryzacja przestrzeni publicznych	Inwentaryzacja usług	Analiza dostępności czasowej		Analiza treści dokumentów planistycznych	Ankiety z mieszkańcami i z użytkownikami przestrzeni publicznych	Ankiety z usługodawcami	Mapowanie behawioralne
Wrocław: pl. Pereca	+	+	+	+	+	+	+	+
Siechnice: Rynek	+	+	+	+	+	+	+	+
Ostrów Wielkopolski: ul. Waryńskiego i ulice sąsiednie	+	+	+	+	+	+	+	+
Warszawa: ul. Mołdawska	+	+	+	+	+	+	+	+
Zabierzów: ul. Kolejowa i ulice sąsiednie	+	+	+	+	+	+	+	+
Praga: osiedle Prosek	+	+					+	+
Kopenhaga: osiedle Sydhavn	+	+					+	+

Źródło: opracowanie własne. Uwaga: szczegółowy opis każdego studium przypadku zamieszczono w kolejnym rozdziale.

## 2.5. Kryteria wyboru lokalizacji do badań

### 2.5.1. Wybór gmin reprezentujących różne konteksty osadnicze

Zgodnie z założeniami projektu (w tym zwłaszcza wnioskiem o finansowanie projektu badawczego złożonym w NCN w grudniu 2015 r.) procedura wyboru lokalizacji do badań empirycznych obejmowała dwa etapy. W pierwszym, wstępnym etapie badania objęły 30 dużych miast Polski rozumianych jako miasta centralne wraz z szerszą strefą miejską, czyli tzw. *functional urban area* – FUA (dawniej *larger urban zone* – LUZ, por. GUS 2012). Taka liczba miast ma pozwolić na zachowanie standardu wielkości próby dla badań jakościowych, gdzie podstawową wielkością próby jest 30 przypadków (DePaulo 2000). W drugim etapie wybrano 5 lokalnych centrów usługowych w Polsce i 2 za granicą (w Danii i Czechach) do badań szczegółowych w formie studiów przypadku (*case studies*).

W Polsce na potrzeby statystyki wyznaczono 58 obszarów FUA. Pierwotnie były one wytyczone w sposób arbitralny jako miasta centralne i pierścienie okalających je gmin, następnie w roku 2012 ich zasięg został zweryfikowany na podstawie danych dotyczących dojazdów do pracy i dziś za obszar funkcjonalny uznaje się miasto centralne wraz z gminami, z których co najmniej 15% populacji dojeżdża do pracy do miasta centralnego. W FUA zamieszkuje około 55% całej populacji Polski (Filas-Przybył, Kowalewski 2012).

Pierwotnie przy wyborze próby 30 FUA do badań wstępnych zamierzano uwzględnić następujące czynniki: zróżnicowanie regionalne kraju; zasoby danych statystycznych Eurostatu; dynamikę zjawisk przestrzennych, w tym zwłaszcza liczbę budynków oddanych do użytku (wg BDL GUS dla gmin lub powiatów); rangę administracyjną (FUA miast wojewódzkich vs. FUA miast niewojewódzkich, ze szczególnym uwzględnieniem byłych miast wojewódzkich); formę organizacyjną (Unia Metropolii Polskich, Obszary Funkcjonalne Miast Wojewódzkich, Związki Metropolitalne, Stowarzyszenia Gmin i Powiatów itp.); treść dokumentów strategicznych/planistycznych na poziomie wojewódzkim (podejście do kwestii centrów usługowych, jakości życia, spójności terytorialnej itp.); podział administracyjny kraju (z każdego województwa co najmniej 1 FUA, co najwyżej 2 FUA).

Bliższy ogląd danych dostępnych dla FUA zmusił jednak zespół badawczy do weryfikacji opisanego tu sposobu doboru próby. Ze względu na niski stopień wypełnienia tabel Eurostatu danymi dla polskich FUA rozpatrzono następujące możliwości ich uzupełnienia z innych źródeł:

- odrzucono możliwość wygenerowania danych dla FUA na podstawie danych dla gmin publikowanych w BDL GUS – po pierwsze z uwagi na dużą liczbę jednostek, a po drugie ze względu na brak granic administracyjnych poszczególnych FUA (nie wiadomo, jakie gminy należą do danego FUA),
- dane w agregacji powiatowej dostępne w BDL GUS uznano za nieprzydatne – ich wykorzystanie byłoby zbyt dużym uproszczeniem, ponieważ obszary powiatów zwykle nie pokrywają się z obszarami FUA (zob. mapa polskich LUZ, GUS 2012),
- klasyfikacja NUTS3 (podregiony stanowiące zgrupowanie kilku powiatów) nie może nawet w przybliżeniu zastąpić klasyfikacji FUA, ponieważ wiele jednostek NUTS3 zawiera w sobie więcej niż jeden FUA i odwrotnie – jeden FUA obejmuje często kilka NUTS3 (zob. Eurostat 2016a),
- dane Eurostat Urban Audit dotyczące percepcji miasta (*perception survey*) dostępne są tylko dla Warszawy, Krakowa, Gdańska i Białegostoku, zatem dla badań porównawczych w skali kraju są nieprzydatne (zob. Eurostat 2016b),
- dostępne w Eurostat dane dla miast (*cities and greater cities*) mogą być częściowym uzupełnieniem danych dla FUA, chociaż nie zawierają informacji dla obszarów sąsiadujących z miastem centralnym; interesujący przykład Górnośląskiego Związku Metropolitalnego jako jedyne polskiego *greater city* również okazuje się nieprzydatny z uwagi na luki w zasobach danych.

W tej sytuacji, wobec istotnych braków w zakresie danych liczbowych (statystycznych) lub ich nieprzystawalności do obszarów FUA, postanowiono przypisać większą wagę danym jakościowym, czyli dokumentom polityki samorządowej oraz tworzącym je instytucjom. W okresie od listopada 2016 r. do marca 2017 r. przeprowadzono kwerendę dokumentów dla wszystkich 58 istniejących w Polsce obszarów funkcjonalnych.

Wyniki tego badania (Damurski, Kriesel, Ładysz i in. 2018) wskazują, że kształtowanie przestrzeni publicznej w obszarach funkcjonalnych podlega regułom planowania makrostrukturalnego, czyli dotyczy przede wszystkim aspektów infrastrukturalnych o znaczeniu metropolitalnym i regionalnym, a tylko w niewielkim stopniu (lub wcale) uwzględnia perspektywę lokalną (mezostrukturalną, mikrostrukturalną), w której rozważa się problemy kompozycji przestrzeni publicznej potrzeb społeczności lokalnej, relacji społecznych i zachowań konsumenckich.

Procedura wyboru próby do badań wstępnych była zatem następująca: 58 FUA → wybór tych, które posiadają własną politykę → wybór tych,

które posiadają dokumenty zawierające odniesienia do zagadnienia usług → 30 FUA → wybór takich gmin, które odzwierciedlają zróżnicowanie geograficzne kraju, reprezentują różne sytuacje osadnicze oraz wykazują potencjał do nawiązania współpracy na potrzeby projektu Model LCU → 5 studiów przypadku.

### 2.5.2. Wybór lokalizacji do badań szczegółowych (studia przypadku)

Jak już ustalono, realizacja badań terenowych opierała się na planie studiów przypadku. Oznacza to, że podstawową jednostką obserwacji była każdorazowo jedna z gmin należących do FUA, a dokładnie – wydzielony fragment przestrzeni pełniący funkcję lokalnego centrum usługowego. Realizacja próby następuje w sposób celowy – poszczególne studia przypadków były dobierane z uwzględnieniem następujących kryteriów:

- zróżnicowanie geograficzne kraju (czyli potrzeba uwzględnienia miejsc zlokalizowanych w regionach w różnych częściach Polski, co poniekąd ma odzwierciedlać ewentualne różnice w kulturze politycznej),
- zróżnicowanie form osadniczych pozwalające zaobserwować różnice między dużymi ośrodkami miejskimi, miastem średnim i strefami podmiejskimi,
- forma przestrzenna – każdorazowo powinna to być możliwie zwarta, dająca się wyróżnić z otoczenia przestrzeń mieszkaniowa, cechująca się wyraźnymi powiązaniem funkcjonalnymi w skali lokalnej (osiedle mieszkaniowe, *neighbourhood*),
- odległość od centrum dużego miasta i od innych dużych ośrodków usługowych, tak aby zniwelować zjawisko konkurencji, które mogłoby determinować zakres oferowanych usług i zachowania terytorialne mieszkańców (np. nie powinna to być zabudowa śródmiejska z uwagi na zbyt duże nasycenie usługami, zbyt małą odległość od centrum miasta i unikatowy charakter zabudowy),
- struktura funkcjonalno-przestrzenna – wyznaczając granice obszaru badań należy uwzględnić usługi występujące w sąsiedztwie LCU (zwłaszcza usługi publiczne, np. przychodnie, szkoły, kościoły) oraz układ przestrzenny osiedla, w tym układ ciągów komunikacyjnych,
- doświadczenie w kształtowaniu systemu usług w danej gminie, w tym zwłaszcza w planowaniu ośrodków usługowych różnych szczebli,
- wykonalność planowanych badań, w tym gotowość władz lokalnych do współpracy z Politechniką Wrocławską w ramach projektu Model LCU.

Przy wyborze miejsc do badań empirycznych został zastosowany celowy dobór próby, zgodnie z metodologią opisaną przez M.L. Ohmer, C. Coulton, D.A. Freedman i in. (2019). Poszczególne przypadki zostały wytypowane tak, aby odpowiadały różnym kontekstom osadniczym, ze szczególnym uwzględnieniem dużych miast, średnich miast oraz przedmieść należących do FUA. Świadomie pominięto tu małe miasta (choć w obszarach funkcjonalnych miast znajduje się ich kilkadziesiąt), ponieważ funkcje LCU zwykle pełni w nich samo centrum miasta, a to mogłoby niekorzystnie wpływać na porównywalność wyników badań. Dodatkowo starano się uwzględnić zróżnicowanie geograficzne kraju, dobierając przykłady z różnych części Polski. Wyselekcjonowana w ten sposób próba nie jest zatem reprezentatywna pod względem statystycznym, ale oddaje przypadki, które można uznać za typowe dla aktualnych trendów osadnictwa w Polsce (tab. 2.3).

Tabela 2.3. Ogólne dane dotyczące próby badawczej

Nazwa miejscowości	Typ osadniczy	Liczba mieszkańców	Lokalizacja w skali kraju
Warszawa	Duże miasto	1758143	Wschodnia część Polski
Wrocław		638364	Południowo-zachodnia część Polski
Ostrów Wielkopolski	Średnie miasto	72411	Południowo-zachodnia część Polski
Siechnice	Przedmieścia	7245	Południowo-zachodnia część Polski
Zabierzów		5418	Południowa część Polski
Praga (Hlavní město Praha)	Duże miasto	1294513	Północno-zachodnia część Czech
Kopenhaga (København)		559440	Wschodnia część Danii

Źródło: (GUS 2018) (dane dla miast polskich za rok 2017) oraz (Eurostat 2018) (dane dla Kopenhagi za rok 2013, dla Pragi za rok 2017).

Uzupełnieniem studiów prowadzonych w Polsce były dwa studia przypadków przeprowadzone w Danii i Czechach. Przy wyborze lokalizacji do badań uwzględniono następujące aspekty:

- sugestie ekspertów z danego kraju (prof. H.T. Andersen w Danii i prof. K. Maier w Czechach);
- stopień rozwoju danego LCU – preferowano ośrodki ugruntowane i dobrze funkcjonujące, co ma stanowić punkt odniesienia dla sytuacji analizowanych w Polsce.

W efekcie przedmiotem badań uczyniono wybrane osiedla Pragi i Kopenhagi, a więc dużych miast stołecznych. Szczegółowy opis wszystkich studiów przypadku zaprezentowano poniżej.

## **2.6. Siedem studiów przypadku**

Każde osiedle ma swoistą, wewnętrzną strukturę socjoprzestrzenną, będącą wypadkową odmiennych form przestrzennych i wzorów praktyk przestrzennych (por. Smagacz-Poziemska 2015). Mając na względzie ową swoistość, miejsca do badań szczegółowych zostały wybrane tak, aby występowała w nich koncentracja usług codziennych w sąsiedztwie terenów mieszkaniowych oraz używana przez mieszkańców przestrzeń publiczna – choćby niewielka, ale czytelna i zarezerwowana dla ruchu pieszego (ryc. 2.1 i 2.2). W przypadku dużych i średnich miast (Warszawa, Wrocław, Ostrów Wielkopolski, Kopenhaga, Praga) wybrano lokalizacje z dala od centrum, poza obszarami śródmiejskimi, które ze względu na duże nasycenie usługami (w tym usługami wyższego rzędu) mogły rodzić trudności delimitacyjne.

### **2.6.1. Warszawa: ul. Mołdawska**

LCU przy ulicy Mołdawskiej w Warszawie leży w granicach dzielnicy Ochota i ma powierzchnię około 11 ha. Jego centralnym punktem jest średniej wielkości plac targowy o wieloletniej historii. Zabudowa mieszkaniowa ma charakter mieszany, z dużym udziałem kilkudziesięcioletnich bloków i domoszką apartamentowców z ostatnich 15 lat. Nasycenie usługami jest bardzo duże, a zakres oferowanych usług obejmuje m.in. dwa dyskonty spożywcze, banki, szkołę, restaurację, bibliotekę, aptekę, kościół i wiele innych. Dobry dostęp do transportu zbiorowego zapewnia pobliska ul. Żwirki i Wigury znajdująca się w odległości 350 m od targowiska. System przestrzeni publicznych jest stosunkowo ubogi, ogranicza się do chodników z towarzyszącą im zielenią i jednego tarasu pieszego w rejonie ul. Raławickiej. Niedobór przestrzeni publicznych rekompensują częściowo zrewitalizowane podwórza między blokami mieszkalnymi.

### **2.6.2. Wrocław: pl. Pereca**

Plac Pereca we Wrocławiu wraz z odchodzącymi od niego ulicami tworzy obszar o powierzchni około 12 ha. Jest to dobrze ukonstytuowane LCU, składające się przeważnie z przedwojennej zabudowy kamienicowej,

z usługami w parterach, uzupełnionej zabudową blokową z okresu socjalizmu i zabudową pierzeją z lat 90. XX w. W rejonie placu Pereca występuje duża różnorodność usług, w tym dyskont spożywczy, kilka szkół i przedszkoli, poczta, apteki, cukiernia z kawiarnią, bank, kościół i filia biblioteki miejskiej. Osiedle ma bardzo dobry dostęp do transportu zbiorowego: w ciągu sąsiadującej ul. Grabiszyńskiej przebiega kilka linii tramwajowych i autobusowych. Przestrzenie publiczne są stosunkowo zadbane, cechują się czytelnym układem liniowo-koncentrycznym z tarasem pieszym wzdłuż ul. Pereca i zieleńcem na pl. Pereca. Występujący w tym LCU ruch samochodowy o stosunkowo dużym natężeniu utrudnia przemieszczanie się pomiędzy punktami usługowymi rozmieszczonymi po obu stronach ulic.

### **2.6.3. Ostrów Wielkopolski: ul. Waryńskiego, Śmigielskiego i Paderewskiego**

Wybrane do badań LCU w Ostrowie Wielkopolskim ma strukturę liniową i dwubiegunową zarazem: jest rozciągnięte wzdłuż ul. Śmigielskiego i obejmuje dwie koncentracje usług (przy ul. Waryńskiego i przy ul. Paderewskiego). Łączna powierzchnia to około 12 ha. W tkance urbanistycznej tego obszaru przeważają bloki mieszkalne z okresu socjalizmu, uzupełnione pojedynczymi budynkami mieszkaniowo-usługowymi. W sektorze usługowym wyróżniają się takie obiekty, jak stacja benzynowa, dyskont spożywczy, kościół, restauracja, szkoła i apteka. Przestrzenie publiczne są rozczłonkowane, podzielone ulicami, choć zaznacza się wyraźna oś piesza w kierunku północ-południe wzdłuż ul. Śmigielskiego. Głównymi ulicami LCU przebiegają linie autobusowe ostrowskiej komunikacji zbiorowej.

### **2.6.4. Siechnice: Rynek**

Siechnickie LCU jest przykładem założenia podmiejskiego, które rozwinęło się w ostatnich latach na obszarze dawnej podwrocławskiej wsi. Nowo wybudowany (2014–2017) Rynek obejmuje rozległy plac pieszki o wydłużonym kształcie, przy którym zlokalizowano nowy budynek Urzędu Miasta oraz budynki apartamentowe w układzie pierzejowym z usługami w parterach. Obszar opracowania ma powierzchnię około 5 ha. Kiełkujący dopiero sektor usługowy obejmuje piekarnię, kawiarnię, bank, niewielkie sklepy (w tym sklep spożywczy typu *convenience*), przedszkole i kościół. Ponadto na części placu zorganizowano okresowe targowisko w postaci niewielkich straganów otwieranych w określone dni tygodnia.



Dostęp do transportu zbiorowego jest ograniczony do jednej linii autobusowej przebiegającej ul. Kościelną.

### **2.6.5. Zabierzów: ul. Kolejowa i ulice sąsiednie**

W Zabierzowie, podobnie jak w Siechnicach, LCU jest jednocześnie gminnym ośrodkiem usługowym. Trzon założenia liczącego łącznie około 11 ha tworzy nowo wybudowany (2014–2018) obszerny plac pieszy z reprezentacyjnym ratuszem. Dookoła placu mają w niedalekiej przyszłości powstać budynki mieszkalne o charakterze kamienicowym z usługami w parterach. W niewielkiej odległości od Rynku znajduje się stacja kolejowa zapewniająca bezpośrednie połączenie z centrum Krakowa. Poza Rynkiem system przestrzeni publicznych jest podporządkowany układowi ulicznemu, z główną osią wzdłuż ul. Kolejowej wiodącą od stacji do kompleksu zabudowy wielorodzinnej przy ul. Cmentarnej. Zakres usług oferowanych w LCU obejmuje dwa supermarkety, bank, piekarnię, kawiarnię, pocztę, kościół, szkołę, centrum sportowe oraz okresowe targowisko (czynne tylko w soboty). Z uwagi na wiejski charakter centralnej części Zabierzowa w lokalnym centrum dominuje zabudowa jednorodzinna wolnostojąca (dawniej zagrodowa) z niewielką domieszką zabudowy wielorodzinnej. Istotnym zaburzeniem struktury funkcjonalno-przestrzennej tego obszaru jest droga tranzytowa w ciągu ul. Krakowskiej, która przecina oś północ-południe, tworząc wyraźną barierę dla ruchu pieszego. Paradoksalnie jest ona również otoczona licznymi usługami.

### **2.6.6. Kopenhaga: Sydhavn**

Dzielnica Sydhavn (duń. Port Południowy) w Kopenhadze zbudowana na początku XX w. była pierwotnie osiedlem zamieszkałym przez klasę robotniczą. Wytypowany obszar LCU o powierzchni około 14 ha obejmuje zabudowę mieszkaniową wielorodzinną o stosunkowo dużej skali. Długie ulice i duże place wyposażone są w liczne lokale usługowe w parterach budynków, tworząc czytelny system przestrzeni publicznych. Wzdłuż ulicy Borbjergsvej biegnie linia autobusowa, a w niedużej odległości znajduje się stacja kolei podmiejskiej. Sektor usługowy jest różnorodny, w jego skład wchodzi m.in. supermarket, kawiarnie, apteki, szkoły, dom kultury, kościół oraz stacja benzynowa. Z uwagi na liczne problemy społeczne i ekonomiczne dzielnica Sydhavn jest obecnie objęta zintegrowanym programem odnowy o charakterze *business improvement district*.

### 2.6.7. Praga: Prosek

Liczące 13 ha LCU na osiedlu Prosek jest efektem działań urbanistycznych prowadzonych w północnej części Pragi od końca lat 60. do lat 80. XX w. Składające się głównie z wysokich bloków osiedle Prosek podzielone jest na dwie części szerokim pasem zieleni, który stanowi nie tylko wielkoskalową oś kompozycyjną, ale jest również podstawowym elementem systemu przestrzeni publicznych. Wokół niego zlokalizowano liczne obiekty usługowe, do których należą m.in. dyskonty spożywcze, szkoły, piekarnie, restauracje i puby, a okresowo pojawiają się również stragany uliczne. Dobrze skomunikowane za pośrednictwem metra i kilku linii autobusowych LCU Prosek charakteryzuje się wysoką dostępnością dla użytkowników, a jedynym problemem są duże odległości między poszczególnymi punktami oraz nadmiar samochodów.

Charakter osiedli wchodzących w skład próby badawczej, w tym ich lokalizacja, dominujące formy zabudowy, nasycenie usługami, układ przestrzeni publicznych i sposób ich użytkowania przez mieszkańców, do pewnego stopnia determinuje zakres możliwych do zrealizowania badań empirycznych. Zanim jednak przedstawione zostaną wykorzystane w projekcie techniki badawcze, należy określić szczegółowo zasięg przestrzenny każdego LCU.

## 2.7. Delimitacja przestrzeni LCU

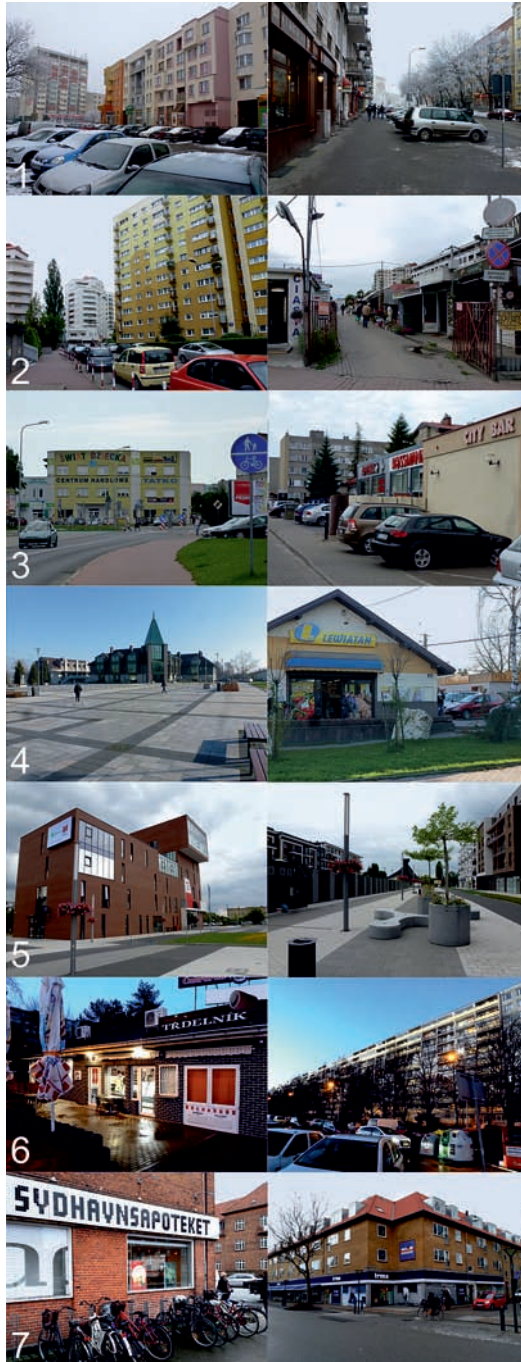
Jak już wspomniano, w badaniach nad osiedlami granice obszaru badawczego można wyznaczyć na podstawie kryteriów administracyjnych, statystycznych, przestrzennych lub społecznych (por. Ohmer, Coulton, Freedman i in. 2019). Wybór kryteriów zależy od celu badań oraz od wykonalności badań (czyli możliwości organizacyjnych zespołu badawczego). W praktyce badacze najczęściej opierają się na danych liczbowych związanych z intensywnością i sposobem użytkowania, przemieszczeniami transportowymi oraz wartością ekonomiczną terenu i obiektów. Metody te mają jednak charakter ilościowy, a co za tym idzie – pomijają kwestię zróżnicowania jakościowego zjawisk (Wojnarowska 2017).

Również M. Lewicka (2012), powołując się na G. Galstera (2001), wskazuje na różnice w definiowaniu obszaru sąsiedztwa w zależności od zastosowanego kryterium. Atrybutami odróżniającymi sąsiedztwa mogą być: cechy budynków (ich wielkość, materiały, z jakich są zbudowane, gęstość zabudowy), infrastruktura (drogi, usługi), skład demograficzny mieszkańców (wiek, status rodzinny, przynależność do grupy etnicznej), status



Ryc. 2.1. Poglądowe mapy obrazujące obszary lokalnych centrów usługowych wytypowane do badań:  
 1) Wrocław: pl. Pereca, 2) Warszawa: ul. Mołdawska, 3) Ostrów Wielkopolski: ul. Waryńskiego, Śmigielskiego i Paderewskiego, 4) Zabierzów: ul. Kolejowa i ulice sąsiednie, 5) Siechnice: Rynek, 6) Praga: Prosek, 7) Kopenhaga: Sydhavn.

Źródło: opracowanie własne. Źródła map podkładowych: <https://www.geoportal.wroclaw.pl/>, <https://serwis.wrosip.pl/imap/>, <http://www.mapa.um.warszawa.pl>, <http://mapy.geoportal.gov.pl/>, <http://www.geoportal.praha.cz>, <http://kbhkort.kk.dk/spatialmap?>



Ryc. 2.2. Przykładowe fotografie obrazujące obszary wytypowane do badań: 1) Wrocław: pl. Perca, 2) Warszawa: ul. Mołdawska, 3) Ostrów Wielkopolski: ul. Waryńskiego, Śmigielskiego i Paderewskiego, 4) Zabierzów: ul. Kolejowa i ulice sąsiednie, 5) Siechnice: Rynek, 6) Praga: Prosek, 7) Kopenhaga: Sydhavn.

Źródło: fot. Ł. Damurski

społeczny i klasa społeczna mieszkańców, cechy środowiskowe (obecność wody, zieleni, zanieczyszczenie środowiska), odległość (od miejsc pracy, punktów usługowych, miejsc rozrywki), cechy interakcji między mieszkańcami (stopień zażyłości stosunków sąsiedzkich, aktywność podejmowana na rzecz sąsiedztwa), wreszcie cechy „sentymentalne”, takie jak poziom identyfikacji z miejscem, historyczne znaczenie budynków itp. I chociaż sąsiedztwo – jak konkluduje M. Lewicka – ma zawsze jakiś konkretny, ograniczony zasięg przestrzenny, to w zależności od rodzaju zastosowanego kryterium może obejmować większe lub mniejsze terytorium.

Idąc za sugestią autorów zajmujących się badaniami osiedli, przy wyznaczaniu granic LCU najlepiej posłużyć się metodami jakościowymi, takimi jak studia kartograficzne, przegląd literatury, obserwacja uczestnicząca, analiza miejsc pełniących funkcje kulturowe, określenie obszarów cechujących się znaczącym udziałem ruchu pieszego itp. W przypadku LCU delimitacja obszaru badań wymaga uwzględnienia tych cech, które stanowią jego wyróżniki jako miejsca skupiającego różnorodne aktywności mieszkańców osiedla. Do wyróżników takich można zaliczyć:

- morfologię – układ przestrzenny,
- fizjonomię – budynki i sposób zagospodarowania przestrzeni,
- strukturę funkcjonalną – ze szczególnym uwzględnieniem usług i handlu,
- cechy ekonomiczne – różnice w cenach gruntów i wynajmu nieruchomości,
- cechy społeczne – dające się wyróżnić miejsca spotkań i wymiany myśli (Wolaniuk 2008; Wallis 1979; Wojnarowska 2017).

W prezentowanej pracy kanwą, która określa zakres przestrzenny lokalnych centrów usługowych, są ulice i ciągi piesze sięgające od miejsca węzłowego (skupiającego najwięcej aktywności) do charakterystycznych punktów usługowych, takich jak sklep, biblioteka czy kościół. Dla zachowania porównywalności LCU w różnych kontekstach przyjęto zasadę, że w granicach obszaru badawczego mieszczą się wyłącznie budynki i obszary, które zawierają w sobie funkcję usługową (np. sklep zlokalizowany w parterze kamienicy mieszkalnej albo szkoła z boiskiem) oraz łączące je ogólnodostępne przestrzenie publiczne (nieogrodzone i dostępne całą dobę) i półpubliczne (ogrodzone, ale dostępne przez większą część dnia). Wyznaczone w ten sposób granice (zob. ryc. 2.3) nie uwzględniają zatem budynków o funkcji czysto mieszkaniowej, ponieważ rodziłoby to istotne dylematy delimitacyjne i podważało porównywalność poszczególnych przypadków (por. Komorowska 2018).



Ryc. 2.3. Mapa szczegółowa obrazująca granice LCU Wrocław: pl. Pereca wytyczone zgodnie z przyjętymi zasadami delimitacji.

Źródło: opracowanie własne. Źródło mapy podkładowej: <https://www.openstreetmap.org>

Obok samego LCU przedmiotem prezentowanych w pracy badań są również obszary sąsiednie, znajdujące się w strefie jego bezpośredniego oddziaływania. Ich jednoznaczna delimitacja nie jest jednak konieczna, ponieważ granice zasięgu oddziaływania LCU są uzależnione od tematu danego badania i dostosowane do bieżących potrzeb badawczych (może to być np. granica administracyjna osiedla lub izochrona dojścia pieszego).

## 2.8. Inwentaryzacja urbanistyczna

Inwentaryzację urbanistyczną przeprowadzono metodą tradycyjną. Podczas wizji lokalnej na mapie zaznaczano rozmieszczenie i charakterystyczne cechy poszczególnych kategorii przeznaczenia terenu: przestrzeni publicznych, zabudowy mieszkaniowej, usług, komunikacji, obszarów zieleni i rekreacji oraz innych funkcji (o ile takie występowały). Szczególną uwagę poświęcono przestrzeniom publicznym i usługom. W tej pierwszej

kategorii inwentaryzacja została przeprowadzona z uwzględnieniem następujących elementów:

- tereny z dopuszczeniem ruchu samochodowego,
- parkingi,
- tereny piesze,
- tereny zieleni,
- tereny z nieutwardzoną nawierzchnią,
- wody powierzchniowe,
- infrastruktura sportowo-rekreacyjna (np. siłownie na powietrzu),
- strefy z siedziskami,
- przystanki komunikacji zbiorowej,
- stojaki na rowery (ewentualnie stacje roweru miejskiego),
- pomniki, monumenty, fontanny itp.

W zakresie usług w fazie badań pilotażowych przeprowadzono szczegółową inwentaryzację pl. Pereca we Wrocławiu obejmującą następujące atrybuty: rodzaj punktu (obiektu) usługowego, nazwa, adres, lokalizacja w budynku (samodzielny obiekt/parter budynku/wyższe kondygnacje budynku), forma własności (własna działalność/franczyza/sieć ogólnopolska lub międzynarodowa/usługa publiczna), typ usługi wg PKWiU 2015, klasyfikacja budynku wg PKWiU, szacowana wielkość powierzchni użytkowej (w tym zaplecze), szacowana liczba zatrudnionych. Uzyskane w ten sposób dane okazały się jednak nieprzydatne w kontekście budowania Modelu LCU, dlatego na etapie badań właściwych ograniczono liczbę atrybutów do dwóch, opisujących rodzaj punktu (obiektu) usługowego i jego lokalizację (adres/współrzędne).

Uzyskane w ten sposób dane dla wszystkich siedmiu studiów przypadku poddano digitalizacji w oprogramowaniu GIS, czyli zakodowano, tworząc mapy numeryczne. Ewentualne wątpliwości lub nieścisłości powstałe w trakcie kodowania rozstrzygano przez ponowną weryfikację w terenie lub odwołanie się do ogólnodostępnych źródeł mapowych (takich jak Google Maps, Open Street Map czy wyszukiwarki obiektów użyteczności publicznej POI). W ten sposób powstał wiarygodny i spójny zbiór danych przestrzennych, aktualny na rok 2017/2018, na bazie którego prowadzono dalsze badania (np. analizy dostępności czasowej).

## 2.9. Ankiety z użytkownikami LCU (PAPI)

Badania społeczne wśród mieszkańców i użytkowników LCU przeprowadzono z wykorzystaniem standaryzowanego kwestionariusza ankiety

(*paper and pencil interview* – PAPI). Respondentami były osoby dorosłe korzystające z przestrzeni publicznych, usług i udogodnień zlokalizowanych w obszarze objętym badaniem.

Pomiar przeprowadzono w dwóch grupach respondentów: wśród przechodniów przemieszczających się przez LCU oraz wśród mieszkańców budynków sąsiadujących z LCU. Uwzględniono przy tym kilka istotnych warunków zapewniających standaryzację badania. W pierwszej grupie ankietowano osoby przebywające w wytypowanych przez badaczy punktach w przestrzeniach publicznych LCU, a więc na chodnikach, placach zabaw, targowiskach, przy lokalach czy pasażach usługowych, handlowo-usługowych, które związane były z charakterystycznymi funkcjami danego ośrodka usługowego (ryc. 2.4). Pomiar zrealizowano w wyznaczonych dniach tygodnia (w dzień powszedni i w dzień wolny od pracy – zwykle środa i niedziela) oraz godzinach (przed południem, tj. między 9:00 a 12:00 i po południu, tj. między 16:00 a 19:00), przy zachowaniu reguł opartych na doborze co do tego (konkretnie co trzeciego) przechodnia spełniającego kryterium przystąpienia do próby, czyli będącego osobą powyżej 16 roku życia.



#### LEGENDA

— Granice LCU



1 Miejsca prowadzenia ankiet ulicznych

Ryc. 2.4. Miejsca, w których przeprowadzono badania ankietowe wśród przechodniów – użytkowników w LCU Warszawa: ul. Miodawska.

Źródło: opracowanie własne. Źródło mapy podkładowej: <http://www.mapa.um.warszawa.pl>



W drugiej grupie ankiety przeprowadzono wśród mieszkańców budynków (lokali mieszkalnych) usytuowanych w bezpośrednim sąsiedztwie LCU. Dystrybucji ankiet dokonano na podstawie specjalnie skonstruowanego operatu przestrzennego próby, który zawierał wykaz punktów adresowych i lokalowych wraz z regułami wyznaczającymi sposób dystrybucji ankiet w tych lokalach (co drugi lokal mieszkalny w danej klatce schodowej lub co drugi dom na danej ulicy). Respondenci otrzymywali arkusz ankiety do samodzielnego wypełnienia i po ustalonym czasie (zwykle 15–30 minut) zwracali go ankieterom. Wszystkie badania ankietowe – zarówno te uliczne, jak i te w lokalach mieszkalnych – zostały przeprowadzone przez przeszkolonych ankieterów, studentów Wydziału Architektury Politechniki Wrocławskiej.

Kolejnym warunkiem zapewniającym wysoką jakość pomiaru było zastosowanie jednolitych narzędzi badawczych. Standaryzowany kwestionariusz ankiety obejmował 13 pytań dotyczących preferencji i zwyczajów użytkowników LCU oraz 4 pytania metryczkowe opisujące cechy samych respondentów. Część pytań była stała dla wszystkich LCU, a część adaptowano do charakterystycznych funkcji i zasobów danego obszaru. Przykładowy kwestionariusz ankiety zamieszczono w załączniku na końcu książki.

Dla wszystkich LCU objętych badaniem wskazane reguły organizacji pomiaru były jednakowe, jednak z uwagi na brak możliwości pełnej kontroli parametrów próby badania nie mogą zostać uznane za reprezentatywne. Sam pomiar przeprowadzony został wg opisanych już reguł zapewniających jego standaryzację, ale uogólnianie jego wyników na inne populacje wymaga dużej ostrożności. W tabeli 2.4 pokazano strukturę zrealizowanych w ten sposób prób badawczych w każdym z badanych LCU.

Tabela 2.4. Struktura prób badawczych w grupie użytkowników i mieszkańców z uwzględnieniem sposobu organizacji pomiaru

LCU	Liczebność respondentów				Suma	
	Przechodnie w przestrzeniach publicznych		Lokatorzy w lokalach mieszkalnych			
	Liczba	%	Liczba	%	Liczba	%
Wrocław: pl. Pereca	64	21,7	95	29,4	159	25,7
Siechnice: Rynek	30	10,2	43	13,3	73	11,8
Ostrów Wielkopolski: ul. Waryńskiego i ulice sąsiednie	66	22,4	69	21,4	135	21,8
Warszawa: ul. Mołdawska	79	26,7	82	25,4	161	26,1
Zabierzów: ul. Kolejowa i ulice sąsiednie	56	19,0	34	10,5	90	14,6
Suma	295	100,0	323	100,0	618	100,0

Źródło: opracowanie własne.

Łącznie uzyskano 618 poprawnie wypełnionych kwestionariuszy. Różnice wielkości prób, w tym dysproporcje między liczbą ankiet realizowanych na ulicy i w lokalach mieszkalnych, wynikają z faktu, iż o ile w pomiarze wśród przechodniów wielkość próby każdorazowo była kontrolowana (z góry założona), o tyle liczba ankiet rozprowadzanych wśród lokatorów była pochodną z jednej strony skłonności do udzielania odpowiedzi, a z drugiej samej liczby lokali sąsiadujących z danym LCU. W konsekwencji udział respondentów-lokatorów w próbach realizowanych w Siechnicach i w Zabierzowie (stosunkowo niewielkich miejscowościach, o niskiej intensywności zabudowy) był najmniejszy.

## 2.10. Ankiety z usługodawcami (PAPI)

W badaniach wśród usługodawców działających w obszarze każdego LCU zastosowano metodę analogiczną do tej zastosowanej w przypadku użytkowników. Standaryzowany kwestionariusz ankiety obejmował 13 pytań merytorycznych oraz 3 pytania metryczkowe dotyczące charakteru i statusu samego usługodawcy (zob. przykład zamieszczony na końcu książki). Tematyka ankiety, najogólniej mówiąc, była związana z oceną warunków prowadzenia biznesu z uwagi na funkcjonalne zasoby otoczenia oraz charakterystykę użytkowników miejsca. Narzędzia w każdym z LCU były identyczne co do treści, a ewentualne modyfikacje wynikały z konieczności adaptacji pytań do przestrzeni, których dotyczyły ankiety.

Arkusze ankiet do samodzielnego wypełnienia dystrybuowano w miarę możliwości we wszystkich punktach usługowych znajdujących się w danym LCU za pośrednictwem przeszkolonych ankierów, studentów Wydziału Architektury Politechniki Wrocławskiej. Jako przestrzenny operat próby wykorzystano mapy obrazujące orientacyjne granice danego LCU. Preferowaną grupą respondentów byli właściciele danego przedsiębiorstwa, choć w praktyce ankiety wypełniali również pracownicy niższej rangi. Tym sposobem udało się zebrać łącznie 175 wypełnionych ankiet (tab. 2.5).

Tabela 2.5. Rozkład próby badawczej w grupie usługodawców

LCU	Liczba	%
Wrocław: pl. Pereca	58	33,1
Siechnice: Rynek	16	9,1
Ostrów Wielkopolski: ul. Waryńskiego i ulice sąsiednie	28	16,0
Warszawa: ul. Mołdawska	43	24,6
Zabierzów: ul. Kolejowa i ulice sąsiednie	30	17,2
Suma	175	100,0

Źródło: opracowanie własne.

Reprezentacja poszczególnych miejsc w próbie jest zróżnicowana. Wpływ na to ma nie tylko skuteczność akcji ankietowej, ale przede wszystkim charakter miejsca zdeterminowany pośrednio przez wielkość samej miejscowości. Czynnikiem o dużym znaczeniu jest również okres istnienia i funkcjonowania danego LCU. Fakt odmiennych charakterystyk poszczególnych obszarów badawczych wpływa na sposób analizy zebranego materiału empirycznego, który skoncentrowany jest na poszukiwaniu podobieństw i różnic między LCU, co pokazano w kolejnych rozdziałach.

Jak zaznaczono, preferowanym respondentem w badaniu był każdorazowo właściciel/współwłaściciel danego punktu usługowego, a w razie jego nieobecności lub niedostępności – osoba przez niego wskazana. W praktyce rozkład respondentów był dość zróżnicowany (tab. 2.6).

Tabela 2.6. Charakterystyka respondentów w próbie usługodawców

Rodzaj respondenta	Częstość	%
Właściciel/współwłaściciel	83	47,4
Menadżer/kierownik	25	14,3
Pracownik	64	36,6
Brak odpowiedzi	3	1,7
Ogółem	175	100,0

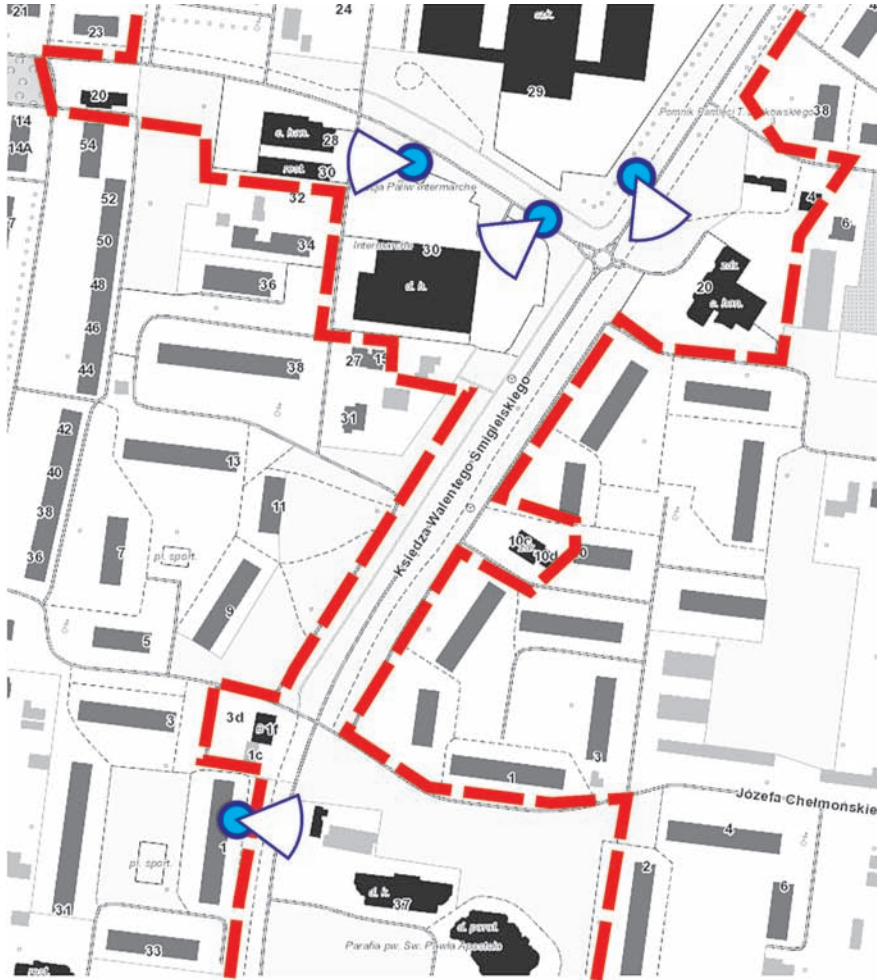
Źródło: opracowanie własne.

## 2.11. Obserwacja (mapowanie behawioralne)



Obok badań społecznych zakładających interakcję z użytkownikami LCU w celu pozyskania ich opinii na temat wyposażenia i funkcjonowania osiedlowych ośrodków usługowych, w projekcie Model LCU przeprowadzono również badania niereaktywne, obserwacyjne. W ramach tzw. mapowania behawioralnego, które zrealizowano w przestrzeniach publicznych wszystkich badanych LCU, analizowano czynności wykonywane w danym miejscu lub bardziej precyzyjnie: interakcje z przestrzenią. Przedmiotem badania nie były zatem przepływy ludzi między poszczególnymi miejscami, potoki ruchu pieszego ani natężenie tego ruchu. Mapowaniem objęto tylko te osoby, które w jakiś sposób korzystały z LCU, a nie te, które tylko przez nie przechodziły (np. w drodze z domu do pracy) albo przejeżdżały (samochodem, rowerem).

Do zapisu zastosowano arkusz obserwacji w postaci tabeli, w której notowano wszystkie osoby korzystające z LCU (zob. załącznik na końcu książki). Każdej osobie dedykowano jeden wiersz tabeli. W przypadku występowania kilku czynności na raz (np. osoba z psem prowadzi rozmowę

i pali papierosa) oznaczano każdą z nich; w rezultacie suma liczb w kolumnach była różna od liczby osób objętych badaniem. W przypadku grup osób (np. osoba dorosła z dziećmi lub sprzedawca rozmawiający z klientem) oznaczano osobno czynności wykonywane przez każdego badanego.



#### LEGENDA

-  Granice LCU
-  Punkty prowadzenia obserwacji (mapowanie behawioralne)

Ryc. 2.5. Miejsca prowadzenia obserwacji w LCU Ostrów Wielkopolski: ul. Waryńskiego, Śmigajskiego i Paderewskiego.

Źródło: opracowanie własne. Źródło mapy podkładowej: <http://mapy.geoportal.gov.pl/>

Badania przeprowadzono w określonych, charakterystycznych miejscach każdego LCU (zob. ryc. 2.5) w okresie wiosenno-letnim w różnych dniach tygodnia (1 dzień roboczy, najczęściej czwartek i 1 dzień wolny, niedziela) w formie piętnastominutowych obserwacji w 4 różnych porach dnia (w okresie aktywności dziennej): rano między 8:00 a 8:45; w południe między 12:00 a 12:45; po południu między 16:00 a 16:45; wieczorem między 20:00 a 20:45. Badanie przeprowadzili przeszkoleni obserwatorzy, studenci Wydziału Architektury Politechniki Wrocławskiej.

Tabela 2.7. Wielkość próby badawczej objętej mapowaniem behawioralnym

LCU	Liczba punktów obserwacyjnych	Obserwowane osoby	
		Liczba	%
Wrocław: pl. Pereca	5	1161	29,5
Siechnice: Rynek	5	641	16,3
Ostrów Wielkopolski: ul. Waryńskiego i ulice sąsiednie	4	576	14,6
Warszawa: ul. Mołdawska	5	799	20,2
Zabierzów: ul. Kolejowa i ulice sąsiednie	5	764	19,4
Suma	24	3941	100,0

Źródło: opracowanie własne.

Łącznie zebrano 3941 rekordów obserwacji (tab. 2.7). Rozkład liczby obserwowanych osób w poszczególnych lokalizacjach jest pochodną warunków pogodowych, w jakich prowadzono badanie oraz przyjętej liczby punktów obserwacyjnych. Pomimo różnic między poszczególnymi studiami przypadku uzyskana próba daje dobre podstawy do wnioskowania na temat przeważających zachowań i czynności wykonywanych przez użytkowników w przestrzeniach publicznych LCU. Szczegółową analizę tych czynności przeprowadzono w jednym z kolejnych rozdziałów.

## 2.12. Wywiady z interesariuszami LCU (IDI)

Model LCU ma być narzędziem służącym polityce samorządowej, dlatego oprócz samych użytkowników podmiotem badań muszą być również interesariusze działający w danej przestrzeni. Ich właściwe rozpoznanie i włączenie w proces podejmowania decyzji dotyczących lokalnych centrów usługowych jest warunkiem trwałego, zrównoważonego rozwoju.

Aby sprostać temu zadaniu, w projekcie wykorzystano metodę wywiadu pogłębionego (*in-depth interview* – IDI), która jest skutecznym spo-

sobem na rozpoznanie interesariuszy działających w poszczególnych osiedlach (zob. Yang 2014). Z przedstawicielami różnych grup przeprowadzono bezpośrednie rozmowy trwające około 60 minut, oparte o przygotowany wcześniej scenariusz wywiadu. Scenariusz wskazywał kluczowe wątki, które należy poruszyć w rozmowie, takie jak cechy przestrzeni publicznych, ich znaczenie dla kształtowania jakości życia w osiedlach mieszkaniowych, rola sektora usług w strukturze funkcjonalno-przestrzennej miasta, hierarchia ośrodków usługowych, definicja lokalnego centrum usługowego, aktorzy i interesariusze zaangażowani w podejmowanie decyzji przestrzennych, wzorce i dobre praktyki w podejmowaniu decyzji przestrzennych (zob. załącznik na końcu książki). Jednocześnie scenariusz pozostawiał zarówno respondentom, jak i badaczom swobodę w podejmowaniu wątków pobocznych.

Respondenci byli rekrutowani spośród trzech grup: urzędników, urbanistów (planistów przestrzennych) oraz lokalnych liderów (organizacji pozarządowych i władz osiedlowych). W trakcie rekrutacji posłużono się metodą „kuli śnieżnej”: pierwszego respondenta (najczęściej przedstawiciela urzędu) proszono o sugestię dotyczącą tego, kto mógłby być kolejnym rozmówcą.

Zgodnie z opisanymi wyżej założeniami w okresie od maja 2017 r. do czerwca 2018 r. przeprowadzono łącznie 17 wywiadów z wybranymi interesariuszami reprezentującymi różne grupy występujące w danym LCU (tab. 2.8).

Wszystkie wywiady (poza kilkoma wyjątkami, w których respondenci nie wyrazili zgody na nagranie lub które zostały przeprowadzone drogą zdalną) zostały nagrane w formacie audio, a następnie przeprowadzono ich transkrypcję, czyli zapis tekstowy. Pliki tekstowe poddano analizie treści z wykorzystaniem słów kluczowych oraz metody adnotacji, co pozwoliło na zachowanie ujednoczonej procedury badawczej.

### **2.13. Badania dostępności czasowej i przestrzennej**

Pośród opisanych w części teoretycznej podejść do zagadnienia dostępności usług na potrzeby badań empirycznych wybrano metodę wywodzącą się z nauk geograficznych, opartą na zastosowaniu narzędzi GIS. Zakłada ona – zgodnie z postulatami T. Hägerstranda (1970) – że przestrzeń można opisywać za pomocą wskaźników wyrażonych w jednostkach czasu, które odpowiadają łatwości przemieszczania się w drodze do różnych aktywności rozlokowanych na danym obszarze (Bryniarska,

Tabela 2.8. Lista respondentów (interesariuszy), z którymi przeprowadzono wywiady pogłębione

LCU	Respondenci (interesariusze)
Wrocław: pl. Pereca	<ol style="list-style-type: none"> <li>1) urbanista, były kierownik biura rozwoju miasta działającego w strukturach urzędu miasta,</li> <li>2) urbanista, pracownik biura rozwoju miasta działającego w strukturach urzędu miasta,</li> <li>3) przedstawicielka rady osiedla obejmującego obszar badanego LCU</li> </ol>
Siechnice: Rynek	<ol style="list-style-type: none"> <li>1) urbanistka, pracowniczka urzędu miasta</li> </ol>
Ostrów Wielkopolski: ul. Waryńskiego i ulice sąsiednie	<ol style="list-style-type: none"> <li>1) kierowniczką wydziału planowania przestrzennego w towarzystwie przedstawiciela wydziału inwestycji w urzędzie miasta,</li> <li>2) kierowniczką wydziału rozwoju miasta w urzędzie miasta,</li> <li>3) prezes spółdzielni mieszkaniowej działającej w obszarze badanego LCU</li> </ol>
Warszawa: ul. Mołdawska	<ol style="list-style-type: none"> <li>1) rzeczniczka prasowa urzędu dzielnicy, na terenie której znajduje się badane LCU w towarzystwie pracowniczki wydziału promocji w tym samym urzędzie,</li> <li>2) przedstawicielka kierownictwa stowarzyszenia architektów działającego na terenie Warszawy,</li> <li>3) przedstawiciele władz stowarzyszenia kupców działającego w obszarze badanego LCU</li> </ol>
Zabierzów: ul. Kolejowa i ulice sąsiednie	<ol style="list-style-type: none"> <li>1) kierowniczką wydziału planowania przestrzennego w urzędzie miasta w towarzystwie dwóch urbanistów, pracowników tego wydziału,</li> <li>2) radny rady gminy Zabierzów,</li> <li>3) przedstawiciel stowarzyszenia działającego na rzecz społeczności lokalnej w obszarze badanego LCU</li> </ol>
Praga: Prosek	<ol style="list-style-type: none"> <li>1) radny rady dzielnicy Prosek,</li> <li>2) była radna dzielnicy Prosek, urbanistka, lokalna działaczka społeczna</li> </ol>
Kopenhaga: Sydhavn	<ol style="list-style-type: none"> <li>1) menadżer dzielnicy,</li> <li>2) geograf urbanizacji, pracownik uniwersytecki</li> </ol>

Źródło: opracowanie własne.

Starowicz 2010). Zestawienie celów (np. punktów usługowych) z oporem przemieszczania się w przestrzeni (wynikającym z występowania różnych barier, np. rzek czy budynków) pozwala prowadzić wiarygodne, porównywalne analizy w różnych obszarach.

Po wstępnej dyskusji przeprowadzonej w interdyscyplinarnym zespole badawczym nad wynikami badań ankietowych, w tym zwłaszcza dotyczących sposobów docierania przez użytkowników do LCU, zdecydowano, że jedynym środkiem transportu rozpatrywanym w analizie dostępności będzie ruch pieszy. Powodów takiej decyzji było kilka:

- usługi lokalne z definicji powinny służyć mieszkańcom danego osiedla, którzy mają prawo dotrzeć do nich pieszo, np. w drodze z pracy do domu (por. Korzeniewski 1989),
- wszystkie LCU są bardzo dobrze lub dobrze zintegrowane z systemem transportu publicznego (autobus, tramwaj, kolej), co dodatkowo sprzyja pieszemu korzystaniu z usług na odcinku między przystankiem a miejscem zamieszkania,
- na krótkich dystansach rower jest nieefektywnym środkiem transportu,
- przemieszczanie się po osiedlu samochodem jest uciążliwe i statystycznie rzadkie wśród ankietowanych użytkowników LCU.

Dodatkowym argumentem przemawiającym za zawężeniem badań do ruchu pieszego jest powszechny trend w planowaniu przestrzennym wskazujący na potrzebę kreowania środowiska życia przyjaznego pieszym. Ma się to przyczynić do podniesienia wskaźnika dostępności pieszej (*walkability*) obszarów zurbanizowanych (zob. np. Zhang, Mu 2019), która poza korzyściami zdrowotnymi, przynosi redukcję zużycia energii, zanieczyszczenia powietrza i związanych z nimi wydatków publicznych. Dobra dostępność piesza przyczynia się także do większej liczby interakcji między ludźmi, sprzyja spójności społecznej i zwiększa atrakcyjność lokalnego rynku usług (por. Litman 2018).

Przeprowadzenie analizy dostępności pieszej na potrzeby budowania Modelu LCU wymagało trzech typów danych: 1) punktów źródłowych, czyli rozmieszczenia oraz liczby mieszkańców, 2) punktów celowych, czyli obiektów usługowych i przystanków transportu zbiorowego, 3) możliwych tras dojścia uwzględniających opór przemieszczania się w danej przestrzeni (por. Guzik 2003). Dane te pozyskano z różnych źródeł, wśród których najważniejsze były instytucje zajmujące się geodezją i kartografią oraz urzędy miast i gmin. W niektórych przypadkach dysponowano pełnym zakresem danych (Warszawa, Wrocław), a w innych część danych oszacowano na podstawie średniej gęstości zaludnienia w danym typie za-



budowy mieszkaniowej. Brakujące lub wątpliwe dane weryfikowano w trakcie wizji lokalnej w terenie.

Badania wykonano z wykorzystaniem narzędzi ArcGIS, a w szczególności modułu Network Analyst, który pozwala na przeprowadzenie analizy najkrótszej ścieżki (*shortest path*) i określenie obszarów obsługi dla poszczególnych typów usług. Sieć połączeń pieszych obejmowała te obszary LCU, w których możliwe jest poruszanie się na piechotę, a więc chodniki, aleje parkowe, przejścia pod budynkami, place, schody itp. Przyjęto średnią prędkość na poziomie 3,5 m na godzinę.

Innym ważnym parametrem dostępności jest tzw. krytyczny zasięg kontaktu, czyli maksymalna możliwa izochrona dojścia do usług. Krytyczny zasięg kontaktu zależy od kilku czynników: rozmieszczenia usług w przestrzeni, jakości dróg pieszych, średniej prędkości poruszania się i wreszcie preferencji użytkowników. Te ostatnie zdefiniowano na drodze badań ankietowych i te właśnie wielkości wskazane przez respondentów stały się podstawą określenia krytycznego zasięgu kontaktu.

W rezultacie narzędzie Service Area w module Network Analyst wygenerowało obszary dostępności (izochrony) będące interpolacją geometrii linearnej na nieregularną sieć trójkątów (tzw. TIN dataset – zob. szczegółowe wyjaśnienie algorytmów używanych przez ArcGIS na stronach internetowych ESRI 2019a). W dalszej kolejności izochrony dojścia pieszego skonfrontowano z liczbą mieszkańców w poszczególnych punktach adresowych, uzyskując konkretne wskaźniki opisujące popyt i podaż w obszarach objętych badaniem. Wreszcie w końcowym etapie badania posłużono się procedurą Origin-Destination Cost Matrix, która pozwoliła zobrazować powiązania piesze między usługami, miejscami zamieszkania i przystankami transportu zbiorowego (autobusów, tramwajów i pociągów).

## 2.14. Waloryzacja przestrzeni przez użytkowników

Wyniki opisanych wcześniej badań ankietowych pozwoliły również na opracowanie map waloryzacji przestrzeni LCU przez użytkowników. Opisują one poniekąd poziom atrakcyjności przestrzeni publicznych, który może być jedną z podstaw dla budowania Modelu LCU.

W ankiecie poproszono respondentów o wskazanie na mapie osiedla miejsc, w których czują się dobrze (poprzez wstawienie znaku „+”) oraz miejsc, w których czują się źle (poprzez wstawienie znaku „-”). Po zkodowaniu wyniki tych odpowiedzi posłużyły do skonstruowania bazy danych geoprzestrzennie zlokalizowanych punktów oznaczających kolejno

odpowiedzi pozytywne i negatywne. Baza ta stanowiła punkt wyjścia do stworzenia map atrakcyjności przestrzeni badanych LCU.

Graficzne opracowanie wyników zrealizowano na podstawie metody rozkładu przestrzennego zwanej jądrowym estymatorem gęstości (ang. *Kernel shape*), który w sposób nieparametryczny wygładza płaszczyznę tego rozmieszczenia, dążąc do określenia przybliżonego rozkładu gęstości (Silverman 1986). Analiza rozkładu punktów  $x$  dąży do określenia estymatora jądra (gęstości) na podstawie następujących zależności:

$$\tilde{K}(x, y) = \frac{1}{n} \sum_{(i=1)}^n K_h(t_i) K_h(s_i)$$

gdzie:

- $n$  – zmienna losowa,
- $K_h$  – współczynnik jądra,
- $h$  – parametr wygładzenia.

W badaniu posłużono się funkcją czwartego stopnia (ang. *quartic/biweight*), dla której równanie funkcji Kernel przyjmuje postać:

$$K_h(t_i) = \begin{cases} \frac{15}{16} \frac{1 - t_i^2}{h} & \text{jeżeli } t_i < 1 \\ 0 & \text{jeżeli } t_i \geq 1 \end{cases}$$

Badanie przeprowadzono w programie ArcGIS za pomocą narzędzia Kernel Density. Podczas parametryzacji wyznaczono wielkość komórek obliczeniowych na 5 m i 10 m, co wynika z uśrednienia zakresu parametru dystansu publicznego (Hall 1997). Ten jednolity zakres parametryczny wykorzystano do badań we wszystkich obszarach badawczych.

W dalszej kolejności mapy wynikowe skorelowano ze stanem zagospodarowania przestrzennego. Istotną rolę odegrały tu przestrzenie o największych koncentracjach wypowiedzi (pozytywnych lub negatywnych), które umożliwiły podział obszarów badawczych na podobszary.

Analogiczną procedurę badawczą zastosowano w odniesieniu do wyników badań prowadzonych wśród usługodawców. W ankiecie skierowanej do właścicieli (a także dzierżawców i najemców) sklepów i punktów usługowych zawarto prośbę o wskazanie na mapie za pomocą znaku „x” miejsc, w których prowadzenie działalności handlowej lub usługowej jest najbardziej opłacalne (najkorzystniejsze). Wyniki po zakodowaniu zwiualizowano w postaci map obrazujących obszary o najwyższej atrakcyjności w zakresie prowadzenia działalności usługowej.

W ostatnim etapie określono współczynnik koncentracji preferencji przestrzennych ( $W_{kpp}$ ) użytkowników i usługodawców wyrażony za pomocą wzoru:

$$W_{kpp} = \frac{d_{int}}{d_{uni}}$$

$$d_{uni} = d_{sel} + d_{use}$$

$$d_{int} = d_{sel} + d_{use}$$

gdzie:

$d_{sel}$  – powierzchnia preferencji przedsiębiorców,

$d_{use}$  – powierzchnia preferencji użytkowników.

Określenie współczynnika nastąpiło metodą analizy przestrzennej w procedurze pięciu kroków: (1) reklasyfikacja rastrów (*raster reclassification*), (2) transformacja rastrów do plików geoprzestrzennych typu .shp (*raster to polygon*), (3a) łączenie powierzchni plików  $d_{sel}$  i  $d_{use}$  za pomocą funkcji *Union*, (3b) ekstrakcja powierzchni wspólnej plików  $d_{sel}$  i  $d_{use}$  za pomocą funkcji *Intersect*, (4) obliczanie powierzchni całkowitej plików  $d_{sel}$  i  $d_{use}$ , (5) obliczanie współczynnika.

Uzyskane w ten sposób dane liczbowe pozwalają określić poziom zgodności opinii użytkowników i usługodawców co do atrakcyjności przestrzeni LCU, jak również wskazać obszary najbardziej predysponowane do rozwijania funkcji lokalnych ośrodków usługowych.

## 2.15. Analiza treści dokumentów polityki samorządowej

Lokalne centrum usługowe jest przede wszystkim zagadnieniem planistycznym, leżącym w gestii władz samorządowych, będącym przedmiotem decyzji publicznych. Dlatego jednym z elementów badań nad LCU musi być polityka przestrzenna.

W celu określenia roli, jaką LCU pełni w polityce samorządowej, w każdej z badanych miejscowości przeprowadzono analizę treści dokumentów planistycznych obowiązujących w obszarze objętym badaniem. Z uwagi na ograniczony zasięg miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego przeprowadzenie tej analizy było możliwe tylko w niektórych LCU (np. w Ostrowie Wielkopolskim nie ma żadnego planu, który obejmowałby choćby fragment obszaru badawczego). Tam, gdzie plany miejscowe obowiązują, w analizie treści posłużono się następującym, ujedynolonym zestawem kryteriów (cech) badawczych:

- zasięg mpzp względem granic LCU,
- dominujące przeznaczenie terenów w mpzp,
- zapisy uchwały w zakresie usług,

- występowanie koncentracji usług,
- dominujące funkcje w otoczeniu mpzp,
- zapisy dotyczące przestrzeni publicznych,
- udział zieleni (ewentualnie powierzchni biologicznie czynnej).

W toku badań empirycznych nie wszystkie kryteria okazały się możliwe do zastosowania, dlatego w wynikach w niektórych studiach przypadku występują luki. Niemniej uzyskany na drodze analizy treści obraz polityki przestrzennej w zakresie LCU umożliwia wskazanie określonych działań niezbędnych do wdrożenia koncepcji lokalnych centrów usługowych w praktyce projektowej.

## 2.16. Agregacja danych

Podział na to, co miejskie i podmiejskie, coraz bardziej się rozmywa, zarówno w aspekcie społecznym, jak i morfologicznym (przestrzennym) (Nüssli, Schmid 2016). W przypadku obszarów objętych badaniem można jednak odróżnić LCU zlokalizowane w dużych miastach od tych położonych w średnich miastach i na przedmieściach. Aby móc lepiej zaobserwować te różnice i wyciągnąć uogólnione wnioski, przeprowadzono agregację danych dla pięciu badanych LCU do trzech kategorii: wielkomiejskiej, średniomiejskiej oraz podmiejskiej. Prezentacja wyników poszczególnych badań w podziale na te trzy typy osadnicze dobrze oddaje różnice potencjałów funkcjonalnych LCU ujawnione na etapie doboru próby i inwentaryzacji, a także różnice w profilach społecznych użytkowników.

ŁUKASZ DAMURSKI, JACEK PLUTA, WAWRZYNIEC ZIPSER, MAGDALENA MAYER - WYDRA

---

# 3. WYNIKI BADAŃ EMPIRYCZNYCH



### 3.1. Profil użytkownika i usługodawcy w LCU

Aby zrozumieć, kto jest końcowym odbiorcą oferty LCU, warto naszkicować profil typowego użytkownika i usługodawcy centrum lokalnego. W tym celu w prezentowanym rozdziale posłużono się wynikami dwóch wątków badawczych: mapowania behawioralnego i ankiet.

Pierwszy z nich, dzięki konsekwentnie zastosowanej metodzie badawczej polegającej na obserwacji przestrzeni publicznych w różnych porach dnia, w różnych dniach tygodnia, pozwolił na uzyskanie stosunkowo wiarygodnego, realistycznego obrazu przeciętnego użytkownika LCU. Natomiast drugi – badania ankietowe – objęły zdecydowanie węższy zakres użytkowników LCU niż mapowanie behawioralne. Różnice w wielkości próby (618 respondentów wobec 3941 obserwowanych osób) wynikają ze sposobu realizacji pomiarów, w tym zwłaszcza:

- z ograniczonej gotowości respondentów do udziału w badaniu ankietowym,
- z zawężenia wieku respondentów do osób dorosłych (powyżej 16 roku życia),
- z prowadzenia badań w różnych przedziałach czasowych (w przypadku ankiet były to dwie pory dnia, a w przypadku obserwacji cztery pory dnia).

Z kolei zaletą badań ankietowych jest możliwość pozyskania większej ilości informacji na temat respondentów, w tym ich statusu rodzinnego i pełnionych ról społecznych. Poniżej przedstawiono najważniejsze cechy użytkowników LCU w podziale na dwie metody badawcze.

W zakresie usługodawców przy badaniu ich opinii posłużono się również metodą ankiet z kwestionariuszem, uzyskując łącznie próbę wielkości 175 osób. Oni również są odbiorcami koncepcji LCU i to z dwóch powodów. Po pierwsze bez nich w ogóle nie można mówić o centrum usługowym – ich działalność jest warunkiem krytycznym istnienia LCU. Po drugie są oni kluczową grupą interesariuszy, którym dedykowany jest Model LCU – bez rozpoznania opinii usługodawców nie jest możliwe ustalenie optymalnych reguł, jakimi powinny kierować się władze samorządowe przy budowaniu lokalnych centrów usługowych w obszarach zurbanizowanych.

#### 3.1.1. Profil użytkownika według mapowania behawioralnego

Jak wynika z badań obserwacyjnych przeprowadzonych w przestrzeniach publicznych pięciu LCU, struktura płci użytkowników we wszystkich lo-

kalizacjach cechuje się przewagą kobiet (tab. 3.1). Jeśli chodzi o wiek, dominują osoby dorosłe, co wynika nie tyle z zakresu pełnionych przez nie obowiązków (zaopatrzenie gospodarstw domowych w niezbędne produkty i usługi), co raczej z szerokiego zakresu wiekowego tej grupy. Istotne różnice w udziale dzieci i seniorów między poszczególnymi LCU pozwalają zaobserwować pewne zależności między strukturą wieku a lokalizacją osiedla w sieci osadniczej (ryc. 3.1).

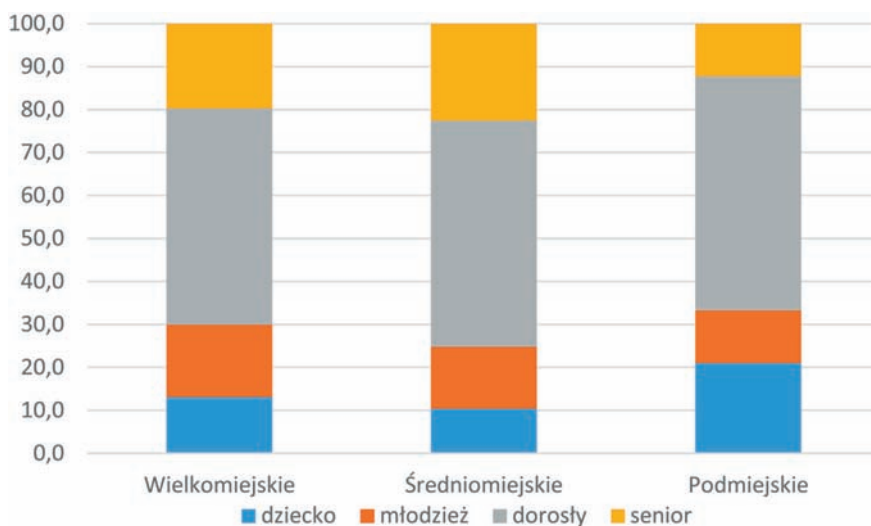
Tabela 3.1. Charakterystyka osób zaobserwowanych w poszczególnych LCU

Kategorie profilowe	LCU					
	Wrocław: pl. Perca	Warszawa: ul. Mołdawska	Ostrów Wielkopolski: ul. Waryńskiego i ulice sąsiednie	Siechnice: Rynek	Zabierzów: ul. Kolejowa i ulice sąsiednie	Ogółem
<b>Płeć</b>						
Kobieta	55,6	54,7	56,5	54,8	53,5	55,0
Mężczyzna	44,4	45,3	43,5	45,2	46,5	45,0
Ogółem $n = 100\%$	1141	799	575	641	763	3919
<b>Wiek*</b>						
Dzieci	17,0	7,4	10,4	19,8	15,5	15,5
Młodzież	18,8	14,1	14,4	12,3	14,9	14,9
Dorośli	49,2	51,8	52,6	57,1	52,1	52,1
Seniorzy	14,9	26,7	22,6	10,8	17,5	17,5
Ogółem $n = 100\%$	1158	799	576	641	764	3938

\* Obserwatorzy dokonywali oceny wieku użytkowników przestrzeni publicznych w sposób orientacyjny, przyjmując, że dziecko to osoba w wieku 0–10 lat, młodzież 11–18 lat, dorośli 19–65 lat, seniorzy powyżej 65 lat.

Źródło: opracowanie własne.





Ryc. 3.1. Struktura wieku użytkowników LCU w podziale na kategorie osadnicze.

Źródło: opracowanie własne

### 3.1.2. Profil użytkownika według ankiet

Profil społeczny użytkowników LCU przedstawiono w tab. 3.2. Jeśli chodzi o wiek, to największe różnice w profilu użytkowników odnotowano w przypadku Siechnic, gdzie udział osób w wieku ponad 55 lat (19,4%) był niski, oraz Zabierzowa, w którym z kolei odsetek osób do 25 lat był niski (4,5%), niższy o kilkanaście procent w stosunku do pozostałych LCU objętych badaniami. Niski udział osób w wieku 16–25 lat miał swoje konsekwencje w niższych odsetkach osób deklarujących pozostawanie na utrzymaniu rodziny. Generalnie użytkownicy wielkomięjskich LCU – mowa tu o tych usytuowanych w Warszawie i we Wrocławiu – charakteryzowali się najmniejszym odsetkiem osób posiadających własną rodzinę i jednocześnie będących opiekunami dzieci w wieku przedszkolnym lub szkolnym, jak też relatywnie mniej było wśród nich posiadaczy psów, a najwięcej osób w żaden sposób nieobciążonych rolą rodzica, dziadka, właściciela psa.

W rozkładzie charakterystyk społecznych respondentów da się zatem wyróżnić profile użytkowników LCU na obszarach wielkich miast i pozostałych miejscowości. To zróżnicowanie winno zostać uwzględnione w dalszych etapach analizy.

Tabela 3.2. Charakterystyka respondentów ankiet w poszczególnych LCU\*

Kategorie profilowe	LCU					
	Wrocław: pl. Pereca	Warszawa: ul. Mołdawska	Ostrów Wielkopolski: ul. Waryńskiego i ulice sąsiednie	Siechnice: Rynek	Zabierzów: ul. Kolejowa i ulice sąsiednie	Ogółem
<b>Płeć</b>						
Kobieta	59,5%	53,8%	66,9%	68,1%	61,8%	61,0%
Mężczyzna	40,5%	46,2%	33,1%	31,9%	38,2%	39,0%
Ogółem $n = 100\%$	158	158	133	72	89	610
<b>Wiek</b>						
16–25 lat	15,2%	20,3%	14,8%	13,9%	4,5%	14,7%
26–55 lat	56,3%	36,7%	43,0%	66,7%	51,7%	48,9%
Ponad 55 lat	28,5%	43,0%	42,2%	19,4%	43,8%	36,4%
Ogółem $n = 100\%$	158	158	135	72	89	612
<b>Sytuacja rodzinna</b>						
Na utrzymaniu rodziny	15,9%	10,5%	6,1%	4,3%	2,3%	9,1%
Na własnym utrzymaniu, ale nie założyłam/em rodziny	35,0%	30,1%	21,4%	27,1%	18,4%	27,4%
Mam własną rodzinę	49,1%	59,6%	72,5%	68,6%	79,3%	63,5%
Ogółem $n = 100\%$	157	153	131	70	87	610
<b>Przyjmowane role społeczne</b>						
Babcie/dziadkowie	24,7%	29,1%	32,8%	19,7%	36,0%	28,7%
Posiadacze psów	17,5%	20,3%	27,5%	29,6%	31,5%	23,9%
Opiekunowie dziecka w wieku przedszkolnym/szkolnym	20,8%	19,6%	26,7%	38,0%	37,1%	26,2%
Żadne z wymienionych	43,5%	38,0%	26,7%	28,2%	14,6%	32,3%
Ogółem $n = 100\%$	67	60	35	20	13	195

\* Procenty nie sumują się do 100, gdyż respondenci mogli wskazać więcej niż jedną odpowiedź.

Źródło: opracowanie własne.

### 3.1.3. Profil usługodawcy

W grupie usług objętych badaniami ankietowymi bezwzględny prym wiodą placówki handlowe z tradycyjną obsługą zza lady – w próbie znalazło się ich aż 69,1% (tab. 3.3). Tego rodzaju struktura, z przewagą handlu tradycyjnego, oznacza, że pojawienie się w LCU sklepów wielkopowierzchniowych może mieć istotny wpływ na ocenę warunków handlu przez pozostałych użytkowników. Jedynie 15 punktów (8,6%) w całej próbie oferowało usługi inne niż handlowe. Dlatego ważne jest, by patrzeć i oceniać LCU głównie w kontekście usług, nie zaś obsługi ludności w sprawach publicznych.

Tabela 3.3. Sposób obsługi klienta w badanych punktach usługowych

Typ obiektu i sposób obsługi klienta		Częstość	%
Punkty handlowe	Tradycyjna obsługa zza lady	121	69,1
	Samoobsługa (z koszykiem)	8	4,6
	Mieszany (z częścią tradycyjną i samoobsługową)	31	17,7
Pozostałe punkty (niehandlowe)		15	8,6
Suma		175	100,0

Źródło: opracowanie własne.

Jak wskazują dane (tab. 3.4), sklepy samoobsługowe były lokowane w każdym z badanych LCU. Zwykle były to 1–2 takie sklepy.

Tabela 3.4. Typy sklepów w poszczególnych LCU

Sposób obsługi klienta	Pomiar					Ogółem
	Wrocław: pl. Pereca	Siechnice: Rynek	Ostrów Wielkopolski: ul. Waryńskiego i ulice sąsiednie	Warszawa: ul. Mołdawska	Zabierzów: ul. Kolejowa i ulice sąsiednie	
Tradycyjna obsługa zza lady	41	8	22	29	21	121
Samoobsługa (z koszykiem)	2	2	1	1	2	8
Mieszany (z częścią tradycyjną i samoobsługową)	12	3	2	9	5	31
Ogółem	55	13	25	39	28	160
W tym sklepy o pow. min. 300 m <sup>2</sup>	5	0	3	1	5	14

Źródło: opracowanie własne.

Największy stosunek liczby sklepów samoobsługowych do tradycyjnych odnotowano w Siechnicach, gdzie wśród 13 punktów handlowo-usługowych 2 stanowią sklepy samoobsługowe. Podobną sytuację odnotowano w Zabierzowie, gdzie 2 sklepy samoobsługowe przypadają na ogółem 28 punktów. Na drugim końcu skali znajduje się ul. Mołdawska, gdzie centralnym punktem LCU jest lokalne targowisko z aż 29 punktami tradycyjnymi, a jest tylko 1 sklep samoobsługowy. Rzecz jasna te statystyki nie dopełniają obrazu całości. Istotnym czynnikiem jest tu także wielkość punktów usługowych.

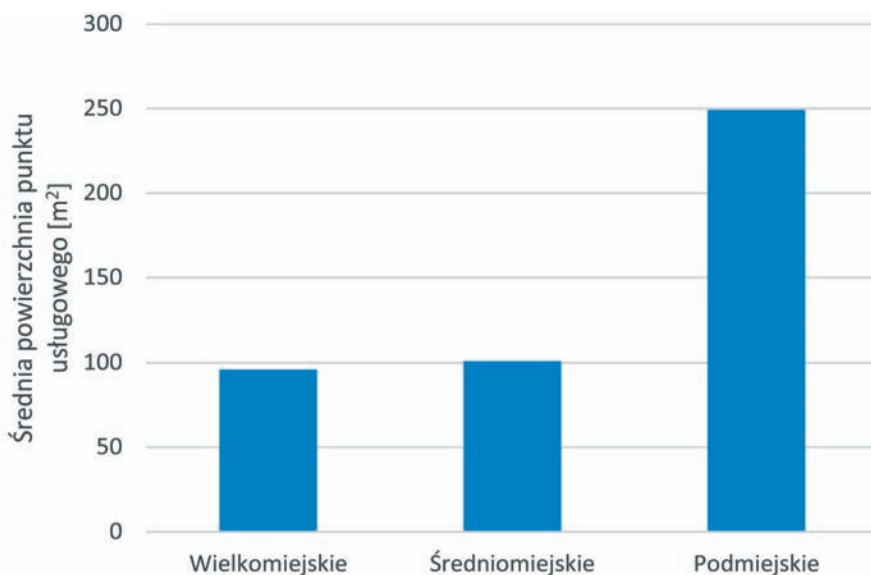
Tabela 3.5. Deklarowana przez respondentów wielkość sklepu (punktu usługowego) wyrażona w m<sup>2</sup>

LCU	Średnia	Std. odchylenie	Minimum	Maksimum	Liczba
Wrocław: pl. Pereca	122,8	224,5	4,0	1400,0	52
Siechnice: Rynek	59,8	34,5	30,0	150,0	12
Ostrów Wielkopolski: ul. Waryńskiego i ulice sąsiednie	101,0	127,7	20,0	560,0	24
Warszawa: ul. Mołdawska	59,2	67,3	8,0	333,0	38
Zabierzów: ul. Kolejowa i ulice sąsiednie	330,6	720,7	8,0	3 556,0	28
Ogółem	136,6	348,1	4,0	3 556,0	154

Źródło: opracowanie własne.

Biorąc pod uwagę średnią powierzchnię punktu usługowego (tab. 3.5), zarówno ul. Mołdawska w Warszawie, jak i Rynek w Siechnicach tworzą skupiska małych punktów usługowych (średnia powierzchnia ok. 59 m<sup>2</sup>). W Siechnicach nie ma ani jednego punktu o powierzchni większej niż 300 m<sup>2</sup>, a w Warszawie na ul. Mołdawskiej jest tylko jeden taki sklep. Natomiast Rynek w Zabierzowie i pl. Pereca we Wrocławiu charakteryzują się znaczącym udziałem sklepów o pow. 300 m<sup>2</sup>. Dodatkowo w Zabierzowie ulokowany jest jeden sklep o powierzchni 3556 m<sup>2</sup> (por. ryc. 3.2).

Staż prowadzenia działalności handlowej oraz liczba identyfikowanych stałych klientów stanowić mogą przesłankę do oceny zakorzenienia handlu w danym miejscu. Pod tym względem w znaczącym stopniu wyróżnia się Rynek Siechnicki, który powstał kilka lat przed badaniami w ramach projektu Model LCU. Średni staż prowadzenia placówki był tu zde-



Ryc. 3.2. Średnia wielkość punktu usługowego w podziale na typy osadnicze.  
Źródło: opracowanie własne

cydowanie najniższy (3,5 roku). Pozornie w podobnej sytuacji jest Rynek w Zabierzowie (wybudowany w latach 2014–2018), jednak w rzeczywistości jest on uzupełnieniem istniejącej wcześniej struktury usługowej i dlatego ma wyraźnie wyższy wynik – 10 lat (tab. 3.6).

Tabela 3.6. Wskaźniki zakorzenienia punktów usługowych w poszczególnych LCU

LCU		Jak długo prowadzi Pan/i swój sklep/punkt usługowy w tym miejscu? [liczba lat]	Jak wielu ma Pan/i stałych klientów? Takich, których Pan/i rozpoznaje i zamienia z nimi kilka zdań, oprócz tych koniecznych do obsługi klienta? [liczba osób]
Wrocław: pl. Pereca	Średnia	17,4	110
	Minimum	1	0
	Maksimum	80	2000
Siechnice: Rynek	Średnia	3,5	87,9
	Minimum	1	0
	Maksimum	25	500

Ostrów Wielkopolski: ul. Waryńskiego i ulice sąsiednie	Średnia	<b>11,4</b>	<b>73</b>
	Minimum	1	0
	Maksimum	35	300
Warszawa: ul. Mołdawska	Średnia	<b>14,1</b>	<b>309,7</b>
	Minimum	1	0
	Maksimum	30	10000
Zabierzów: ul. Kolejowa i ulice sąsiednie	Średnia	<b>10</b>	<b>76,6</b>
	Minimum	0,5	0
	Maksimum	35	300

Źródło: opracowanie własne.

Z kolei najwyższą wartość stażu odnotowano dla wrocławskiego pl. Pereca (17,4 lat). Zarówno pl. Pereca, jak i ul. Mołdawska w Warszawie ze względu na staż i liczbę stałych klientów zdecydowanie wyróżniają się poziomem zakorzenienia wśród badanych LCU, chociaż dane podawane przez respondentów w niektórych przypadkach mogą budzić wątpliwości.

## 3.2. Forma przestrzenna LCU

Jakość życia jest w dużym stopniu uzależniona od jakości przestrzeni tworzonej przez architekturę i urbanistykę stanowiącej wartość estetyczną i kulturową danego miejsca (Wojnarowska 2017). Dlatego w ocenie potencjału LCU w zakresie kształtowania jakości życia w obszarach zamieszkiwania dużą rolę odgrywa lokalizacja i forma przestrzenna.

### 3.2.1. Lokalizacja

Wybrane do badań studia przypadku obrazują różne konfiguracje, w jakich może znaleźć się LCU w stosunku do obsługiwanego przez siebie obszaru, a także w relacji do innych elementów struktury funkcjonalno-przestrzennej obszaru zurbanizowanego. W tym kontekście kwestia odległości do najbliższych innych ośrodków usługowych kształtuje się wg relacji zawartych w tab. 3.7.

Tabela 3.7. Badane LCU w relacji do innych ośrodków usługowych w otoczeniu

LCU	Najbliższe dające się wyróżnić w przestrzeni lokalne centrum usługowe		Najbliższe dające się wyróżnić w przestrzeni centrum usługowe wyższego rzędu	
	Lokalizacja [opis]	Odległość od LCU mierzona wzdłuż ciągów komunikacyjnych [m]	Lokalizacja [opis]	Odległość od LCU mierzona wzdłuż ciągów komunikacyjnych [m]
Wrocław: pl. Pereca	Wrocław: skrzyżowanie ul. Grochowej i ul. Jemiołowej	550	Wrocław: SkyTower (centrum dzielnicowe)	950
Warszawa: ul. Mołdawska	Warszawa: skrzyżowanie ul. Mołdawskiej i ul. Pruszkow- skiej	530	Warszawa: Centrum Łopuszańska 22 (centrum dzielnicowe)	2300
Ostrów Wielkopolski: ul. Waryńskiego i ulice sąsiednie	Ostrów Wielkopolski: Pasaż Strzelecki na skrzyżowaniu ul. Paderew- skiego i ul. Strzeleckiej	620	Ostrów Wielkopolski: Rynek (centrum miasta)	1420
Siechnice: Rynek	Siechnice: skrzyżowanie ul. Osiedlowej i ul. Ciepłowni- czej	950	Wrocław: skrzyżowanie ul. Bardzkiej i ul. Hubskiej (centrum dzielnicowe)	10500
Zabierzów: ul. Kolejowa i ulice sąsiednie	Zabierzów: ul. Krakowska	1300	Modlniczka: Factory Kraków (centrum specjalistyczne)	3900

Źródło: opracowanie własne.

Jak wynika z tabeli, średnia odległość do najbliższego konkurencyjnego LCU wynosi niecałe 800 m, przy czym występuje istotne zróżnicowanie między dużymi miastami (przeciętnie 540 m), średnim miastem (620 m) i przedmieściami, gdzie dystans wzrasta dwukrotnie (przeciętnie wynosi 1125 m). Odległości te można uznać za optymalne zarówno pod względem ekonomicznym (sąsiadujące ze sobą LCU nie powodują nadmiernej presji konkurencyjnej między usługodawcami), jak i społecznym (zapewnienie dostępności usług w rozsądnej odległości od domu). Twierdzenie to

wymaga jednak weryfikacji na drodze pogłębionych badań, które przedstawiono w kolejnych rozdziałach.

Względem ośrodków wyższego rzędu (dzielnicowych, specjalistycznych, ogólnomiejskich) LCU utrzymują średnią odległość rzędu 3800 m. Z uwagi na silne zróżnicowanie szerszego sąsiedztwa trudno uznać taką odległość za modelową – w projektowaniu należy każdorazowo określać relacje przestrzenne z innymi centrami usługowymi z uwzględnieniem lokalnego kontekstu historycznego, społecznego i rynkowego.

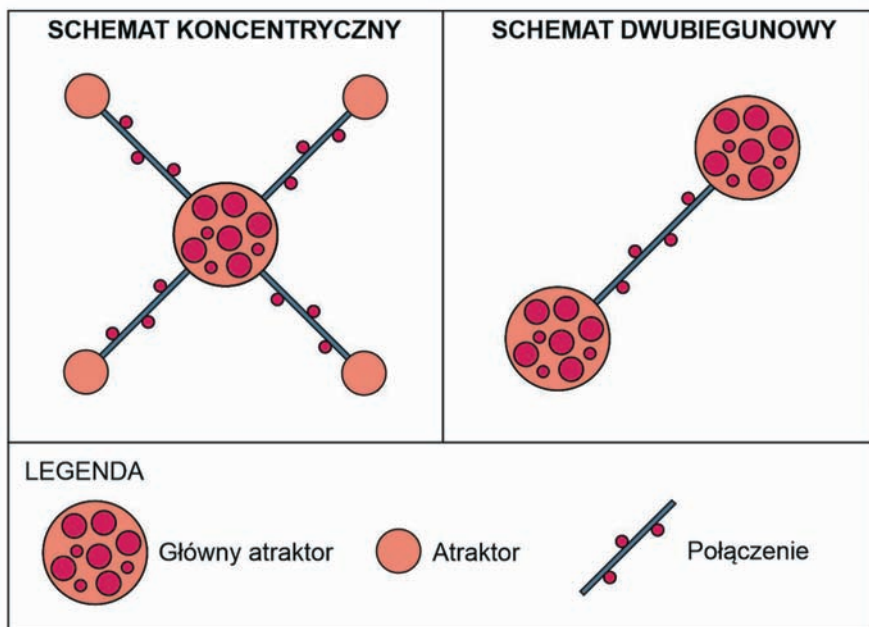
### 3.2.2. Typologia form przestrzennych LCU

Szczegółowa inwentaryzacja sposobu zagospodarowania i wyposażenia przestrzeni publicznych oraz struktury i rozmieszczenia usług prowadzi do wniosku, że w badanych lokalizacjach występują dwa typowe układy lokalnych centrów usługowych: „koncentryczny” i „dwubiegunowy” (ryc. 3.3). Wzorzec koncentryczny (występujący w LCU Wrocław: pl. Pereca, Warszawa: ul. Mołdawska, Siechnice: Rynek) zakłada lokalizację ważniejszego obiektu (lub nagromadzenia kilku mniejszych) w centralnej części LCU (główny atraktor) wraz z „odnogami” sięgającymi do mniej znaczących, ale wyróżniających się obiektów. Wzdłuż tzw. sięgaczy znajdują się mniejsze obiekty usługowe, które zachęcają użytkowników do dalszej podróży (Komorowska 2018). Koncentryczny wzorzec lokalnego centrum potwierdza, że jedną z podstawowych cech lokowania obiektów usługowych jest ich kumulowanie, korzystne zarówno dla usługobiorców, jak i usługodawców. Przestrzenie publiczne koncentrycznego wzorca usługowego wytwarzane są głównie przy największym atraktorze (w tym przypadku jednym, centralnie zlokalizowanym). Mogą one mieć formę placu, na którym zbiega się kilka ciągów komunikacyjnych. Pomędzy głównym atraktorem i pozostałymi atraktorami tworzą się przestrzenie publiczne o charakterze tranzytowym (Komorowska 2018).

Dwubiegunowy wzorzec lokalnego centrum usługowego (Ostrów Wielkopolski: ul. Waryńskiego i ulice sąsiednie, Zabierzów: ul. Kolejowa i ulice sąsiednie) polega na sytuowaniu głównych obiektów usługowych (lub koncentracji kilku mniejszych), które generują największy ruch użytkowników, na jego dwóch skrajnych końcach (główne atraktory). Jednocześnie poprzez ich wzajemne oddziaływanie tworzy się między nimi powiązanie, wzdłuż którego samoistnie sytuują się obiekty usługowe o niższej randze, ale ważne z punktu widzenia urozmaicenia oferty LCU. Są to głównie lokale w parterach zabudowy mieszkaniowej. Przestrzenie publiczne kształtowane są głównie na biegunach w okolicy atraktorów, zazwyczaj w for-



mie placów, a także pomiędzy nimi w formie ciągów pieszych o funkcji tranzytowej (Komorowska 2018).



Ryc. 3.3. Dwa schematy typowych form przestrzennych LCU: koncentryczny i dwubiegunowy. Główny atraktor – koncentracja usług zaspokajających wiele różnych potrzeb generująca ruchy o największym natężeniu; atraktor – istotna usługa zaspokajająca określone potrzeby i generująca ruchy o umiarkowanym natężeniu; połączenie między atraktorami – przestrzeń publiczna o charakterze tranzytowym, wzdłuż której zlokalizowane są mniej znaczące usługi. Źródło: opracowanie własne na podstawie (Komorowska 2018)

### 3.2.3. Wyposażenie przestrzeni publicznych

W granicach LCU wyznaczonych na podstawie ustalonych kryteriów (zob. rozdział poświęcony metodologii) można dokonać pomiaru poszczególnych elementów wyposażenia przestrzeni publicznych. W tabeli 3.8 przedstawiono mierzalne cechy poszczególnych centrów usługowych.

Jak można zauważyć, w badanych LCU występuje ogromne zróżnicowanie wyposażenia przestrzeni publicznych. Lokalizacja w strukturze osadniczej, charakter osiedli mieszkaniowych, w których się znajdują, historia miejsca i nasycenie usługami, a przede wszystkim przyjęty arbitralnie sposób wyznaczania granic sprawiają, że poszczególne LCU są nieporównywalne w zakresie przestrzeni publicznych. W tej sytuacji poszukiwanie zależności między występowaniem wybranych cech a typem osadniczym wydaje się nieuzasadnione, a jedyny wniosek, jaki z zaprezentowanej ana-

Tabela 3.8. Zestawienie mierzalnych elementów przestrzeni publicznych w poszczególnych LCU

Kategoria	Jednostka miary	LCU				
		Warszawa: ul. Mołdawska	Wrocław: pl. Pereca	Ostrów Wielkopolski: ul. Waryńskiego i ulice sąsiednie	Siechnice: Rynek	Zabierzów: ul. Kolejowa i ulice sąsiednie
Drogi + parkingi	% powierzchni całego LCU	15,5	22,3	24,3	23,3	21,1
Chodniki i ciągi piesze	% powierzchni całego LCU	12,8	21,2	11,8	29,3	13,8
Zieleń	% powierzchni całego LCU	20,0	9,4	20,5	16,1	12,2
Nawierzchnie nieutwardzone	% powierzchni całego LCU	1,2	0,0	3,1	8,5	0,0
Tereny za płotem	% powierzchni całego LCU	28,6	25,6	31,1	8,7	38,7
Ławki	gęstość w stosunku do pow. przestrzeni publ. wyrażonej w ha	0,4	1,5	0,7	4,8	9,6
Kosze	gęstość w stosunku do pow. przestrzeni publ. wyrażonej w ha	4,2	3,3	0,5	7,1	5,9
Stojaki rowerowe	gęstość w stosunku do pow. przestrzeni publ. wyrażonej w ha	1,5	0,5	1,0	1,3	1,0

Źródło: opracowanie własne na podstawie (Komorowska 2018).

lizej można wyciągnąć na potrzeby Modelu LCU, jest taki, że wyposażenie przestrzeni publicznych LCU jest w każdym przypadku unikatowe i wymaga odrębnego potraktowania.

### 3.3. Funkcje pełnione przez LCU

#### 3.3.1. Aktywność użytkowników w przestrzeniach publicznych

Zgodnie z założeniami teoretycznymi podstawowym odbiorcą lokalnego centrum usługowego jest mieszkaniec otaczającego je osiedla. W LCU ko-

rzysta on z usług i z przestrzeni publicznych łączących poszczególne miejsca jego codziennego funkcjonowania. Im więcej możliwości oferuje przestrzeń, tym większa jest aktywność użytkowników, wszakże ludzie w swoich codziennych zachowaniach wybierają spośród tego, co daje im ich osiedle (por. Mantey 2015).

W tym kontekście rozważania nad funkcjonalnością LCU zacząć trzeba od obserwacji zachowań użytkowników w osiedlowych przestrzeniach publicznych. Wielość i różnorodność tych zachowań tworzy rytm życia osiedla i może być przydatnym, obiektywnym miernikiem możliwości, jakie daje LCU swoim odbiorcom.

Sposoby wykorzystywania przestrzeni miejskiej zależą od splotu co najmniej czterech istotnych czynników: atrakcyjności domu, braku sił i czasu do podjęcia wysiłku opuszczenia własnej przestrzeni prywatnej, kulturowych wzorców spędzania wolnego czasu i wreszcie atrakcyjności samej miejskiej przestrzeni publicznej. Im bardziej przestrzeń jest przez mieszkańców postrzegana jako przyjazna i umożliwiająca zaspokajanie potrzeb, tym częściej staje się ona sceną dla różnorodnych zaplanowanych lub spontanicznych, indywidualnych lub grupowych działań i aktywności (Bierwiaczonka 2016).

Metodą, która jest niezwykle pomocna w badaniu zachowań użytkowników przestrzeni publicznych, jest mapowanie behawioralne. Jego wyniki w postaci zestawień częstotliwości występowania określonych czynności przedstawiono w tab. 3.9.

Tabela 3.9. Rozkład zachowań użytkowników przestrzeni publicznych w poszczególnych LCU

Czynność	Liczba osób wykonujących daną czynność					
	Wrocław: pl. Pereca	Stechnice: Rynek	Ostrów Wielkopolski: ul. Waryńskiego i ulice sąsiednie	Warszawa: ul. Mołdawska	Zabierzów: ul. Kolejowa i ulice sąsiednie	Suma
Korzystanie z usług	438	213	293	396	283	1623
Spacer z dziećmi	113	166	89	83	89	540
Spacer z psem	55	32	31	38	30	186
Rozmowa bezpośrednia	253	317	240	213	433	1456
Rozmowa telefoniczna	36	29	25	36	19	145
Przeglądanie w telefonie	42	27	21	37	32	159

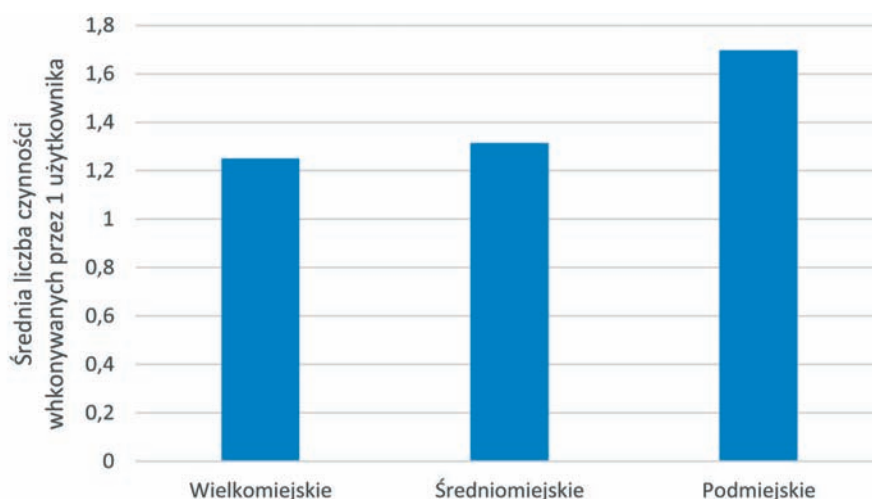
Palenie papierosa	31	24	11	37	27	130
Stanie i obserwacja	86	57	25	68	49	285
Siedzenie na ławce	48	25	1	15	141	230
Siedzenie na trawie	4	4	0	0	3	11
Czytanie gazety	3	0	0	6	2	11
Czytanie reklam, ogłoszeń	41	11	9	79	14	154
Jedzenie/picie	66	58	9	53	125	311
Uprawianie sportu	22	20	1	27	59	129
Zabawa	115	17	2	10	78	222
Suma	1353	1000	757	1098	1384	5592*

\* Obserwowane osoby mogły wykonywać kilka czynności jednocześnie, dlatego liczba czynności (łącznie 5592) jest różna od liczby osób (łącznie 3941).  
Źródło: opracowanie własne.

Jak można zauważyć, dominującymi aktywnościami użytkowników przestrzeni LCU są: korzystanie z usług (41,2% obserwowanych osób wykonywało taką czynność), rozmowa bezpośrednia (36,9%) oraz spacer z dziećmi (13,7%). Te wyniki są bardzo znamienne, ponieważ doskonale oddają cechy, jakimi powinno charakteryzować się LCU. Po pierwsze, zaspokajanie codziennych potrzeb konsumpcyjnych jest najbardziej naturalną, podstawową funkcją LCU. Po drugie, rozmowa bezpośrednia jest przejawem najprostszej interakcji społecznej, co potwierdza prospołeczną rolę LCU. Po trzecie, spacer z dziećmi w przestrzeni publicznej, nawet jeśli jest tylko czynnością towarzyszącą innym aktywnościom (np. robieniu zakupów), świadczy o tym, że LCU jest obszarem bezpiecznym i przyjaznym dla różnych grup użytkowników.

Zestawienie średniej liczby zachowań użytkowników w poszczególnych LCU dowodzi, że największą aktywnością wykazują się usługobiorcy w obszarach podmiejskich – wykonują oni średnio o 35% więcej czynności niż użytkownicy LCU w dużych miastach (ryc. 3.4). Taki wynik obserwacji może sugerować, że przestrzeń lokalnych centrów na przedmieściach jest bardziej przyjazna, atrakcyjna i lepiej wyposażona niż tych zlokalizowanych w dużych ośrodkach. W rzeczywistości jednak duża aktywność użytkowników może być efektem braku alternatywnych miejsc spędzania czasu. Wielu klientów dojeżdża do LCU z okolicznych mniejszych miejscowości (zob. kolejne rozdziały) cechujących się deficytem przestrzeni publicznych i, skoro już tam się znaleźli, spędza czas w sposób aktywny.

W dużym mieście występuje zjawisko przeciwne – ze względu na silną konkurencję ze strony okolicznych osiedli i centrów wyższego rzędu użytkownicy korzystają z LCU w sposób bardziej „instrumentalny”.



Ryc. 3.4. Średnia liczba czynności wykonywanych przez jednego użytkownika przestrzeni publicznych w LCU wg typów osadniczych.

Źródło: opracowanie własne

Aby zweryfikować te przypuszczenia, można określić stosunek czynności koniecznych i niekoniecznych: im więcej tych drugich, tym bardziej struktura zachowań użytkowników przemawia na korzyść przestrzeni publicznych w danym LCU (por. Gehl 2009). Jeśli więc za czynność konieczną uznamy korzystanie z usług, to udział niekoniecznych aktywności w ogóle wszystkich zachowań kształtuje się następująco: w Warszawie 63,9%, we Wrocławiu 67,6%, w Ostrowie Wielkopolskim 61,3%, w Siechnicach 78,7%, w Zabierzowie 79,6%. Wyniki te ostatecznie potwierdzają, że centra podmiejskie bardziej sprzyjają spędzaniu czasu w przestrzeniach publicznych niż ośrodki w miastach. Jednak ten dość oczywisty wniosek trzeba skonfrontować z rangą osadniczą badanych ośrodków – oba analizowane przypadki (Siechnice i Zabierzów) są bowiem siedzibami urzędów gmin, w dodatku wyposażonymi w nowo wybudowane place rynkowe. Fakt ten należy uwzględnić, interpretując dane liczbowe.

### 3.3.2. Bilans funkcji LCU w oglądzie użytkowników

Bezpośrednim celem prezentowanej analizy funkcjonalnej (a dokładniej: bilansu funkcji) jest ocena użyteczności LCU w kontekście zaspokajania potrzeb oraz identyfikacja dominujących motywacji użytkowników korzysta-

tających z usług w danym miejscu. Wszystkie badane LCU stanowią bez wątpienia odmienne przypadki, których specyfika wyraża się w ich usytuowaniu i formie zagospodarowania przestrzeni (część miasta, teren podmiejski), charakterystyce funkcjonalnej (wyposażeniu w zasoby i usługi pełniące funkcje użyteczności publicznej), w różnym potencjale zaspokajania potrzeb użytkowników czy wreszcie poprzez wyróżnione profile społeczne użytkowników. Niemniej dzięki przyjętemu, jednolitemu schematowi badawczemu udało się porównać kondycję poszczególnych LCU, dokonując swego rodzaju bilansu funkcji. Przeprowadzona analiza funkcjonalna jest dobrym punktem wyjścia do budowania Modelu LCU uwzględniającego zróżnicowane potrzeby użytkowników w różnych kontekstach osadniczych.

Punktem wyjścia do oceny potencjału funkcjonalnego LCU jest analiza motywacji w stosunku do rodzaju zaspokajanych potrzeb. W pomiarze motywacji wykorzystano inwentarz składający się z dziewięciu różnych kategorii motywów (w tym nierozróżnialne „inne motywy”). Ten sam inwentarz stosowano w pomiarze wszystkich badanych LCU (tab. 3.10).

Tabela 3.10. Motywacje użytkowników do korzystania z LCU\*

Dlaczego załatwia Pan/i swoje sprawy w tym rejonie?	Pomiar [% odpowiedzi w danej kategorii osadniczej]			
	Wielkowiejskie (WR/WA)	Średniowiejskie (OSTR)	Podmiejskie (SIE/ZAB)	Ogółem
Bo tu jest najbliżej do wszystkiego, co zwykle potrzebuję	78,3	74,6	69,0	75,0
Bo mogę tu załatwić wiele spraw na raz	65,7	76,1	64,6	67,7
Bo tu mogę nabyć potrzebne mi produkty/usługi	42,1	91,8	77,2	62,4
Bo jest po drodze do pracy/szkoły itp.	48,2	50,0	39,2	46,3
Bo przy okazji można spotkać sąsiada/sąsiadkę i porozmawiać	39,5	44,8	55,1	44,8
Bo tu mogę załatwić sprawy urzędowe	14,6	9,7	84,2	31,8
Bo można tu odpocząć	30,1	20,9	42,4	31,3
Bo można ciekawie spędzić czas wolny	20,7	21,6	39,9	26,0
Inne	7,1	3,7	10,8	7,3

\* Odpowiedzi wielokrotne – nie sumują się do 100%.

Źródło: opracowanie własne.

Analiza rozkładów motywacji (tutaj uporządkowanych wg stopnia malejącej użyteczności) wykazuje, że podstawową funkcjonalną użytecznością LCU, niezależnie od rodzaju, jest kompletność kojarzona z kompleksowością lub synergia w zaspokajaniu potrzeb. Wskazującej na to odpowiedzi – „Bo tu jest najbliżej do wszystkiego, co zwykle potrzebuję” – udzieliło 69–78% respondentów (przeciętnie 75%).

Użyteczność, o której mowa, jest związana przede wszystkim z zaspokajaniem potrzeb materialnych, a prościej mówiąc dostarczeniem usług. Niematerialna potrzeba spędzania czasu wolnego lokowała się na ostatnim miejscu (nie licząc odpowiedzi inne) w hierarchii motywów.

Zapotrzebowanie na określone usługi wyraźnie wynika z kontekstu położenia LCU względem jego otoczenia. Podmiejskie LCU, których służebny charakter funkcji względem spraw gminy zaplanowano już na poziomie projektowania, przyciągają ze względu na możliwość załatwienia spraw urzędowych. W tej kategorii LCU zarówno w Siechnicach, jak i Zabierzowie istotną funkcję pełnią urzędy. Dlatego dla 84% mieszkańców możliwość załatwienia spraw urzędowych pozostaje kwestią najczęściej wskazywaną w ogólnie rozumianej hierarchii potrzeb. Warto zresztą wskazać, że funkcjonalny charakter podmiejskich LCU względem tych śródmiejskich różni się. W podmiejskich LCU wyraźnie rośnie znaczenie „miękkich” czynników wyznaczających jakość przestrzeni publicznych i możliwości spędzenia wolnego czasu czy spotkania znajomych. Ważna jest także możliwość zaspokojenia podstawowych potrzeb i usług z tym związanych.

Pierwszoplanowe znaczenie możliwości zaspokajania zróżnicowanych potrzeb powoduje, że największy odsetek respondentów (średnio 31%) wskazuje na brak jednoznacznych powodów, dla których LCU jako miejsce zaspokajanych potrzeb jest kluczowe (tab. 3.11). W dalszej kolejności wyraźnie zaznaczają się motywacje związane z bliskością codziennych usług, co jest potwierdzeniem lokalnego, wręcz sąsiedzkiego charakteru badanych ośrodków. Ocenie dostępności LCU poświęcono osobny podrozdział, dlatego w tym miejscu wystarczy stwierdzić, że niewielka odległość i wielofunkcyjność obszarów objętych badaniem stanowi najważniejszy motyw korzystania z nich.

Praktyki związane z zaspokajaniem potrzeb codziennych w LCU pozwalają dokonać ich charakterystyki z punktu widzenia funkcjonalnej użyteczności (czyli zakresu funkcji, z jakich korzysta największy odsetek ankietowanych w obrębie LCU), jak też dysfunkcjonalności (funkcji, z jakich korzysta największy odsetek ankietowanych poza terenem LCU). W tabeli 3.12 pokazano rozkłady procentowe osób korzystających z okreś-

Tabela 3.11. Hierarchia motywów korzystania z LCU\*

Który z motywów jest najważniejszy (0 oznacza brak preferencji)	LCU [% respondentów w danej kategorii osadniczej]			Ogółem
	Wielkowiejskie (WR/WA)	Średniowiejskie (OSTR)	Podmiejskie (SIE/ZAB)	
Brak preferencji	30,3	33,3	31,9	31,4
Jest po drodze do pracy/szkoły	17,2	17,0	12,3	15,9
Najbliżej do wszystkiego, czego potrzebuję	28,1	31,1	18,4	26,2
Możliwość załatwienia wielu spraw naraz	10,3	3,7	9,8	8,7
Możliwość odpoczynku	1,3	0,7	1,2	1,1
Okazja spotkania sąsiada i rozmowy	1,3	b.d.	1,2	1,0
Możliwość ciekawego spędzenia wolnego czasu	1,9	b.d.	4,3	2,1
Możliwość załatwienia spraw urzędowych (bez pl. Pereca)	3,4	b.d.	6,1	3,4
Możliwość nabycia potrzebnych produktów i usług (bez pl. Pereca)	5,6	8,9	11,0	7,8
Inne	0,6	5,2	3,7	2,4
Liczba respondentów	320	135	163	618

\* Każdy z respondentów mógł wskazać jeden motyw lub nie wskazać żadnego.

Źródło: opracowanie własne.

lonych możliwości zaspokojenia potrzeb w LCU w zestawieniu z typem osadniczym danego LCU. Dane zostały uporządkowane malejąco ze względu na odsetek osób korzystających ogółem z określonego rodzaju usług w LCU.



Tabela 3.12. Wzory praktyk zaspokajania potrzeb w LCU

Gdzie najczęściej Pan/i załatwia takie sprawy, jak:		W badanym miejscu	W najbliższej bliskości miasta	W innej części miasta/gminy	Poza miastem/gminą	Nie dotyczy	Ogółem
		[% respondentów w danej kategorii osadniczej]					
Robienie codziennych zakupów do domu	<b>Ogółem</b>	<b>60,2</b>	<b>29,0</b>	<b>8,3</b>	<b>1,5</b>	<b>1,0</b>	<b>100,0</b>
	Wielkomięskie	54,0	34,4	10,6	0,0	1,0	100,0
	Średniomięskie	81,1	15,2	3,0	0,0	0,9	100,0
	Podmiejskie	54,9	30,1	7,8	5,9	1,3	100,0
Usługi pocztowe	<b>Ogółem</b>	<b>59,5</b>	<b>25,8</b>	<b>6,0</b>	<b>2,2</b>	<b>6,5</b>	<b>100,0</b>
	Wielkomięskie	59,7	23,5	7,8	0,3	8,7	100,0
	Średniomięskie	53,4	42,0	1,5	0,0	3,1	100,0
	Podmiejskie	64,1	16,7	6,4	7,7	5,1	100,0
Usługi bankowe (placówki bankowe, bankomaty)	<b>Ogółem</b>	<b>41,5</b>	<b>29,8</b>	<b>15,0</b>	<b>4,2</b>	<b>9,5</b>	<b>100,0</b>
	Wielkomięskie	31,5	34,7	20,3	1,0	12,5	100,0
	Średniomięskie	47,4	47,4	1,5	0,0	3,7	100,0
	Podmiejskie	56,4	5,1	16,0	14,2	8,3	100,0
Robienie większych zakupów do domu	<b>Ogółem</b>	<b>32,4</b>	<b>31,1</b>	<b>27,3</b>	<b>6,3</b>	<b>3,1</b>	<b>100,0</b>
	Wielkomięskie	26,5	29,0	39,4	0,6	4,5	100,0
	Średniomięskie	52,3	42,2	3,9	0,0	1,6	100,0
	Podmiejskie	27,6	25,7	22,4	23,0	1,3	100,0
Korzystanie z innych usług (np. fryzjer, kosmetyka, siłownia, kwiaciarnia)	<b>Ogółem</b>	<b>27,1</b>	<b>31,8</b>	<b>23,0</b>	<b>6,1</b>	<b>12,0</b>	<b>100,0</b>
	Wielkomięskie	20,3	25,8	36,2	1,0	16,7	100,0
	Średniomięskie	38,8	52,7	1,5	0,0	7,0	100,0
	Podmiejskie	30,6	26,3	15,0	20,6	7,5	100,0
Spędzanie czasu wolnego z rodziną	<b>Ogółem</b>	<b>25,9</b>	<b>24,7</b>	<b>24,4</b>	<b>10,8</b>	<b>14,2</b>	<b>100,0</b>
	Wielkomięskie	17,1	13,5	34,	12,1	22,4	100,0
	Średniomięskie	35,4	54,6	5,4	0,0	4,6	100,0
	Podmiejskie	35,5	21,7	19,7	17,1	5,9	100,0
Usługi gastronomii (bar, restauracja, kawiarnia, cukiernia itp.)	<b>Ogółem</b>	<b>25,8</b>	<b>25,2</b>	<b>27,3</b>	<b>4,4</b>	<b>17,3</b>	<b>100,0</b>
	Wielkomięskie	15,4	18,0	45,9	0,7	20,0	100,0
	Średniomięskie	21,5	60,0	0,8	0,0	17,7	100,0
	Podmiejskie	50,0	9,7	13,0	15,6	11,7	100,0

Usługi zdrowia (przychodnia, gabinety lekarskie itp.)	<b>Ogółem</b>	<b>24,7</b>	<b>35,5</b>	<b>25,2</b>	<b>6,8</b>	<b>7,8</b>	<b>100,0</b>
	Wielkomięjskie	17,8	34,7	36,0	1,6	9,9	100,0
	Średniomięjskie	57,6	36,4	0,8	0,0	5,2	100,0
	Podmiejskie	9,8	36,6	24,8	22,9	5,9	100,0
Spotkania towarzyskie	<b>Ogółem</b>	<b>21,7</b>	<b>24,5</b>	<b>32,7</b>	<b>5,5</b>	<b>15,6</b>	<b>100,0</b>
	Wielkomięjskie	18,1	11,8	50,3	2,0	17,8	100,0
	Średniomięjskie	20,2	59,7	4,7	0,0	15,4	100,0
	Podmiejskie	30,5	19,9	21,1	17,2	11,3	100,0
Spacery z dzieckiem i zabawy na placu zabaw	<b>Ogółem</b>	<b>20,3</b>	<b>14,9</b>	<b>3,2</b>	<b>6,7</b>	<b>54,9</b>	<b>100,0</b>
	Wielkomięjskie	16,1	11,5	3,9	0,0	68,5	100,0
	Średniomięjskie	28,0	15,2	1,5	0,0	55,3	100,0
	Podmiejskie	21,9	21,3	3,3	25,8	27,7	100,0
Aktywność fizyczna na powietrzu (np. bieganie, nordic walking)	<b>Ogółem</b>	<b>19,7</b>	<b>28,6</b>	<b>13,4</b>	<b>5,1</b>	<b>33,0</b>	<b>100,0</b>
	Wielkomięjskie	14,5	25,0	20,7	0,7	39,1	100,0
	Średniomięjskie	31,0	27,1	3,9	0,0	38,0	100,0
	Podmiejskie	20,5	37,1	7,3	18,5	16,6	100,0
Spacery z psem	<b>Ogółem</b>	<b>16,9</b>	<b>10,0</b>	<b>2,6</b>	<b>8,6</b>	<b>61,9</b>	<b>100,0</b>
	Wielkomięjskie	17,4	7,7	3,0	0,3	71,6	100,0
	Średniomięjskie	20,8	5,4	1,5	0,0	72,3	100,0
	Podmiejskie	12,6	18,5	2,6	32,5	33,8	100,0
Odprowadzanie i odbieranie dzieci do/ze szkoły /przedszkola	<b>Ogółem</b>	<b>12,8</b>	<b>12,9</b>	<b>6,5</b>	<b>8,8</b>	<b>59,0</b>	<b>100,0</b>
	Wielkomięjskie	8,0	13,2	6,0	0,0	72,8	100,0
	Średniomięjskie	20,8	13,1	3,8	0,0	62,3	100,0
	Podmiejskie	15,3	12,1	9,6	33,1	29,9	100,0

Źródło: opracowanie własne.

Wyniki badań umożliwiają stworzenie katalogu usług realizowanych w przewadze w LCU lub jego bliskości – zatem usług lokalnych oraz usług, wobec których LCU jest dysfunkcyjne. Do pierwszej kategorii należą w kolejności odsetka ogółu wskazujących respondentów:

- codzienne zakupy – 60,2%,
- usługi pocztowe – 59,5%,
- usługi bankowe – 41,5%,
- większe zakupy – 32,4%.

Do kategorii usług zaspokajanych w większym stopniu poza centrum lokalnym, ale w bliskiej od niego odległości należą:

- korzystanie z usług medycznych,
- korzystanie z usług kosmetycznych i pielęgnacyjnych,
- spędzanie czasu wolnego z rodziną.

Do kategorii usług z tendencją do zaspokajania poza LCU i jego sąsiedztwem należą:

- usługi gastronomiczne,
- spotkania towarzyskie.

Wreszcie warto też zdefiniować kategorie usług wykluczających, w zakresie tych praktyk, które obejmują zdecydowanie mniejszą część populacji respondentów, w zdecydowanej większości z nich niekorzystających

- niewykazujących takich potrzeb:

- spacerowanie z dzieckiem,
- spacerowanie z psem,
- odprowadzanie dzieci do szkoły/przedszkola,
- aktywność fizyczna.

Podstawową specyfiką badanych LCU, oprócz istnienia uniwersaliów w zakresie realizowanych usług lokalnych, jest istnienie różnic pomiędzy LCU podmiejskimi i wielkomiejskimi. Różnice te wynikają, najkrócej mówiąc, z rozbieżności samych potencjałów LCU w zakresie świadczonych usług, ale – jak można sądzić – także z realizowanych wzorów życia związanych z odmiennymi oczekiwaniami i motywacjami w zakresie zaspokajanych potrzeb. Podmiejskie LCU mają swoją specyfikę związaną z elementami życia rodzinnego. Tu częściej mieszkańcy posiadają dzieci, prowadzą je do szkoły/przedszkola, częściej także są w posiadaniu psów. Co istotne jednak, sporadycznie wykorzystują przestrzeń LCU do realizowania takich potrzeb, jak choćby organizowania aktywności w sferze czasu wolnego. Innymi słowy mimo istnienia określonych potrzeb nie są one zaspokajane w pierwszym rzędzie przez usługi oferowane przez LCU. Widać to także w przypadku aktywności ruchowej realizowanej w otoczeniu LCU, jak też poza obszarem miejsca zamieszkania. Wyłania się z tej analizy socjokulturowy portret społeczności podmiejskiej – konsumującej znaczną część swojego czasu i potrzeb poza miejskim zamieszkaniem – w domyśle: w mieście.

Kolejnym krokiem zmierzającym do wyznaczenia bilansu funkcji LCU jest określenie jego funkcjonalnej charakterystyki – na podstawie ocen i praktyk realizowanych przez mieszkańców i osoby korzystające z usług. Zestawienie charakterystyk zaprezentowano w tab. 3.13.

Dysponowanie inwentarzem realizowanych potrzeb w kontekście potencjału usług, jakie oferują LCU, umożliwia także dokonanie bilansu funkcji, który jest rezultatem zliczenia usług realizowanych w przestrzeniach

Tabela 3.13. Charakterystyka funkcjonalna LCU na podstawie wyników ankiet

	Średni czas dojazdu – [minuty]	Subiektywna ocena dystansu – odpowiedzi „blisko” [%]	Dominanta częstości przebywania w obszarze LCU [%]	Główne motywy korzystania: najbliższej do wszystkiego, czego potrzebuję [%]	Potrzeby realizowane przez największy odsetek ankietowanych [%]
Wrocław: pl. Pereca	8,1	59,3	Kilka razy dziennie – 28,8	28,9	Usługi pocztowe – 48
Siechnice: Rynek	4,8	69,4	Kilka razy w tygodniu – 33,3	16,4	Usługi pocztowe – 85,7
Ostrów Wielkopolski: ul. Waryńskiego i ulice sąsiednie	7,7	63,7	Kilka razy dziennie – 31,9	31,1	Robienie codziennych zakupów – 81,1
Warszawa: ul. Mołdawska	8,6	57,5	Kilka razy dziennie – 36,6	27,3	Robienie codziennych zakupów – 80,6
Zabierzów: ul. Kolejowa i ulice sąsiednie	10,7	58,0	Kilka razy dziennie – 29,2	20,0	Robienie codziennych zakupów – 71,6

Źródło: opracowanie własne.

LCU i ich sąsiedztwie oraz usług i potrzeb realizowanych poza sferą oddziaływania LCU. Bilans funkcji to różnica między sumą usług realizowanych „w” (IN) i usług realizowanych „poza” (OUT) LCU – tab. 3.14.

Zasadniczo wszystkie LCU mają dodatni bilans funkcji – to znaczy przewagę ilości potrzeb zaspokajanych w LCU i w jego pobliżu nad potrzebami realizowanymi poza LCU i jego sąsiedztwem. Największy dodatni potencjał wykazują kolejno:

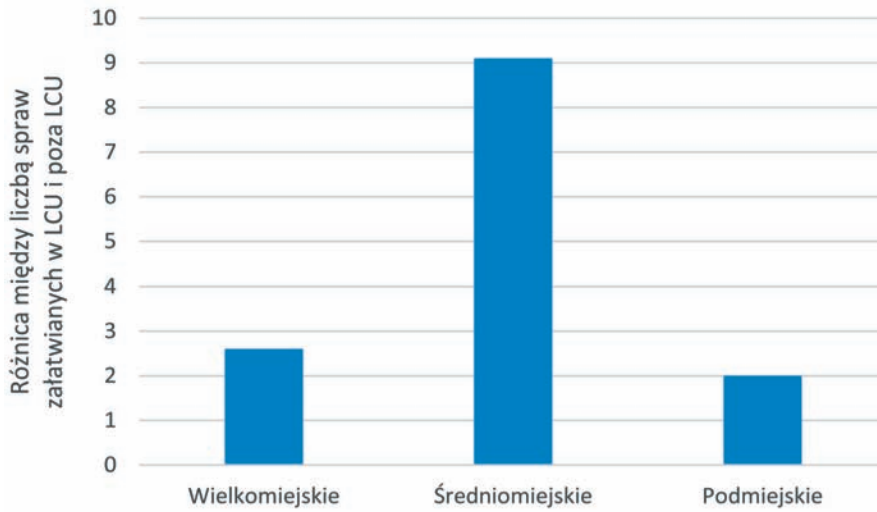
- Ostrów Wielkopolski: ul. Waryńskiego +9,1 pkt.,
- Warszawa: ul. Mołdawska +3,6 pkt.,
- Zabierzów: ul. Kolejowa +2,7 pkt.,
- Wrocław: pl. Pereca +1,6 pkt.,
- Siechnice: Rynek +1,2 pkt.

Tabela 3.14. Charakterystyka funkcjonalna LCU – bilans funkcji

	Skala: 1 pkt = 1funkcja Zakres skali 1–13 pkt.	Suma potrzeb zaspokajanych w LCU i jego okolicach	Suma potrzeb zaspokajanych poza LCU	Bilans miejsca zaspokajanych potrzeb (potrzeby zaspokajane w LCU–potrzeby zaspokajane poza)
Ostrów Wielkopolski: ul. Waryńskiego i ulice sąsiednie	Średnia	9,5	0,3	9,1
	Std. odchylenia	2,5	1,2	3,1
Warszawa: ul. Mołdawska	Średnia	6,4	2,8	3,6
	Std. odchylenia	2,7	2,4	4,6
Zabierzów: ul. Kolejowa i ulice sąsiednie	Średnia	6,7	4,1	2,7
	Std. odchylenia	3,3	6,0	8,3
Wrocław: pl. Pereca	Średnia	5,2	3,6	1,6
	Std. odchylenia	2,5	2,5	4,3
Siechnice: Rynek	Średnia	6,8	5,5	1,2
	Std. odchylenia	3,2	2,8	5,7
Ogółem	Średnia	6,8	3,0	3,9
	Std. odchylenia	3,1	3,5	5,9

Źródło: opracowanie własne.

Charakterystyka funkcjonalna poszczególnych kategorii LCU ujawnia się jeszcze bardziej w układzie typów osadniczych (ryc. 3.5). Wyraźnie widać, że centrum lokalne zlokalizowane w mieście średniej wielkości (w tym wypadku w Ostrowie Wielkopolskim) cechuje się największą „samowystarczalnością” – zaspokaja najwięcej potrzeb użytkowników na miejscu, bez konieczności podróżowania do innych ośrodków usługowych.



Ryc. 3.5. Bilans funkcji pełnionych przez LCU wg typów osadniczych.

Źródło: opracowanie własne

Tabela 3.15. Charakterystyka funkcjonalna LCU – bilans funkcji z uwzględnieniem częstości załatwiania spraw

LCU		Suma potrzeb zaspokajanych w miejscu i jego okolicach	Suma potrzeb zaspokajanych poza miejscem	Bilans miejsca zaspokajanych potrzeb (potrzeby zaspokajane w LCU – potrzeby zaspokajane poza)
Częstość załatwiania spraw w LCU				
Kilka razy dziennie	Średnia	7,5	2,2	5,3
	Std. odchylenia	2,8	2,3	4,4
Raz dziennie	Średnia	7,3	2,4	4,9
	Std. odchylenia	2,9	2,8	5,0
Kilka razy w tygodniu	Średnia	6,5	3,2	3,3
	Std. odchylenia	3,3	3,4	5,9
Raz w tygodniu i rzadziej	Średnia	5,1	5,6	-0,5
	Std. odchylenia	3,5	5,5	8,1
Ogółem	Średnia	6,8	3,0	3,9
	Std. odchylenia	3,2	3,5	5,9

Źródło: opracowanie własne.

Ważnym kontekstem dla przeprowadzonego bilansu funkcji jest nie tylko to, jak ogólnie się on prezentuje, ale jak potencjał ten jest postrzegany przez poszczególne kategorie użytkowników. Jeśli zastosuje się ich segmentację ze względu na częstość przebywania w LCU, to można zauważyć zależność między częstością przebywania a dodatnim saldem bilansu (tab. 3.15). Jest on najwyższy dla ludzi przebywających tam codziennie i przyjmuje wartość ujemną dla osób przebywających w LCU raz w tygodniu i rzadziej.

### 3.3.3. Funkcjonalność LCU w ocenie usługodawców

O funkcjach pełnionych przez LCU decyduje w przeważającej mierze zakres oferowanych w nim usług. Usługodawcy adaptując się do potrzeb swoich klientów i reagując na zmiany rynkowe, kształtują charakter centrum osiedlowego. Odpowiedni asortyment dostępnych towarów i wachlarz świadczonych usług sprawia, że dany fragment przestrzeni umożliwia zaspokojenie codziennych potrzeb, a w konsekwencji jest ożywiany obecnością mieszkańców.

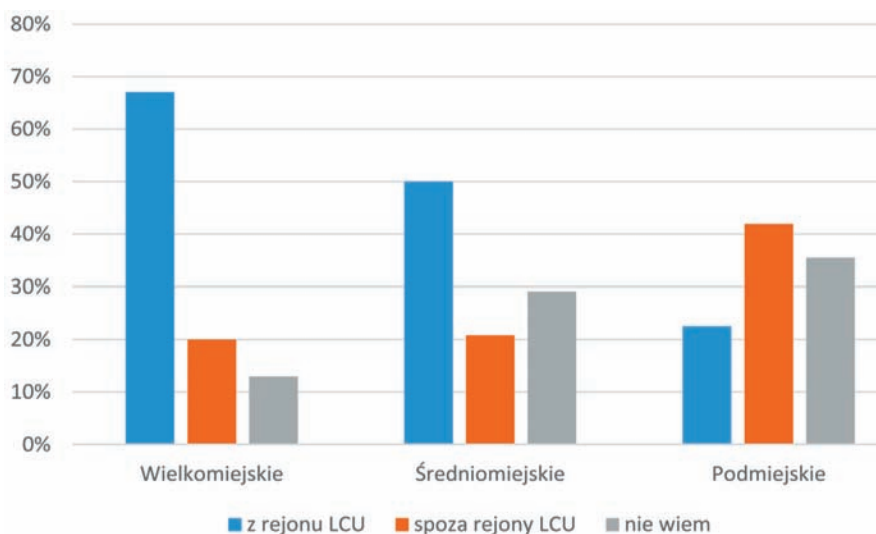
Jak wspomniano przy opisie profilu usługodawców działających w wybranych studiach przypadku, większość z nich to niewielkie przedsiębiorstwa działające w skali lokalnej. Jednak lokalny charakter LCU to nie tylko przewaga handlu tradycyjnego czy obecność lokalnych marek. To także bliskość samych klientów i wiedza o nich. Dlatego respondentów-usługodawców zapytano o to, czy wiedzą, skąd pochodzą ich klienci (tab. 3.16).

Zakładając pewien poziom zainteresowania ankietowanych klientami, choćby miejscem ich zamieszkania, można tu wskazać na pewne interesujące zależności między rodzajem LCU a charakterystyką klientów, zwłaszcza przy zastosowaniu kategoryzacji LCU wskazującej na ich miejski-podmiejski charakter (ryc. 3.6). Zależność ta jest specyficzna i wyraża ideę lokalności samego LCU. Otóż najbardziej lokalne są LCU osadzone wewnątrz wielkomiejskiej tkanki osadniczej. Zarówno w przypadku pl. Perca we Wrocławiu, jak i targowiska na ul. Mołdawskiej w Warszawie usługodawcy wskazywali przewagę klientów pochodzących wprost z rejonu – miejsca, w którym zlokalizowane jest LCU. W ich przypadku najmniejszy był także odsetek odpowiedzi niepotrafiących scharakteryzować pod względem zamieszkania swoich klientów. Odpowiednio dla śródmiejskiego LCU a zwłaszcza podmiejskich LCU odsetki klientów z rejonu mały, a stopień niewiedzy o nich wzrastał, przy jednoczesnym wzroście odsetka osób spoza rejonu.

Tabela 3.16. Wiedza usługodawców o miejscu zamieszkania ich klientów

Skąd głównie pochodzą Pana/i stali klienci?	LCU					Ogółem
	Wrocław: pl. Pereca	Siechnice: Rynek	Ostrów Wielkopolski: ul. Waryńskiego i ulice sąsiednie	Warszawa: ul. Mołdawska	Zabierzów: ul. Kolejowa i ulice sąsiednie	
Z rejonu...	30	2	12	27	5	76
	63,8%	20,0%	50,0%	71,0%	23,8%	54,3%
Spoza rejonu...	12	4	5	5	9	35
	25,5%	40,0%	20,8%	13,2%	42,9%	25,0%
Nie wiem – trudno powiedzieć	5	4	7	6	7	29
	10,7%	40,0%	29,2%	15,8%	33,3%	20,7%
Ogółem	47	10	24	38	21	140
	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Źródło: opracowanie własne.



Ryc. 3.6. Wiedza usługodawców o miejscu zamieszkania ich klientów w podziale na typy osadnicze.

Źródło: opracowanie własne



Jednak najważniejszą kwestią dla usługodawców są perspektywy lub szerzej: warunki prowadzenia biznesu. Z punktu widzenia funkcji, jakie pełni LCU względem potrzeb lokalnych mieszkańców, jest ona również kluczowa dla podtrzymywania zasadności istnienia samego centrum. Chodzi o zachowanie równowagi między atrakcyjnością LCU z punktu widzenia potrzeb mieszkańców wykraczających poza funkcje handlowe a atrakcyjnością LCU dla handlowców, którzy widzą w samym LCU określony rynek dla swoich towarów i usług.

Tabela 3.17. Poziom konkurencyjności w sferze handlu i usług w badanych LCU

Jak ocenia Pan/i konkurencję w Pana/i branży	LCU					Ogółem
	Wrocław: pl. Pereca	Siechnice: Rynek	Ostrów Wielkopolski: ul. Waryńskiego i ulice sąsiednie	Warszawa: ul. Mołdawska	Zabierzów: ul. Kolejowa i ulice sąsiednie	
Duża konkurencja	21	6	10	19	8	64
	36,2%	40,0%	35,7%	44,2%	26,7%	36,8%
Mała konkurencja	18	5	10	13	11	57
	31,0%	33,4%	35,7%	30,2%	36,7%	32,8%
Brak konkurencji	12	2	4	4	7	29
	20,7%	13,3%	14,3%	9,3%	23,3%	16,6%
Trudno powiedzieć	7	2	4	7	4	24
	12,1%	13,3%	14,3%	16,3%	13,3%	13,8%
Ogółem	58	15	28	43	30	174
	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Źródło: opracowanie własne.

Zebrane opinie są zróżnicowane (tab. 3.17). W trzech przypadkach LCU zlokalizowanych na pl. Pereca we Wrocławiu, siechnickim Ryнку i ul. Mołdawskiej w Warszawie mamy do czynienia z przewagą poglądów o istnieniu „dużej konkurencji” (36–44%). Wpływ na to ma bez wątpienia zarówno liczba lokali, jak i ich tradycyjny charakter, czego najlepszym (wręcz modelowym) przykładem jest ul. Mołdawska i jej targowisko. Z drugiej strony, zwłaszcza w Zabierzowie i częściowo na pl. Pereca, ujawniły się w znaczącej części przekonania ankietowanych o „braku konkurencji” (21–23%).

W zestawieniu subiektywnej oceny poziomu konkurencji kluczowe wydaje się uwzględnienie zarówno samej liczby punktów handlowo-usługowych, jak i swoistej gry interesów. W określonych przypadkach stwierdzenie o braku konkurencji może znaczyć coś zgoła innego dla pracownika/właściciela dużego sklepu, dla którego konkurencja to głównie takie sklepy, jak jego własny, a co innego dla małego sklepu czy stoiska z tradycyjną obsługą zza lady, kiedy podobnych sklepów z natury rzeczy jest sporo. Wszystko to łącznie daje bardzo zróżnicowany obraz sytuacji, w którym próżno doszukiwać się związków z usytuowaniem LCU w określonym typie osadniczym (dużym mieście, średnim mieście czy na przedmieściach).

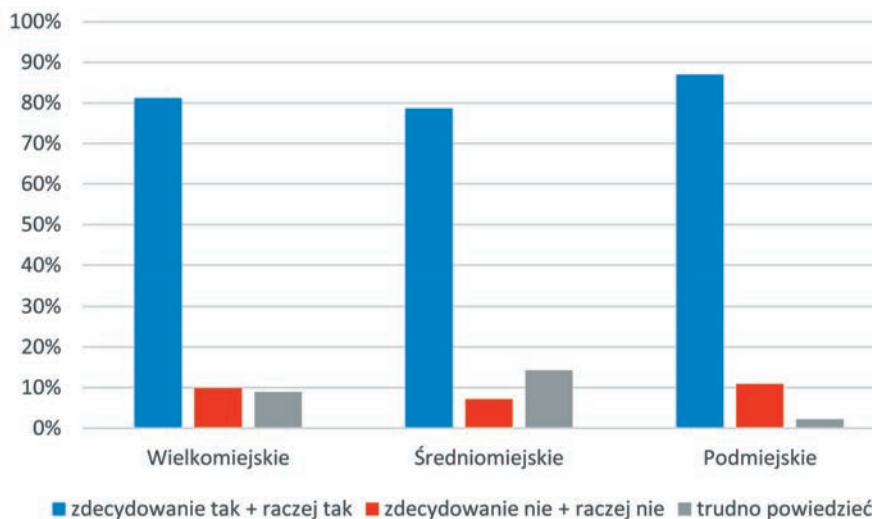
Kolejną kwestią braną pod uwagę w ocenie perspektyw prowadzenia biznesu jest położenie punktu usługowego. Na pytanie – „Czy uważa Pan/i, że Pana/i sklep/punkt usługowy mieści się w optymalnym miejscu dla prowadzonego biznesu/usługi?” – przeważająca większość respondentów odpowiadała „zdecydowanie tak” i „raczej tak” (tab. 3.18, ryc. 3.7). Odpowiedzi negatywne były relatywnie rzadkie. Zdecydowanie niezadowolonych z położenia było jedynie 5 respondentów na 175 ogółem ankietowanych we wszystkich LCU, a raczej niezadowolonych 12. Wpływ na ocenę miejsca handlu, poza czynnikami przestrzennymi, zdaje się mieć ogólna liczba i zagęszczenie punktów usługowych. Widać to wyraźnie zwłaszcza w przypadku pl. Pereca i ul. Mołdawskiej, gdzie zdecydowanie zadowolonych jest 21–26% ankietowanych usługodawców, przy 50–53% zdecydowanie zadowolonych w pozostałych LCU.

Tabela 3.18. Ocena położenia punktu handlowego/usługowego przez usługodawców

Czy uważa Pan/i, że Pana/i sklep/punkt usługowy mieści się w optymalnym miejscu dla prowadzonego biznesu/usługi?	LCU					Ogółem
	Wrocław: pl. Pereca	Siechnice: Rynek	Ostrów Wielkopolski: ul. Waryńskiego i ulice sąsiednie	Warszawa: ul. Mołdawska	Zabierzów: ul. Kolejowa i ulice sąsiednie	
Zdecydowanie tak	12	8	14	11	16	61
	20,7%	50,0%	50,0%	25,6%	53,3%	34,9%
Raczej tak	40	7	8	19	9	83
	69,0%	43,8%	28,6%	44,2%	30,0%	47,4%
Raczej nie	1	1	2	6	2	12
	1,7%	6,2%	7,1%	13,9%	6,7%	6,9%

Zdecydowanie nie	2	0	0	1	2	5
	3,4%	0,0%	0,0%	2,3%	6,7%	2,8%
Trudno powiedzieć	3	0	4	6	1	14
	5,2%	0,0%	14,3%	14,0%	3,3%	8,0%
Ogółem	58	16	28	43	30	175
	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Źródło: opracowanie własne.



Ryc. 3.7. Ocena położenia punktu handlowego/usługowego przez usługodawców wg typów osadniczych (odpowiedzi na pytanie „Czy uważa Pani/Pan, że Pani/Pana sklep/punkt usługowy mieści się w optymalnym miejscu dla prowadzonego biznesu/usługi?”)

Źródło: opracowanie własne

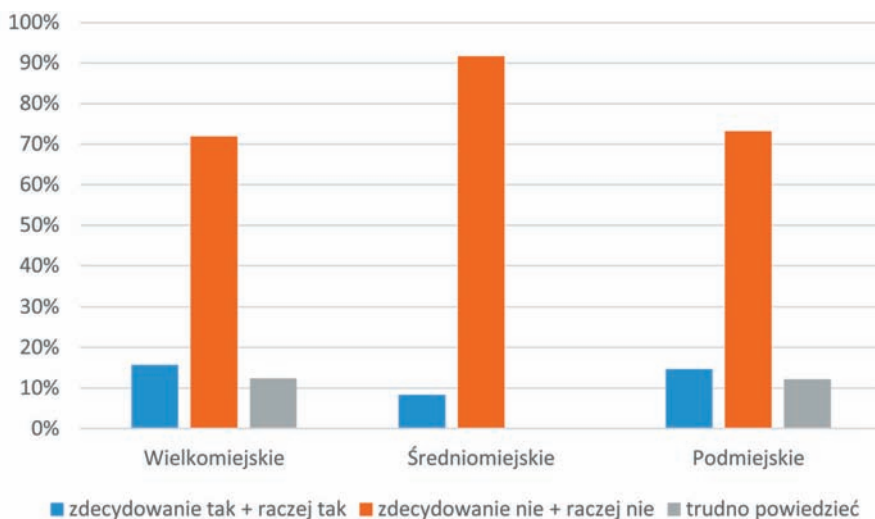
To właśnie proporcje zdecydowanie zadowolonych i raczej zadowolonych z miejsca prowadzenia biznesu odróżniają wielkomięjskie LCU od średniemięjskich i podmiejskich, gdzie o pełną satysfakcję znacznie łatwiej.

W ocenie perspektyw prowadzenia biznesu istotna jest również gotowość usługodawców do zmiany lokalizacji punktu usługowego. W tym zakresie wielkomięjskie i podmiejskie LCU wykazują duże podobieństwo. Na pytanie – „Czy myślał/a Pan/i o zmianie lokalizacji prowadzonego biznesu?” – to właśnie w tych LCU najczęściej było odpowiedzi twierdzących (łącznie „zdecydowanie tak” i „raczej tak” – tab. 3.19, ryc. 3.8). Jednak w skali całej próby objętej badaniem decyzja o zmianie lokalizacji jest udziałem niewielkiej liczby punktów, a ewentualna zmiana miejsca może dotyczyć zarówno przeniesienia działalności w granicach danego LCU, jak też poza obszar LCU.

Tabela 3.19. Deklarowana chęć zmiany lokalizacji prowadzenia biznesu

Czy myślał/a Pan/i o zmianie lokalizacji prowadzonego biznesu?	LCU					Ogółem
	Wrocław: pl. Pereca	Siechnice: Rynek	Ostrów Wielkopolski: ul. Waryńskiego i ulice sąsiednie	Warszawa: ul. Mołdawska	Zabierzów: ul. Kolejowa i ulice sąsiednie	
Zdecydowanie tak	2	1	1	0	1	5
	3,8%	6,7%	4,2%	0,0%	3,8%	3,3%
Raczej tak	6	1	1	6	3	17
	11,6%	6,7%	4,2%	16,2%	11,6%	11,0%
Raczej nie	22	7	10	11	5	55
	42,3%	46,6%	41,6%	29,7%	19,2%	35,7%
Zdecydowanie nie	20	5	12	11	13	61
	38,5%	33,3%	50,0%	29,7%	50,0%	39,6%
Trudno powiedzieć	2	1	0	9	4	16
	3,8%	6,7%	0,0%	24,4%	15,4%	10,4%
Ogółem	52	15	24	37	26	154
	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Źródło: opracowanie własne.



Ryc. 3.8. Deklarowana chęć zmiany lokalizacji prowadzenia biznesu wg typu osadniczego.

Źródło: opracowanie własne

Aby rozstrzygnąć tę kwestię, zapytano o powody rozważania decyzji o zmianie lokalizacji tych respondentów, którzy nie wykluczali takiej decyzji. Z uwagi na fakt stosunkowo niewielkiej liczby wypowiedziających się bardziej miarodajne wyniki w tym względzie prezentują dane skategoryzowane dla poszczególnych typów LCU (tab. 3.20).

Tabela 3.20. Powody ewentualnej zmiany lokalizacji biznesu wg typów osadniczych\*

Jakie powody skłaniają Pana/ią do rozważenia przeniesienia sklepu/punktu usługowego w inne miejsce (poza placem i przyległych ulicach)?	LCU kategorie			Ogółem
	Wielkomiejskie (WR/WA)	Średniomiejskie (OSTR)	Podmiejskie (SIE/ZAB)	
Silna konkurencja w rejonie... i przyległych ulicach	9	1	0	10
	28,1%	33,3%	0,0%	
Możliwość otwarcia nowego sklepu na nowym osiedlu	3	0	1	4
	9,4%	0,0%	14,3%	
Możliwość przejęcia innego, dobrze prosperującego sklepu w innym miejscu	2	1	1	4
	6,3%	33,3%	14,3%	
Zbyt wysokie opłaty za lokal	5	1	2	8
	15,6%	33,3%	28,6%	
Niewykorzystane otoczenie sklepu (zaniedbane, brudne, zdewastowane itp.)	3	0	0	3
	9,4%	0,0%	0,0%	
Zbyt mała liczba klientów w rejonie i przyległych ulicach	4	0	2	6
	12,5%	0,0%	28,6%	
Profil społeczny klientów (zbyt ubodzy, konfliktowi itp.)	3	0	0	3
	9,4%	0,0%	0,0%	
Brak możliwości rozbudowy sklepu/punktu usługowego w tym miejscu	9	2	1	12
	28,1%	66,7%	14,3%	
Trudno powiedzieć	6	0	1	7
	18,8%	0,0%	14,3%	
Inne	3	0	1	4
	9,4%	0,0%	14,3%	
Ogółem	32	3	7	42

\* Wielokrotne odpowiedzi dla rozważających taką opcję; wartości procentowe i sumy obliczono w odniesieniu do liczby respondentów.

Źródło: opracowanie własne.

Tym, co wypycha oferentów poza obszar LCU w przypadku LCU wielkomiejskich, jest silna konkurencja punktów handlowo-usługowych (28% respondentów w tej kategorii LCU) oraz warunki lokalowe – czyli brak możliwości rozbudowy punktu usługowego (28% respondentów w tej kategorii LCU). Czynnikiem wypychającym w przypadku podmiejskich i średniomiejskich LCU są zbyt wysokie stawki czynszu oraz dodatkowo (podmiejskie) brak odpowiedniej liczby klientów.

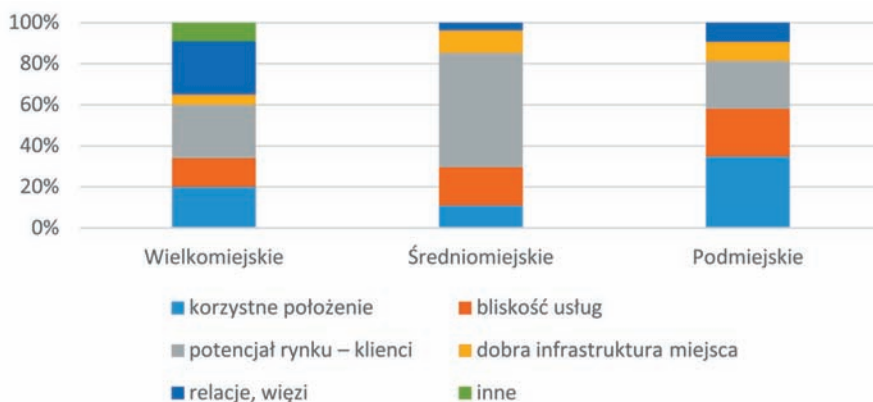
Natomiast tym, co sprzyja prowadzeniu biznesu (tab. 3.21), jest: w przypadku Zabierzowa korzystna lokalizacja, w Ostrowie Wielkopolskim potencjał rynku – czyli duża liczba klientów, a w przypadku targowiska na Mołdawskiej sami klienci i utrzymywane z nimi relacje. Można zatem zauważyć dość indywidualne rozpatrywanie korzyści, zależne od specyfiki miejsca, choć wspólnym mianownikiem wydaje się być potencjał rynku, czyli ludzie, którzy odwiedzają LCU.

Tabela 3.21. Czynniki sprzyjające prowadzeniu biznesu\*

Co sprzyja prowadzeniu biznesu w rejonie?	LCU					Ogółem
	Wrocław: pl. Pereca	Siechnice: Rynek	Ostrów Wielkopolski: ul. Waryńskiego i ulice sąsiednie	Warszawa: ul. Mołdawska	Zabierzów: ul. Kolejowa i ulice sąsiednie	
Korzystne położenie	7	2	3	6	13	31
	33,3%	20,0%	14,3%	18,2%	48,1%	27,7%
Bliskość usług	6	2	5	3	8	24
	28,6%	20,0%	23,8%	9,1%	29,6%	21,4%
Potencjał rynku – klienci	9	3	15	8	7	42
	42,9%	30,0%	71,4%	24,2%	25,9%	37,5%
Dobra infrastruktura miejsca	1	3	3	2	1	10
	4,8%	30,0%	14,3%	6,1%	3,7%	8,9%
Relacje, więzi	1	2	1	16	2	22
	4,8%	20,0%	4,8%	48,5%	7,4%	19,6%
Inne	3	0	0	3	0	6
	14,3%	0,0%	0,0%	9,1%	0,0%	5,4%
Ogółem	21	10	21	33	27	112

\* Pytanie otwarte skategoryzowane na wielokrotne odpowiedzi; wartości procentowe i sumy obliczono w odniesieniu do liczby respondentów.

Źródło: opracowanie własne.



Ryc. 3.9. Czynniki sprzyjające prowadzeniu biznesu wg typów osadniczych. Udziały procentowe obliczono względem wszystkich odpowiedzi udzielonych przez respondentów w danym typie osadniczym. Źródło: opracowanie własne

Na ryc. 3.9 uwidoczniono przekonanie usługodawców o dużym znaczeniu popytu na usługi jako czynnika sprzyjającego prowadzeniu biznesu. Jednak zestawienie danych w podziale na trzy typy osadnicze pokazuje jeszcze jedno zjawisko, mianowicie przewagę konkurencyjną podmiejskich LCU. Usytuowane w otoczeniu pozbawionym realnej konkurencji cieszą się dogodną lokalizacją – zwłaszcza względem otaczających je terenów mieszkaniowych.

### 3.3.4. Katalog usług

Jak wykazano w części teoretycznej, nie jest możliwe stworzenie jednej, uniwersalnej listy usług niezbędnych do wytworzenia LCU. Nawet prosty podział na usługi rynkowe i nierynkowe okazuje się nieostry, nie wspominając o szczegółowych klasyfikacjach statystycznych, takich jak PKWiU czy PKD, które są nieprzydatne ze względu na trudności w redagowaniu zapisów dokumentów planistycznych.

Chcąc mimo wszystko usystematyzować opis usług występujących w badanych LCU, tak aby możliwe było porównywanie poszczególnych przypadków, wypracowano jednolitą listę kategorii punktów usługowych. Katalog ten obejmuje 7 kategorii: 1) sklepy spożywcze, 2) sklepy specjalistyczne (różne), 3) gastronomia, 4) placówki pocztowe/banki, 5) służba zdrowia (przychodnie), 6) edukacja, 7) usługi specjalistyczne (uroda, kultura, rozrywka, sport, rekreacja). Mając świadomość arbitralności przyjętego podziału, można go traktować jedynie jako narzędzie badawcze służące opisowi wybranego wycinka rzeczywistości, nie zaś jako podstawę do kształtowania wytycznych czy zapisów planistycznych. Zgodnie z te-

rytorialnym podejściem do rozwoju (por. Heffner, Gibas 2013) na potrzeby planowania przestrzennego należy każdorazowo tworzyć unikatowy katalog usług, dedykowany konkretnemu osiedlu.

Tabela 3.22. Punkty usługowe występujące w poszczególnych LCU, zinwentaryzowane w terenie

Usługi	Warszawa: ul. Mołdawska	Wrocław: pl. Pereca	Ostrów Wielkopolski: ul. Waryńskiego i ulice sąsiednie	Siechnice: Rynek	Zabierzów: ul. Kolejowa i ulice sąsiednie	Suma/ średnia
Sklepy spożywcze	43	24	11	6	6	90
Sklepy specjalistyczne	35	45	37	7	23	147
Służba zdrowia	2	10	5	3	3	23
Gastronomia	6	6	4	5	4	25
Edukacja	2	4	5	2	5	18
Placówki pocztowe i banki	5	7	6	7	12	37
Usługi specjalistyczne	12	24	13	7	8	64
Ogółem	105	120	81	37	61	404
Powierzchnia LCU* [ha]	6,7	10,4	12,6	5,2	9,2	44,2
Zagęszczenie usług [liczba usług na 1 ha]	15,6	11,5	6,4	7,1	6,6	9,1

\* Powierzchnia LCU mierzona w granicach wyznaczonych zgodnie z przyjętymi zasadami, opisanymi w rozdziale poświęconym metodologii.

Źródło: opracowanie własne.

Jak wynika z tabeli 3.22, wśród usług dostępnych w badanych LCU przeważają sklepy specjalistyczne, na drugim miejscu plasują się sklepy spożywcze, a na trzecim – drobne usługi. Najwięcej usług odnotowano we Wrocławiu na pl. Pereca i w Warszawie na ul. Mołdawskiej, co w oczywisty sposób odpowiada skali obu tych założeń urbanistycznych.

Można zatem uznać, że przyjęty katalog usług pozwala na zestawianie i porównywanie danych dla LCU usytuowanych w różnych kontekstach osadniczych. Tak zdefiniowaną listę usług przyjęto za podstawę do dalszych badań, w tym zwłaszcza do analiz dostępności czasowej i izochron dojazdu pieszego.



### 3.3.5. Preferencje przestrzenne użytkowników i usługodawców

Dla właściwej oceny badanych obszarów z perspektywy ich użytkowników – mieszkańców i przedsiębiorców działających w danym LCU – posłużono się metodą ankietową. Poproszono przedstawicieli obu grup o wskazanie na mapie miejsc, które uznają za najbardziej atrakcyjne (zob. przykładowe kwestionariusze ankiet zamieszczone na końcu książki).

Powstałe w ten sposób mapy atrakcyjności przestrzeni ukazują odmienne sposoby pojmowania tej samej przestrzeni przez różnych odbiorców, istotnie od siebie zależnych, a stojących po przeciwnych stronach lokalnego rynku: usługobiorców (użytkowników przestrzeni publicznych) i usługodawców. Wypowiedzi użytkowników ukierunkowują uwagę na zagadnienia percepcji przestrzeni – strefy koncentracji odpowiedzi można uznać za „miejsca” (*places*) lokalnej społeczności, a więc fizycznie wydzielone fragmenty przestrzeni, do której owa większość społeczna ma osobisty stosunek (Agnew 1987). Po drugiej stronie odbioru przestrzeni znajdują się usługodawcy, przez których przestrzeń jest postrzegana przede wszystkim w kategoriach ekonomicznych. Tu liczą się *catchment area*, chłonność rynku i renta gruntowa. Teoretycznie obu grupom powinno zależeć na tym, aby spotkać się na wspólnej płaszczyźnie, równoważąc potrzeby i wygodę klientów oraz zysk przedsiębiorców. Rzeczywistość bywa jednak dużo bardziej złożona, co potwierdzają wyniki badań oparte na rozkładzie przestrzennym typu *Kernel shape*.

Mimo zróżnicowanej percepcji przestrzeni przez obie grupy odbiorców układy wynikowe badań w każdym LCU wykazały kilka kluczowych cech wspólnych: obecność co najmniej dwóch punktów koncentracji, dużą rozpiętość przestrzenną stref koncentracji oraz zauważalną gradację atrakcyjności (mierzona liczbą głosów „za”). Konsekwentnie należy zauważyć, że strefy opiniowania w żadnym z przypadków nie wykazały ciągłości układu, co może świadczyć o wyraźnym podziale „map mentalnych” opisywanych przestrzeni (ryc. 3.10).

I tak przestrzeń LCU w Ostrowie Wielkopolskim dzieli się na cztery strefy opiniotwórcze (wskazywane przez co najmniej jedną z badanych grup): skrzyżowanie ul. Waryńskiego i Śmigielskiego: część zachodnia ( $O_1$ ) i wschodnia ( $O_2$ ), plac przy kościele pw. św. Pawła Apostoła ( $O_3$ ) oraz w centralnej części ul. Śmigielskiego między wymienionymi punktami ( $O_4$ ). W Siechnicach wykształciły się trzy strefy atrakcyjności: przed kościołem pw. Niepokalanego Serca Najświętszej Maryi Panny ( $S_1$ ), przed ( $S_2$ ) i za ( $S_3$ ) ratuszem. Kluczowym obszarem dla opiniodawców warszawskiego LCU była ul. Mołdawska. Opinie skoncentrowały się przede wszystkim na skrzyżowaniu ul. Mołdawskiej z Raławicką ( $W_1$ ), pomiędzy



Ryc. 3.10. LCU Zabierzów: ul. Kolejowa i ulice sąsiednie. Zestawienie wyników badań dotyczących atrakcyjności przestrzeni LCU w ocenie użytkowników przestrzeni publicznych (mapa na górze) oraz usługodawców (mapa na dole).

Źródło: opracowanie własne

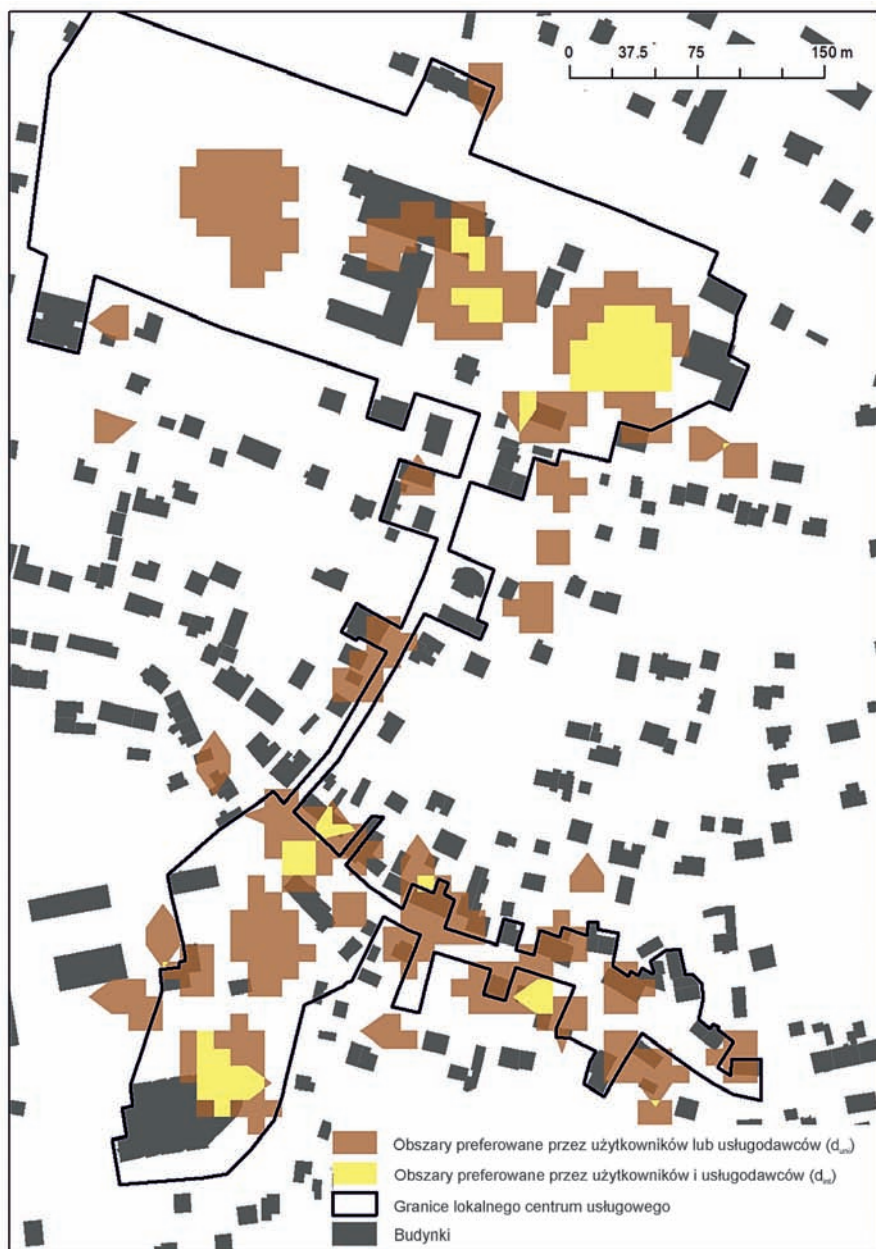
ul. Baleya i Okińskiego ( $W_2$ ), przy skrzyżowaniu ul. Mołdawskiej i Gorlickiej ( $W_3$ ) oraz na terenie parku Forty Korotyńskiego ( $W_4$ ). Ocena wrocławskiego LCU skupiona została w trzech strefach publicznych: wzdłuż północnej części ul. Pereca ( $R_1$ ), na placu zabaw ( $R_2$ ) i przy skwerze zieleni na pl. Pereca ( $R_3$ ). Zwracano również uwagę na przestrzenie półpubliczne, takie jak podwórka kamienic ( $R_4$ ). Ostatnia z przestrzeni, LCU w Zabierzowie, została podzielona na cztery kluczowe części percepcji: boisko na dworcu kolejowym ( $Z_1$ ), plac przed urzędem ( $Z_2$ ), strefa przy Tesco w rejonie ul. Cmentarnej ( $Z_3$ ) i ul. Krakowska ( $Z_4$ ).

Należy zauważyć, że wskazane strefy wewnętrzne stanowią zbiór wyników wszystkich grup użytkowników i tworzą swoisty palimpsest opinii. Tylko sporadycznie percepcja jednej grupy przekłada się na percepcję drugiej (tu: przedsiębiorców i użytkowników). Skumulowana wartość ocen jest następująca (tab. 3.23).

Tabela 3.23. Kumulacje ocen użytkowników i usługodawców w poszczególnych strefach LCU

LCU	Symbol strefy	Atrakcyjność w ocenie użytkowników	Atrakcyjność w ocenie usługodawców
Ostrów Wielkopolski: ul. Waryńskiego i ulice sąsiednie	O <sub>1</sub>	++	++
	O <sub>2</sub>	-	+
	O <sub>3</sub>	-	+
	O <sub>4</sub>	+	0
Siechnice: Rynek	S <sub>1</sub>	-	0
	S <sub>2</sub>	+	+
	S <sub>3</sub>	-	0
Warszawa: ul. Mołdawska	W <sub>1</sub>	+	++
	W <sub>2</sub>	-	0
	W <sub>3</sub>	-	0
	W <sub>4</sub>	++	-
Wrocław: pl. Pereca	R <sub>1</sub>	+	++
	R <sub>2</sub>	++	+
	R <sub>3</sub>	+	0
	R <sub>4</sub>	-	0
Zabierzów: ul. Kolejowa i ulice sąsiednie	Z <sub>1</sub>	+	0
	Z <sub>2</sub>	++	++
	Z <sub>3</sub>	+	+
	Z <sub>4</sub>	-	+

„++” – duże natężenie wypowiedzi pozytywnych, „+” – przeciętne natężenie wypowiedzi pozytywnych, „-” – przeciętne natężenie wypowiedzi negatywnych, 0 – brak wypowiedzi.  
Źródło: opracowanie własne.



Ryc. 3.11. LCU Zabierzów: ul. Kolejowa i ulice sąsiednie.  
Obszary ocenione pozytywnie przez użytkowników przestrzeni publicznych i usługodawców.  
Źródło: opracowanie własne

Mapy dowodzą, że w żadnym z badanych przypadków kształt układów nie był podobny (ryc. 3.11). Potwierdza to analiza statystyczna poziomu zgodności percepcji przestrzennej LCU pomiędzy dwoma grupami odbiorców. Rozkład tak zwanego współczynnika koncentracji preferencji przestrzennych ( $W_{kpp}$ ) kształtuje się następująco (tab. 3.24).

Tabela 3.24. Obliczenia współczynnika koncentracji preferencji przestrzennych wśród użytkowników przestrzeni i usługodawców

LCU	$d_{int}$	$d_{uni}$	$W_{kpp}$
Ostrów Wielkopolski: ul. Waryńskiego i ulice sąsiednie	88870,37	17982,90	0,20
Siechnice: Rynek	21105,21	3775,17	0,18
Warszawa: ul. Mołdawska	89922,42	16200,00	0,18
Wrocław: pl. Pereca	39952,12	8526,92	0,21
Zabierzów: ul. Kolejowa i ulice sąsiednie	41227,19	5883,28	0,14

Źródło: opracowanie własne.

Wyniki wskazują na bardzo niski poziom koncentracji opinii dwóch grup i – co warto podkreślić – wysoki poziom zbieżności wynikowej dla badanych LCU jednocześnie. Wartość współczynnika oscyluje w granicach 0,18–0,21. Preferencje usługodawców i użytkowników zasadniczo się różnią, w szczególności w Zabierzowie, gdzie odchylenie od średniej wynosi 22%. Istnieje tylko niewielka powierzchnia lokalnych centrów uznawana przez obie grupy za atrakcyjną, i to niezależnie od typu jednostki osadniczej.

Powyższe zestawienie buduje kilka równoległych kierunków rozważań: jakie są cechy wspólne przestrzeni atrakcyjnych tylko dla przedsiębiorców? jak należy scharakteryzować przestrzenie atrakcyjne tylko dla użytkowników? oraz co predestynuje tworzenie obiektywnie atrakcyjnych przestrzeni?

Wobec preferencji przestrzennych przedsiębiorców zauważono dwie kluczowe cechy przestrzenne. Po pierwsze dążenie do stref skrzyżowania ruchu użytkowników przestrzeni. Sklepy – wg ankietowanych – najlepiej lokalizować w obrębie skrzyżowań, ale tych głównych, największych, dalej zaś w ciągu drogi o wysokim natężeniu ruchu (przykład Zabierzowa, Ostrowa Wielkopolskiego). Drugim warunkiem preferencji jest sąsiedztwo zespołu usługowego. Tam, gdzie infrastruktura handlowo-usługowa jest już zastana, tam większe prawdopodobieństwo skorelowania nowego przedsiębiorstwa z klientami. Biorąc za przykład Warszawę, obszarem zastanym było targowisko, w którego sąsiedztwie rozwinął się m.in. dyskont spożywczy (Bied-

ronka). Usługodawcy wykazują każdorazowo jeden obszar priorytetowy, począwszy od którego maleje wartość dalszych stref atrakcyjności.

Preferencje przestrzenne użytkowników (usługobiorców) wiążą się z pojęciem obiektywnego ładu przestrzennego, uporządkowania, znaków szczególnych. Najwyżej oceniane są: park przy ul. Mołdawskiej w Warszawie, plac zabaw na pl. Pereca we Wrocławiu, przestrzeń przed ratuszem w Siechnicach i plac rynkowy w Zabierzowie. Każda z tych przestrzeni jest odnowiona lub na nowo skonstruowana, oferuje udogodnienia w postaci małej architektury, ma czytelnie zarysowane granice. Co znamienne, na liście cech przestrzeni atrakcyjnych niekoniecznie pojawia się zieleń (ryunki Siechnic i Zabierzowa to przestrzenie niemal pozbawione powierzchni biologicznie czynnej).

Wartością, która dzieli opinie obu badanych grup odbiorców przestrzeni, jest odległość od dróg. Dla użytkowników ma ona niewielkie znaczenie, podczas gdy dla przedsiębiorców okazuje się kluczowym czynnikiem opłacalności prowadzenia biznesu. Natomiast wartością spajającą obszary preferencji dla każdej z grup jest koncentracja usług – poza wymienionymi wcześniej priorytetowymi czynnikami estetyki i dostępności to właśnie nagromadzenie atraktorów w postaci sklepów, gastronomii i usług jest czynnikiem podnoszącym atrakcyjność miejsca.

### 3.3.6. Rola internetu

Jak wykazano w części teoretycznej, współczesny użytkownik usług coraz częściej korzysta z możliwości załatwienia zakupów i usług zdalnie, za pośrednictwem internetu. Zjawisko to dotyczy również lokalnych centrów usługowych, w których część usługodawców zaczyna przenosić swoją działalność do sieci, gdzie znajdują szersze grono klientów i nowe możliwości rozwoju. Również klienci chętnie skłaniają się do nowych rozwiązań technologicznych ułatwiających im codzienne funkcjonowanie.

W efekcie tak zwana konwersja i hybrydyzacja usług może jednak prowadzić do paradoksalnej sytuacji, w której obie strony (usługodawcy i usługobiorcy) zaspokajają swoje potrzeby i realizują swoje interesy, a przestrzeń publiczna stoi pusta, nieużywana i pozbawiona życia. Zjawisko takie należy uznać ze wszelkich miar za szkodliwe i niepożądane, a opracowywany Model LCU musi uwzględniać odpowiednie zrównoważenie oferty usług online i offline, tak aby można było zachować tzw. żywotność osiedli (*neighbourhood liveability*).

W tym podrozdziale zestawiono wyniki badań ankietowych wśród użytkowników przestrzeni (usługobiorców) i przedsiębiorców (usługo-

dawców). Kwestionariusz każdej z tych grup zawierał jedno pytanie związane z korzystaniem i jedno z oferowaniem usług, odpowiednio: „Czy zdarza się Panu/i osobiście robić zakupy przez internet?” oraz „Czy oferuje Pan/i sprzedaż towarów i usług przez internet?”. Udzielone przez respondentów odpowiedzi stały się podstawą wypracowania wskaźnika tzw. potencjału konwersji, obrazującego skalę możliwości zaniku usług tradycyjnych i przenoszenia działalności do internetu.

Obliczenia wskaźnika potencjału konwersji wymagają przyjęcia kilku założeń:

- 1) Potencjał konwersji musi uwzględniać relację między popytem i podażą. Na lokalnym rynku usług podaż można określić na podstawie liczby usługodawców i oferowanych przez nich usług, zaś popyt na podstawie liczby usługobiorców i zakresu usług, z których potrzebują skorzystać. Proponowana metoda badań uwzględnia oba te czynniki.
- 2) Obliczanie przepływu między sektorem offline i online można rozważać w dwóch ujęciach: zakresu i jakości usług oraz liczby podmiotów funkcjonujących na lokalnym rynku. W proponowanej metodzie zastosowano to drugie podejście.
- 3) Sektor usług tradycyjnych (świadczonych w konkretnej przestrzeni) jest zróżnicowanym zbiorem różnych przedsiębiorstw i instytucji. Niektóre z nich są w naturalny sposób predestynowane do sprzedaży swoich towarów i usług online (np. sklepy, banki, restauracje), a inne nie mają takiej możliwości (np. przedszkola, zakłady fryzjerskie). Mając świadomość tej różnorodności, ale jednocześnie dążąc do uproszczenia wskaźnika, podjęto decyzję o nieuwzględnianiu w tym wstępnym badaniu indywidualnego potencjału konwersji każdego z badanych podmiotów. Tę kwestię należy uwzględnić na dalszym etapie analiz.
- 4) Wszechstronna analiza potencjału konwersji powinna obejmować zarówno punkty usługowe znajdujące się w danej przestrzeni, jak i usługodawców funkcjonujących wyłącznie w sieci. Może się bowiem okazać, że spora część usług potrzebnych mieszkańcom danego osiedla jest już dostępna w internecie, a te, które pozostały, realizują funkcje, których po prostu nie da się zrealizować online (zob. założenie 3). W prezentowanym badaniu skoncentrowano się jednak wyłącznie na usługodawcach funkcjonujących w przestrzeni każdego LCU, pomijając warstwę online, która co prawda nieustannie się rozwija, ale tworzy raczej swego rodzaju *matrix*, czyli „płyn komórkowy”, w którym funkcjonuje współczesne społeczeństwo i sektor usług. Tak naprawdę potencjał konwersji może przecież dotyczyć tylko tych przedsiębiorców, którzy jeszcze nie przenieśli swojej działalności do sieci.

5) Piąte założenie wiąże się z dostępem do internetu. Każde z badanych osiedli ma określone możliwości i ograniczenia w dostarczaniu sieci swoim mieszkańcom. Dostęp ten jest zróżnicowany pokoleniowo (najczęściej im starsza społeczność, tym mniej osób korzysta z internetu) oraz terytorialnie (ze względu na możliwości techniczne poszczególnych operatorów). Dlatego właśnie piąte założenie mówi o tym, że ankietowani użytkownicy i usługodawcy mają równy i nieograniczony dostęp do sieci we wszystkich badanych lokalizacjach.

Mając na uwadze powyższe zastrzeżenia, potencjał konwersji ( $P$ ) można opisać jako stosunek liczby respondentów, którzy nie korzystają z usług online ( $N_{non-users}$ ) i tych, którzy korzystają ( $N_{users}$ ), wyrażając go za pomocą wzoru:

$$P = N_{non-users} / N_{users}$$

Tym samym potencjał konwersji jest odwrotnie proporcjonalny do odsetka respondentów, którzy są aktywni w internecie. Innymi słowy, jeśli 100% respondentów w danym obszarze korzysta z usług online, to potencjał wynosi 0. Wyniki obliczeń pokazano w tab. 3.25.

Tabela 3.25. Wskaźniki potencjału konwersji wśród usługobiorców i usługodawców w poszczególnych LCU

LCU	Usługobiorcy			Usługodawcy		
	Korzystający z usług online	Niekorzystający z usług online	Potencjał konwersji	Oferujący usługi online	Nieoferujący usługi online	Potencjał konwersji
Wrocław: pl. Pereca	94	64	0,68	15	43	2,87
	59,5%	40,5%		25,9%	74,1%	
Siechnice: Rynek	53	18	0,34	3	13	4,33
	74,6%	25,4%		18,7%	81,3%	
Ostrów Wielkopolski: ul. Waryńskiego i ulice sąsiednie	79	54	0,68	11	17	1,55
	59,4%	40,6%		39,3%	60,7%	
Warszawa: ul. Mołdawska	86	72	0,84	5	35	7,00
	54,4%	45,6%		12,5%	87,5%	
Zabierzów: ul. Kolejowa i ulice sąsiednie	55	32	0,58	10	18	1,80
	63,2%	36,8%		35,7%	64,3%	
Ogółem	367	240	0,65	44	126	2,86
	60,5%	39,5%		25,9%	74,1%	

Źródło: opracowanie własne.



Jak wynika z tabeli, potencjał konwersji wśród usługobiorców jest stonkowo niewielki w porównaniu z potencjałem wśród usługodawców. Oznacza to, że znaczna część ankietowanych użytkowników przestrzeni ma doświadczenie w korzystaniu z usług online, podczas gdy przedsiębiorcy nie są do tego przygotowani, nie są w stanie zaoferować im usług za pośrednictwem internetu. W tym ujęciu relacja między popytem i podażą wskazuje na niedobór podaży, chociaż badanie nie dowodzi, że usługobiorcy są zmuszeni korzystać z oferty online spoza ich miejsca zamieszkania, bo lokalni usługodawcy nie mogą sprostać ich oczekiwaniom. Wyniki wskazują jednak wyraźny niedobór usług świadczonych zdalnie względem możliwości, jakimi dysponuje lokalny rynek.

Interesująco przedstawia się wskaźnik potencjału konwersji w układzie wg typów osadniczych. Okazuje się, że użytkownicy podmiejskich LCU korzystają z zakupów online znacznie częściej niż ich odpowiednicy w dużych miastach (średni wskaźnik dla Siechnic i Zabierzowa wynosi 0,46, podczas gdy dla Wrocławia i Warszawy 0,76). Statystycznie rzecz ujmując, podaża za tym oferta usług: na przedmieściach potencjał konwersji wśród usługodawców jest niższy (3,07) niż w dużych miastach (4,94). W rzeczywistości wyniki dla Zabierzowa i Siechnic mają tak dużą rozpiętość, że trudno wyciągnąć tu jednoznaczne wnioski.

Jak to wszystko odnieść do przestrzeni? Niewielki, a w kolejnych latach zapewne wciąż malejący, potencjał konwersji może oznaczać, że coraz więcej osób korzysta z coraz większej liczby usług oferowanych przez internet, a co za tym idzie – nie mają potrzeby wychodzenia z domu i w konsekwencji w coraz mniejszym stopniu korzystają z przestrzeni publicznych, takich jak LCU. Oczywiście czynników wpływających na przebywanie w przestrzeniach publicznych jest znacznie więcej niż tylko robienie zakupów i przedstawiona tu teza będzie wymagała weryfikacji w dalszych badaniach, niemniej trend w tym zakresie wydaje się niekorzystny. W odpowiedzi na zjawiska konwersji i hybrydyzacji władze publiczne organizując przestrzeń LCU muszą zadbać o to, by z jednej strony była ona na tyle atrakcyjna, aby przyciągnąć użytkowników pomimo braku potrzeby korzystania z punktów usługowych, a z drugiej by była ona dostosowana do potrzeb użytkowników funkcjonujących na co dzień w świecie wirtualnym i zapewniała efekt synergii między ofertą online i offline.

### 3.4. Dostępność czasowa i przestrzenna LCU

#### 3.4.1. Wzorzec mobilności użytkownika LCU

Dostępność LCU dla mieszkańców jest podstawowym warunkiem jego istnienia. Dostępność w potocznym rozumieniu oznacza dogodność jego usytuowania względem miejsca zamieszkania badanych osób. Pojęcie to łączy się z bliskością – niewielką odległością lokalnego centrum od miejsca zamieszkania.

W drugim rozumieniu dostępność jest funkcją rodzaju zaspokajanych potrzeb. To właśnie ten rodzaj dostępności jest przedmiotem analizy w tym podrozdziale. Celem prezentowanych badań jest sprawdzenie, na ile przyjęte założenie o bliskości miejsca i łatwej jego dostępności pokrywa się z faktycznymi ocenami ankietowanych. W tym kontekście ważne było skonfrontowanie ocen mieszkańców ulic przyległych do LCU z ocenami osób ankietowanych znajdujących się bezpośrednio w obszarze LCU.

Pierwszym elementem oceny dostępności miejsca jest określenie sposobu dotarcia do LCU. W przeprowadzonym badaniu pytano respondentów o to, w jaki sposób przemieszczają się do LCU, dając im możliwość wyboru kilku najczęściej spotykanych sposobów (tab. 3.26).

Tabela 3.26. Preferowane przez respondentów sposoby dotarcia do LCU\*

Jak zwykle dociera Pan/i do miejsca?	LCU					Ogółem
	Wrocław: pl. Pereca	Siechnice: Rynek	Ostrów Wielkopolski: ul. Waryńskiego i ulice sąsiednie	Warszawa: ul. Mołdawska	Zabierzów: ul. Kolejowa i ulice sąsiednie	
Pieszo [%]	67,9	87,3	76,5	77,5	69,0	74,8
Transportem publicznym [%]	35,9	2,0	9,1	13,8	9,2	16,5
Rowerem [%]	7,1	8,5	11,4	13,1	6,9	9,7
Samochodem [%]	14,1	9,9	30,3	11,9	33,3	19,3
Ogółem [liczba respondentów]	156	71	132	160	87	606

\* Wielokrotne odpowiedzi nie sumują się do 100%.

Źródło: opracowanie własne.

Biorąc pod uwagę ogół respondentów zdecydowanie najczęstszym sposobem docierania do LCU było chodzenie pieszo – wybierane przez ponad

70% ankietowanych niezależnie od kategorii LCU. W zestawieniu wyników istotne jednak jest to, że drugim z wyboru środkiem lokomocji jest samochód, wybierany średnio przez 19% ogółu ankietowanych, podczas gdy rower był wybierany średnio przez 9,7%.

Tabela 3.27. Preferencje w sposobach dotarcia do LCU z uwzględnieniem sposobu przeprowadzenia pomiaru i typów osadniczych\*

Jak zwykle dociera Pan/i do miejsca?	Sposób ankietowania	LCU			
		Wielkomijskie (WR/WA)	Średniomiejskie (OSTR)	Podmiejskie (SIE/ZAB)	Ogółem
Pieszo [%]	na ulicy	72,3	65,6	68,7	69,8
	w mieszkaniach	73,1	86,8	86,7	79,2
	<b>wszyscy</b>	<b>72,8</b>	<b>76,5</b>	<b>77,2</b>	<b>74,8</b>
Transportem publicznym [%]	na ulicy	19,1	17,2	6,0	14,9
	w mieszkaniach	29,1	1,5	6,7	17,9
	<b>wszyscy</b>	<b>24,7</b>	<b>9,1</b>	<b>6,3</b>	<b>16,5</b>
Rowerem [%]	na ulicy	11,3	14,1	7,2	10,8
	w mieszkaniach	9,1	8,8	8,0	8,8
	<b>wszyscy</b>	<b>10,1</b>	<b>11,4</b>	<b>7,6</b>	<b>9,7</b>
Samochodem [%]	na ulicy	7,1	28,1	28,9	18,1
	w mieszkaniach	17,7	32,4	16,0	20,4
	<b>wszyscy</b>	<b>13,0</b>	<b>30,3</b>	<b>22,8</b>	<b>19,3</b>
Ogółem wszyscy $n = 100\%$		316	132	158	606

\* Wielokrotne odpowiedzi nie sumują się do 100%.

Źródło: opracowanie własne.

Największe różnice w sposobie docierania do LCU między respondentami ankietowanymi w przestrzeniach publicznych i bezpośrednio w mieszkaniach sąsiadujących z LCU dotyczą wykorzystania środków transportu publicznego i samochodów w wielkomijskich LCU (tab. 3.27). Otóż mieszkanie w bezpośredniej bliskości LCU nie powoduje automatycznego wyłączenia innych niż pieszo sposobów przemieszczania się do lokalnego centrum, co determinuje szukanie dodatkowych kontekstów wyjaśnień, być może związanych z rodzajem realizowanych obowiązków, w ramach których samochód lub transport zbiorowy są sposobem na dotarcie do LCU z innych obszarów miasta. Drugim istotnym wnioskiem, jaki

wyłania się z zestawienia jest wyraźna opozycja między wielkomijskimi i podmiejskimi LCU. Ankietowani na ulicach w tej kategorii LCU (dotyczy to zwłaszcza Zabierzowa) częściej niż w przypadku wielkomijskich LCU deklarowali wykorzystanie samochodu jako środka lokomocji. Oznacza to, że lokalne centra w przypadku podmiejskich układów osadniczych mają istotnie większy zasięg oddziaływania i przyciągają osoby zamieszkujące odleglejsze obszary czy wręcz mieszkańców sąsiednich miejscowości. Warto też mieć na względzie, że w przypadku średniomijskich układów osadniczych (Ostrów Wielkopolski) relatywnie częstsze korzystanie z samochodów jest spowodowane deficytem alternatywnych rozwiązań komunikacyjnych przy podobnym jak w przypadku podmiejskich LCU ponadlokalnym zasięgiem oddziaływania.

Ponieważ liczba okoliczności, które mają wpływ na subiektywne poczucie „odległości”, może być nader różna, odwołano się do kompetencji respondentów na dwa sposoby. Po pierwsze poproszono respondentów o ocenę odległości do LCU z ich miejsca zamieszkania przez określenie czasu potrzebnego na dotarcie na miejsce. Co ważne, na tym etapie badania nie ingerowano w to, w jaki sposób respondent faktycznie dociera do LCU. Chodziło przede wszystkim o obiektywistyczne ujęcie faktu odległości (tab. 3.28).

Tabela 3.28. Statystyki opisowe pomiaru czasu dojścia do LCU  
– dane w podziale na profile respondentów

<b>Ile czasu zajmuje Panu/i zwykle dojście/dojazd tu z miejsca zamieszkania? [w minutach]</b>						
	Średnia	Std. odchylenie	Minimum	Maksimum	Mediana	Liczba wskazań
Wersja ankiety – kategorie respondentów						
Ankietowani na ulicy	10,4	12,5	0	150	7	276
Ankietowani w mieszkaniach	5,9	8,1	0	120	5	296
LCU						
Wrocław: pl. Pereca	8,1	11,8	0	120	5	145
Siechnice: Rynek	4,8	5,7	0	30	3	70
Ostrów Wielkopolski: ul. Waryńskiego i ulice sąsiednie	7,7	9,8	0	60	5	126

Warszawa: ul. Mołdawska	8,6	6,5	1	35	5	149
Zabierzów: ul. Kolejowa i ulice sąsiednie	10,7	17,1	1	150	7	82
Kategorie LCU						
Wielkomiejskie (WR/WA)	8,3	9,5	0	120	5	294
Średniomiejskie (OSTR)	7,7	9,8	0	60	5	126
Podmiejskie (SIE/ZAB)	8,0	13,4	0	150	5	152
Ogółem	8,1	10,7	0	150	5	572

Źródło: opracowanie własne.

Średnia bliskość mierzona czasem dojścia podanym we wszystkich ankietach wynosiła 8 minut. Podstawowa różnica, jaką warto odnotować, jest taka, że dla ankietowanych na ulicy średni czas dojścia do LCU jest niemal dwukrotnie dłuższy (10,4 minut) niż dla osób mieszkających w sąsiedztwie (5,9 minut). Jak się wydaje, czas 8–10 minut jest uśrednionym wskaźnikiem dogodnego dojścia, a zarazem wskaźnik ten jest miarą funkcjonalnego zasięgu oddziaływania LCU, który wykracza poza najbliższe sąsiedztwo ulic.

Wartości przeciętne nie różnicują znacząco kategorii LCU. Najkrótsze czasy dojścia odnotowano dla średniomiejskich LCU (7,7 minut), najdłuższe dla wielkomiejskich (8,3 minut). W rozkładzie uzyskanych wyników zwracają uwagę przede wszystkim dość duże wartości odchyłeń standardowych dla podmiejskich LCU – co wyróżnia tę kategorię od pozostałych. Wpływ na ten stan rzeczy miały oceny dostępności LCU w Zabierzowie o najdłuższym czasie dojścia (10,7 minut) i zdecydowanie największym odchyleniu standardowym.

Czy zmierzone różnice wyrażone czasem dojścia mają wpływ na subiektywne poczucie dystansu dzielącego LCU od miejsca zamieszkania? By odpowiedzieć na to pytanie, zestawiono uzyskane wyniki czasu dojścia z subiektywną oceną odległości miejsca zamieszkania, jaką respondenci wyrażali za pomocą skali odpowiedzi: blisko – daleko. Wyniki zestawienia przedstawiono w tab. 3.29.

Tabela 3.29. Subiektywna ocena dostępności LCU

Jak ocenia Pan/i tę odległość?	LCU					Ogółem
	Wrocław: pl. Pereca	Siechnice: Rynek	Ostrów Wielkopolski: ul. Waryńskiego i ulice sąsiednie	Warszawa: ul. Mołdawska	Zabierzów: ul. Kolejowa i ulice sąsiednie	
Daleko [%]	4,0	1,4	3,0	1,9	2,3	2,6
W sam raz [%]	31,3	27,8	29,6	36,3	35,2	32,4
Blisko [%]	59,3	69,4	63,7	57,5	58,0	60,8
Nie mam zdania [%]	5,3	1,4	3,7	4,4	4,5	4,1
Ogółem $n = 100\%$	150	72	135	160	88	605
Deklarowany średni czas dojścia [minuty]	8,1	4,8	7,7	8,6	10,7	8,1

Źródło: opracowanie własne.

Dla siechnickiego Rynku, gdzie deklarowany średni czas dojścia wyniósł 4,8 minuty, aż 69% respondentów zadeklarowało bliską odległość od miejsca zamieszkania, podczas gdy podwojenie czasu dojścia w przypadku Zabierzowa (10,7%) zaowocowało spadkiem deklaracji o bliskości miejsca o 11 pkt. proc.

W rozkładach odpowiedzi respondentów na pytanie o subiektywną dostępność miejsca zdecydowanie najczęściej wybierano odpowiedź „blisko”. Zależnie od rodzaju LCU było to odpowiednio 58–64% wskazań (jeśli bierzemy pod uwagę skategoryzowane rodzaje LCU wielkomiejskie – średniomiejskie). Szczególnie korzystnie ocena bliskości miejsca wypadła w przypadku Siechnic (nieco ponad 69% respondentów wskazało odpowiedź „blisko”). Niejako na drugim biegunie znajdują się mieszkańcy rejonu ul. Mołdawskiej w Warszawie oraz Zabierzowa, gdzie odpowiedź tę wskazało odpowiednio 57,5% i 58% ankietowanych. Drugą dominującą kategorią były odpowiedzi „w sam raz” wskazywane przeciętnie przez 33% respondentów w każdym z miejsc. Wynika z tego, że każde z analizowanych LCU spełnia podstawie kryterium ogólnej „dostępności miejsca” (zob. tab. 3.30).

Tabela 3.30. Zestawienie obiektywistycznej i subiektywistycznej miary dostępności LCU

Ile czasu zajmuje Panu/i zwykle dojsie/dojazd tu z miejsca zamieszkania? [w minutach]						
Jak ocenia Pan/i tę odległość?	Średnia	Std. odchylenia	Minimum	Maksimum	Mediana	Liczba wskazań
Daleko	22,8	16,1	2	60	20	16
W sam raz	11,4	15,7	0	150	10	180
Blisko	5,4	4,5	0	30	5	351
Nie mam zdania	13,6	9,8	0	35	15	21
Ogółem	8,1	10,7	0	150	5	568

Źródło: opracowanie własne.

Dobre usytuowanie oznaczające odległość od miejsca zamieszkania nie większą niż 8–10 minut przekłada się wyraźnie na częstość przebywania w LCU. Dla osób przebywających codziennie odległość ta wynosi średnio 5,8 minut, dla przebywających raz w tygodniu i rzadziej odległość wzrasta do ponad 12 minut (tab. 3.31).

Tabela 3.31. Częstotliwość odwiedzania LCU wg typów osadniczych w zestawieniu ze średnim czasem dojsia

Jak często bywa Pan/i tu i w okolicy, aby coś kupić, załatwić lub w innych sprawach?	LCU					Ogółem	Średni deklarowany czas dojsia [min]
	Wrocław: pl. Pereca	Siechnice: Rynek	Ostrów Wielkopolski: ul. Waryńskiego i ulice sąsiednie	Warszawa: ul. Mołdawska	Zabierzów: ul. Kolejowa i ulice sąsiednie		
Kilka razy dziennie [%]	28,8	27,8	31,9	36,6	29,2	31,5	5,8
Raz dziennie [%]	27,5	20,8	29,6	28,0	24,7	26,9	6,4
Kilka razy w tygodniu [%]	26,8	33,3	28,1	29,8	25,8	28,5	10,4
Raz w tygodniu i rzadziej [%]	17,0	18,1	10,4	5,6	20,2	13,1	12,1
Ogółem $n = 100\%$	153	72	135	161	89	610	8,1

Źródło: opracowanie własne.

Z dotychczas przeprowadzonych analiz wyłania się obraz LCU jako miejsca bliskiego – dostępnego nie tylko dla osób mieszkających po sąsiedzku, ale także w pewnym od niego oddaleniu. Psychologiczną granicą

wydaje się tu czas poświęcony na dostanie się do LCU (najczęściej pieszo) nie dłuższy niż 10 minut. LCU to przede wszystkim miejsce posiadające wszystko co najważniejsze, które w drodze do/ze szkoły czy pracy pozwala zaspokoić potrzeby materialne, a jego kompletność łączy się wyraźnie z uniwersalnością i synergią wielu załatwianych spraw.

### 3.4.2. Optymalny zasięg obsługi (*catchment area*)

Dostępność przestrzenną można określić jako wypadkową przestrzennego rozkładu okazji w badanym obszarze i możliwości transportowych, jakie potencjalnie są do wyboru (środek transportu). Jednak i tak wszystko podporządkowane jest decyzji użytkownika zależnie od potrzeb – w tym także cywilizacyjno-kulturowych, które w ten sposób można zaspokoić. Dosadniej mówiąc, dostępność jest regulowana przede wszystkim behawioralnie, jednak może być ona moderowana przez różne rozwiązania przestrzenne, np. zmiany w strukturze połączeń przestrzennych lub zmiany w przestrzennym rozmieszczeniu ofert. Już kilkadziesiąt lat dostępność przestrzenna jest wskazywana jako jeden spośród wskaźników, który można stosować do opisu poziomu jakości życia lub wykorzystywać do monitorowania efektywności wprowadzanych rozwiązań (np. systemów transportowych, prowadzonych polityk), co składa się na ocenę dobrostanu mieszkańców (Knox 1980; Koenig 1980). Idąc tym tropem, można traktować wyniki analiz dostępności przestrzennej Lokalnych Centrów Usługowych jak zbiór wskaźników referencyjnych do dalszych badań tematu.

W ramach prowadzonych badań aspekt przestrzennego kontekstu funkcjonowania usług w sferze lokalnej został sprowadzony przede wszystkim do analiz oceniających dostępność przestrzenną na zagregowanym poziomie, nie biorąc pod uwagę indywidualnych decyzji użytkowników lub usługodawców, tylko biorąc pod uwagę użyteczność istniejącej struktury handlu dla całej populacji objętej wpływem badanych usług (LCU).

Podjęta tu ocena dostępności przestrzennej usług, zbiorczo składających się na poszczególne LCU, służyła przede wszystkim określeniu przestrzenno-ilościowego (wskaźnikowego) tła procesów zachodzących w przestrzeni zdelimitowanej jako Lokalne Centrum Usługowe. Wynika to stąd, że zasięg oddziaływania przestrzennego LCU został z góry określony przez użytkowników w ankietach, więc nie mogło być tu mowy o wariantowej ocenie różnych modeli stosowanych w badaniu dostępności przestrzennej. Jedynym różnicującym zagadnieniem był tutaj przyjmowany sposób pomiaru izochrony obsługi (*catchment area*) poszczególnych LCU w zależności od tego, w jaki sposób definiowany jest punkt początkowy bada-



nej strefy oddziaływania. Jeżeli zamiarem byłoby uproszczenie opisu analizowanej sytuacji, to wśród podmiotów usługowych składających się na zespół usługowy o lokalnym charakterze oddziaływania można by wybrać jeden z obiektów, jego geodezyjną lokalizację, i na tej podstawie wyznaczyć uśrednioną strefę obsługi. Jednak takie podejście niesie za sobą znaczne zagrożenie wypaczenia wyników analiz zdeterminowanych uśrednioną lokalizacją reprezentującą całość LCU. W rozważanych tu przypadkach ewidentne jest zróżnicowanie kształtu poszczególnych obszarów LCU zależnych z jednej strony od liczby tworzących je placówek usługowych, a z drugiej strony od kompozycji rozmieszczenia poszczególnych obiektów uwarunkowanej indywidualnymi predyspozycjami obszarów. Na drugim biegunie znajduje się dosłowne traktowanie zasięgów obsługi zagregowanych do rzeczywistej, sumarycznej ilości i położenia placówek występujących w obszarze LCU. W efekcie uzyskuje się maksymalną – potencjalną strefę oddziaływania LCU, mając świadomość, że niektóre punkty usługowe mogą znajdować się bardzo peryferyjnie w stosunku do geometrycznego środka obszaru usługowego. Pośrednim rozwiązaniem – wydaje się, że w tym wypadku najodpowiedniejszym – było wprowadzenie siedmiostopniowego podziału klasyfikacyjnego typów usług zinwentaryzowanych w poszczególnych obszarach badanych centrów lokalnych. Jest to założenie, które generuje większą liczbę możliwych rozwiązań wskaźnikowo opisujących oddziaływanie LCU w przestrzeni, jednak dzięki temu można zaobserwować potencjalną zmienność maksymalnych zakresów obsługi w zależności od typu potrzeb zaspokajanych przez użytkowników. W tym miejscu należy zwrócić uwagę na fakt, że w ten sposób pomija się całkowicie aspekt konkurencji pomiędzy poszczególnymi placówkami usługowymi, jednak z założenia LCU powinno funkcjonować jako zespół uzupełniających się ofert usługowych czerpiących z efektu synergii.

Poruszone już zagadnienie rozmieszczenia w przestrzeni punktów usługowych w poszczególnych LCU determinuje wyniki analiz zasięgów oddziaływania, dlatego wstępnie zdecydowano się na przeprowadzenie oceny rozmieszczenia poszczególnych punktów w ramach przyjętych granic LCU, posługując się analizą wskaźnika średniej odległości do najbliższego sąsiada (*average nearest neighbor ratio* – ANN ratio, zob. ESRI 2019b). Z wykonanego zestawu analiz wynika, że w przeważającej większości przypadków dyslokacja punktów usługowych ma charakter skupiony (*clustered*) – również w rozbiciu na poszczególne siedem typów usług – większość placówek ma tendencję do ogniskowania się (niespełna 80% wskazań – zob. tab. 3.32). Ponieważ metoda ta jest w dużej mierze determinowana przez powierzchnię, dla której określa się oczekiwane roz-

Tabela 3.32. Zestawienie wyników analizy rozmieszczenia punktów usługowych tworzących LCU w badanych miastach za pomocą wskaźnika średniej odległości do najbliższego sąsiada (ANN ratio)

	Ostrów Wielkopolski: ul. Waryńskiego i ulice sąsiednie	Siechnice: Rynek	Warszawa: ul. Mołdawska	Wrocław: pl. Perca	Zabierzów: ul. Kolejowa i ulice sąsiednie
Wszystkie punkty usługowe w LCU	Wartość wskaźnika	0,231271	0,159034	0,285865	0,299454
	Typ rozmieszczenia	Skupione	Skupione	Skupione	Skupione
	Liczba sklepów	81	37	105	120
Sklepy spożywcze	Wartość wskaźnika	0,242155	0,188148	0,34161	0,29385
	Typ rozmieszczenia	Skupione	Skupione	Skupione	Skupione
	Liczba sklepów	11	6	43	24
Sklepy specjalistyczne	Wartość wskaźnika	0,224957	0,221649	0,272369	0,276141
	Typ rozmieszczenia	Skupione	Skupione	Skupione	Skupione
	Liczba sklepów	37	7	35	45
Punkty gastronomiczne	Wartość wskaźnika	0,929041	0,331188	0,465166	0,607785
	Typ rozmieszczenia	Przypadkowe	Skupione	Skupione	Przypadkowe
	Liczba sklepów	4	5	6	6

Usługi administracyjne	Wartość wskaźnika	0,333267	0,315875	0,493694	0,224606	0,314922
	Typ rozmieszczenia	Skupione	Skupione	Skupione	Skupione	Skupione
	Liczba sklepów	6	7	5	7	12
Placówki ochrony zdrowia	Wartość wskaźnika	0,559263	0,579284	0,245183	0,361113	0,947121
	Typ rozmieszczenia	Skupione	Przypadkowe	Skupione	Skupione	Przypadkowe
	Liczba sklepów	5	3	2	10	3
Placówki edukacyjne	Wartość wskaźnika	0,290682	0,727966	1,1244	0,574262	0,638017
	Typ rozmieszczenia	Skupione	Przypadkowe	Przypadkowe	Przypadkowe	Przypadkowe
	Liczba sklepów	5	2	2	4	5
Pozostałe punkty usługowe	Wartość wskaźnika	0,35129	0,485662	0,30168	0,359812	0,408694
	Typ rozmieszczenia	Skupione	Skupione	Skupione	Skupione	Skupione
	Liczba sklepów	13	7	12	24	8

Źródło: opracowanie własne.

mieszczenie punktów – w tym wypadku rozłożenie punktów usługowych jest odnoszone do powierzchni strefy dziesięciminutowego dojścia pieszego. Rozmieszczenie typu klastrowego jest najbardziej naturalną formą dla obiektów tworzących rodzaj centrum. Jedyną dodatkową formą wskazaną w analizie jest osiem przypadków rozkładu poissonowskiego. Dotyczy to takich funkcji, jak: prawie w całości usług o charakterze edukacyjnym (poza Ostrowem Wielkopolskim), usług zdrowia w Siechnicach i Zabierzowie oraz gastronomii, która przypadkowo układa się w Ostrowie Wielkopolskim i Zabierzowie. Losowy typ lokalizacji w Siechnicach i Zabierzowie wydaje się bardziej odpowiadać charakterowi tych jednostek, które pomimo wprowadzanych na ich terenie przekształceń są warunkowane podmiejskimi relacjami funkcjonalnymi (urbanistycznymi).

Kolejnym ważnym czynnikiem, na który należy zwrócić uwagę, jest sieć połączeń, na bazie której badana jest dostępność przestrzenna do funkcji inicjujących kontakty. Ważna jest tu gęstość sieci, co szczególnie przekłada się na geometrię odcinków tworzących graf. Im sieć rzadsza i bardziej podporządkowana strukturze ortogonalnej, tym mniejszy potencjalny obszar penetracji, z kolei im więcej odcinków łamiących regularność, diagonalnie spinających węzły grafu, tym większy prawdopodobny obszar obsługiwany w badaniu. Jest to dość oczywista zależność, jednak należy uświadomić sobie, że jest to pochodna struktury funkcjonalnej terenu. Typy funkcjonalne warunkują wielkość kwartałów, charakter przestrzeni publicznych lub półpublicznych oraz oczywiście bariery – prywatne posesje w zabudowie jednorodzinnej. Niepoślednim czynnikiem jest tu także mocno zróżnicowana gęstość zamieszkiwania poszczególnych obszarów funkcjonalnych, co istotnie waży na zmienności uzyskiwanych wskaźników dostępności poszczególnych przypadków badawczych.

### 3.4.3. Czasowa i przestrzenna dostępność usług

Omówione w poprzednim podrozdziale determinanty analiz dostępności prowadzą do analiz opartych na czasowej dostępności ośrodków usługowych, co jednak nie przekreśla ich przestrzennego aspektu. Dotyczy to przede wszystkim sieci powiązań pieszych, dzięki której można uszczegółowić zasięg izochron dojścia. Oczywiście można zastosować mniej praktyczne metody, np. prostoliniowy promień dojścia (dystans euklidesowy), jednak stałoby to w sprzeczności z założeniami prowadzonych badań, ponieważ uniemożliwiłoby rozpoznanie wpływu różnych struktur przestrzennych i form zainwestowania na kształtowanie się relacji wymagających kontaktu między usługodawcami a potencjalnymi klientami (użytkownikami) usług. Z tego też względu zdecydowano się na wykorzystanie

metody opartej na funkcji oporu przemieszczania się, a więc upraszczając: podporządkowanie zasięgu oddziaływania czasowi potrzebnemu na pokonanie pewnej odległości w przestrzeni geodezyjnej (moduł *network analyst*). Na podstawie kwerendy materiałów uzyskanych m.in. w trakcie obserwacji terenowych zdecydowano się arbitralnie określić prędkość poruszania się pieszego na poziomie 3,5 km/h – opór przemieszczania na poziomie około 1 sekundy na metr pokonanej odległości. Odpowiada to niezbyt pośpiesznemu marszowi, więc można to traktować jako uśrednienie prędkości większości użytkowników LCU, w tym coraz liczniejszej grupy osób w podeszłym wieku. W tym sensie został wyczerpany aspekt czasowej dostępności usług tworzących LCU, gdyż już wcześniej, na podstawie ankiet prowadzonych wśród użytkowników poszczególnych badanych przypadków, zasięg został zdelimitowany do 10 minut.

Na tej podstawie można więc wygenerować zestaw wskaźników o charakterze przestrzennym opisujących specyfikę pięciu obszarów badawczych. Główne kierunki badań objęły:

- rozmiar powierzchni zajętej przez izochronę (metry kwadratowe),
- liczbę ludności objętej zasięgiem izochrony (liczba osób),
- długość całkowitą wszystkich ścieżek pieszych kształtującą uzyskaną strefę dostępności (metry).

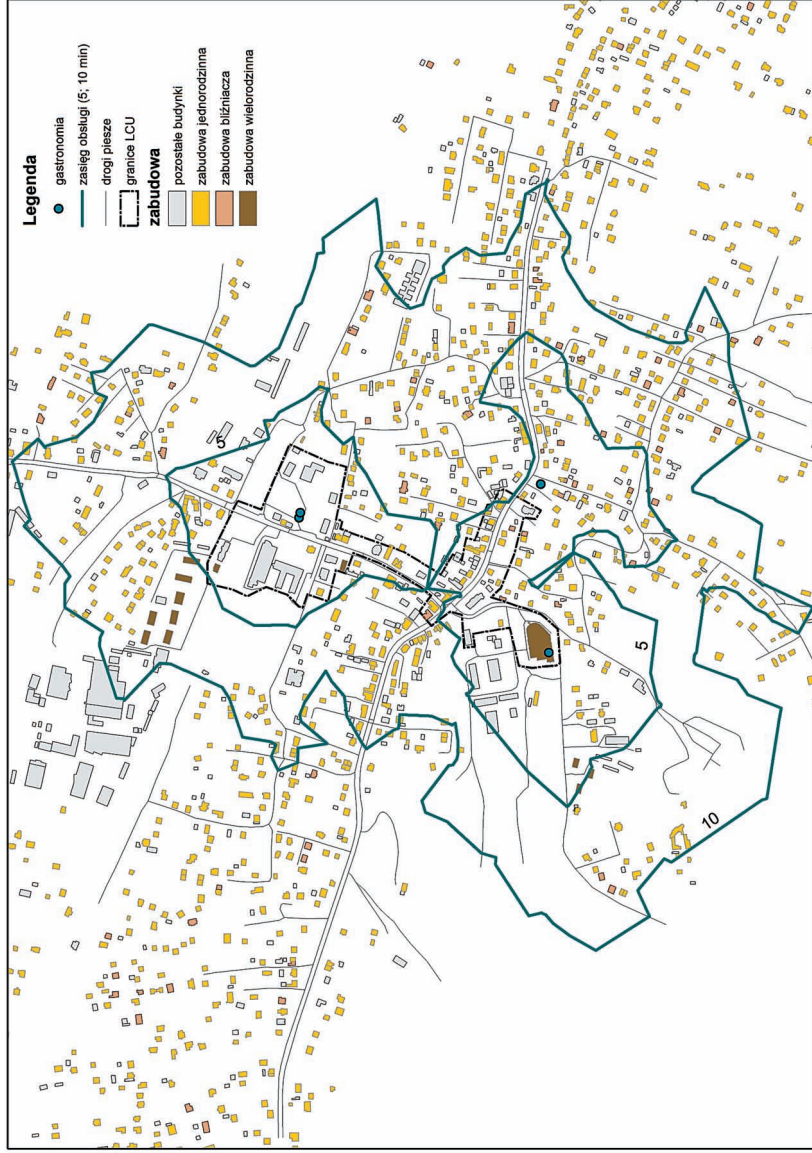
Pierwszy wskaźnik odnosi się do powierzchni „zagarniętej” przez izochronę 10 minut (dodatkowo, kontrolnie została wygenerowana jeszcze izochrona pięciominutowa, choć nie stanowi ona przedmiotu badań w tym rozdziale). Podobnie jak w przypadku analiz struktury rozmieszczenia przestrzennego punktów usługowych, tak i w tym aspekcie wszystkie zasięgi dostępności generowano wariantowo: dla całego zestawu obiektów, w rozbiciu na ustalone wcześniej typy „branżowe”, jak również wykorzystując referencyjnie stworzoną izochronę dla uśrednionej lokalizacji przestrzennej wszystkich punktów usługowych LCU (środek ciężkości centrum).

Z punktu widzenia oceny czysto geometrycznego układu zasięgu izochrony dziesięciominutowej można uogólniając stwierdzić, że przeważająca większość uzyskanych wyników ma kształt zbliżony do okręgu (ryc. 3.12), choć często różnie orientowanego przez zniekształcenia – w różnych konfiguracjach zależnie od struktury rozmieszczenia punktów usługowych. Wyraźne jest zwłaszcza rozciągnięcie na osi północ–południe w Ostrowie Wielkopolskim, Siechnicach (z odchyleniem w kierunku zachodnim, np. sklepy spożywcze) oraz w Zabierzowie, gdzie dodatkową specyfikę wprowadza często rysujący się kształt klepsydry dla izochrony pięciominutowej (np. gastronomia, edukacja), a dla usług zdrowia wręcz podział na dwie niezależne części zasięgu (ryc. 3.13, 3.14).

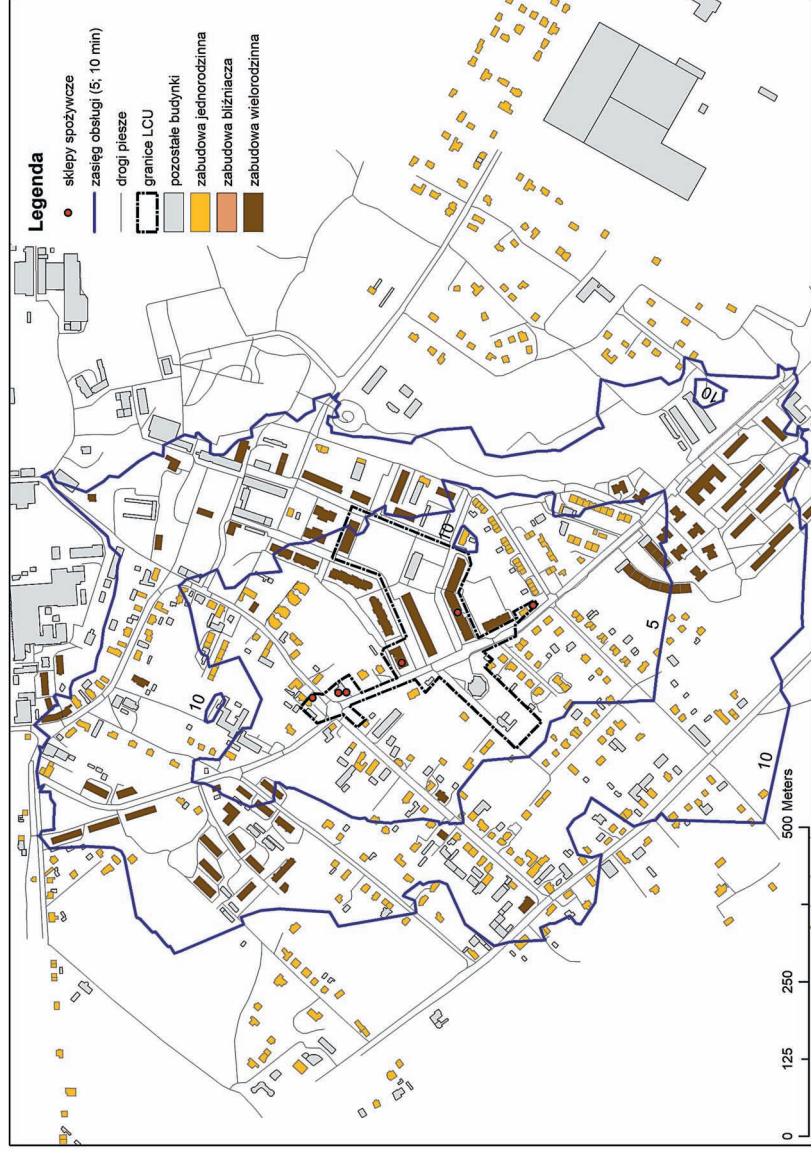


Ryc. 3.12. Wizualizacja stref dostępności pieszej do usług w LCU Wrocław: pl. Pereca.

Źródło: opracowanie własne



Ryc. 3.13. Wizualizacja stref dostępności pieszej do usług gastronomicznych w LCU Zabierzów: ul. Kolejowa i ulice sąsiednie.  
 Źródło: opracowanie własne



Ryc. 3.14. Wizualizacja stref dostępności pieszej do sklepów spożywczych w LCU Siechnice: Rynek.

Źródło: opracowanie własne



Do dalszej analizy i przeglądu uzyskanych wielkości wskaźnika powierzchni wykorzystano klasyczny współczynnik zmienności, który pozwala na uchwycenie względnego zróżnicowania rozkładu badanej cechy:

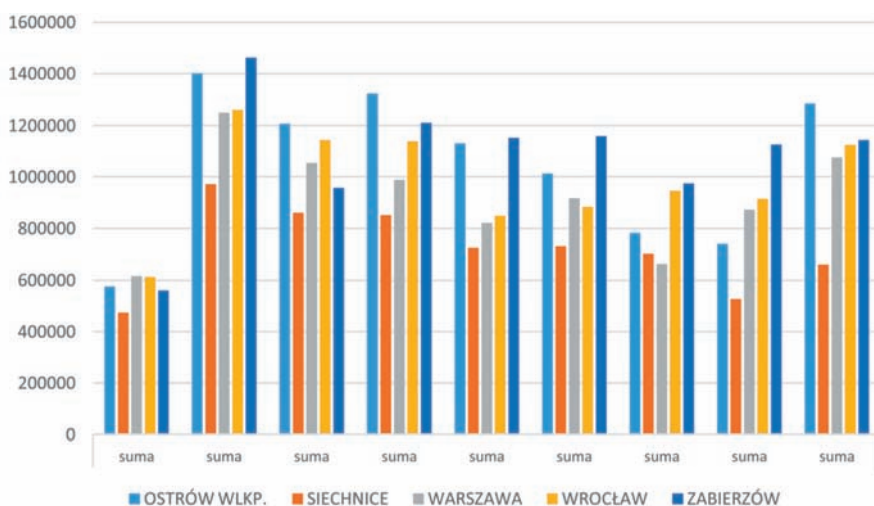
$$V = \frac{s}{\bar{x}} \times 100$$

gdzie:

$s$  – odchylenie standardowe próby,

$\bar{x}$  – średnia arytmetyczna próby.

Na podstawie wykonanych zestawień wielkości pokrycia powierzchni zasięgiem obsługi 10 minut można zwrócić uwagę na kilka prawidłowości (ryc. 3.15). Bardzo zbliżone powierzchnie opisujące zasięg izochrony dla wariantu uśredniającego położenie usług do punktu centralnego – powierzchnia wszystkich przypadków oscyluje między 47 ha (Siechnice) a 61 ha (Wrocław) przy odchyleniu standardowym równym 5,7 (zaokrąglając) i współczynniku zmienności ( $V$ ) równym ledwie 10%. Na tej podstawie nasuwa się wniosek, że nawet tak różne sieci powiązań pieszych, jak w Zabierzowie i Warszawie, w bardzo niewielkim stopniu decydują o zasięgu oddziaływania LCU, dużo większe anomalie wprowadza ułożenie w przestrzeni punktów reprezentujących usługi.



Ryc. 3.15. Porównanie powierzchni zasięgów dostępności usług w badanych jednostkach osadniczych w rozbiciu na warianty uwzględniające różne typy placówek usługowych (powierzchnia przedstawiona w m<sup>2</sup>).

Źródło: opracowanie własne

Analizując zmienność powierzchni izochrony dla różnych typów usług (7 rodzajów) w ramach poszczególnych przypadków, najmniej zróżnicowane obszary wyróżniono dla Zabierzowa (niespełna 9%), następnie dla Wrocławia 13%, niecałe 16% dla Warszawy i Siechnic, a największe, choć

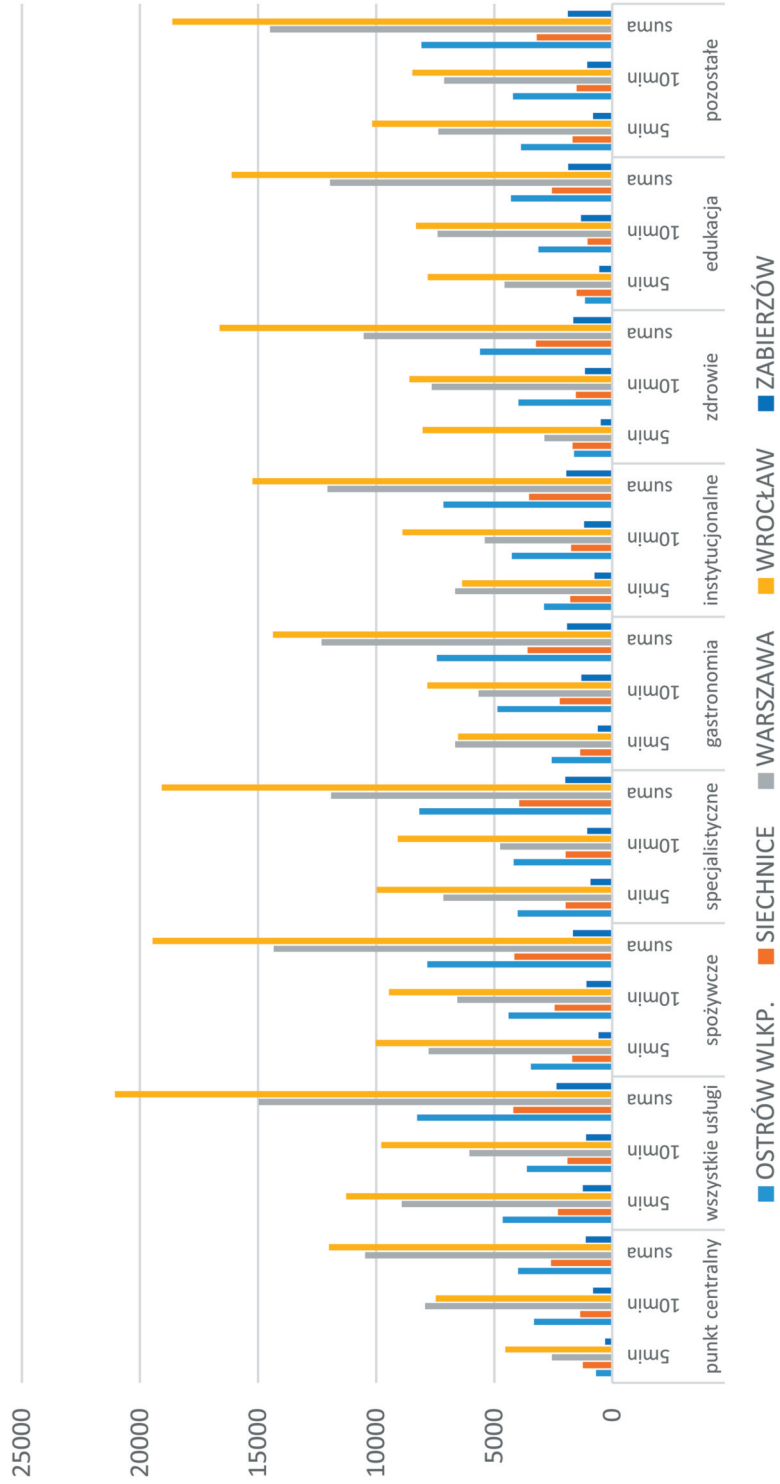
relatywnie także nieduże, dla Ostrowa Wielkopolskiego – prawie 22%. Zabierzów w tym kontekście jest wyraźnie najmniej elastyczną geometrycznie siecią dostępności, bo podporządkowaną silnemu historycznie układowi wsi ulicowej wraz z trudnymi do penetracji kwartałami zajęтыми przez zabudowę jednorodziną. W przypadku większych miast obszary zabudowy wielorodzinnej oferują gęstszą sieć komunikacyjną w ramach przestrzeni publicznych i półpublicznych, znajdujących się również we wnętrzach kwartałów. Przypadek Ostrowa Wielkopolskiego wiąże się ze znacznymi różnicami w wyposażeniu usługowe bardzo południkowo rozciągniętego LCU i dlatego występują tu największe rozbieżności wyników analizy.

Traktując uzyskane powierzchnie jako uniwersalne, próbne wskaźnikowe wartości wspomagające opisanie modelowej przestrzennej dostępności LCU, można zastosować dwa podstawowe podejścia:

- 1) uproszczone: operujące środkiem ciężkości i wyznaczaniem okręgów o powierzchni zbliżonej średnio do 57 ha,
- 2) klasyfikacyjne: gdzie dla różnych wielkościowo jednostek osadniczych wyznaczone są uśrednione obszary dostępności przestrzennej, np. duże miasta: ~93 ha, średniej wielkości i małe – podmiejskie jednostki wymagałyby rozszerzonych badań, gdyż nie ma pewności co do reprezentatywności wybranych LCU.

Dalszą miarą przestrzenną, a zarazem najbardziej cenną, jest uchwycona w izochronach liczba ludności liczona analogicznie do klasyfikacji odnoszących się do powierzchni stref dostępności (ryc. 3.16). Jednak w tym wypadku współczynnik, jaki się otrzymuje, można interpretować – nie wprost jako uzupełniający parametr ekonometryczny, który można korelować z masą krytyczną bazy potencjalnych klientów generujących dostateczny popyt dla funkcjonowania lokalnych usług. Oczywiście, żeby zwiększyć precyzję, ocenę trzeba wzbogacić o funkcję ograniczającą popyt wraz z rosnącą odległością do usług (np. funkcja liniowa, wykładnicza). Pewne empiryczne kroki w tym kierunku wykonano, gdy w trakcie kalibrowania metody przeprowadzono wyrwykowe obserwacje niektórych placówek usługowych pod kątem liczby użytkowników w czasie szczytu popołudniowego.

Analizowane zestawienia liczby ludności w izochronach pozwalają na bardziej precyzyjne dopasowanie wskaźników do klasyfikacji opartej na wielkości jednostek osadniczych. Wyraźnie wyróżniają się centra zlokalizowane w dużych miastach, Warszawie i Wrocławiu, od 12 tys. nawet do 19 tys. mieszkańców w dziesięciominutowym zasięgu dostępności. Co ciekawe, w wartościach bezwzględnych większa liczebność jest obserwo-



Ryc. 3.16. Porównanie liczby mieszkańców badanych jednostek osadniczych objętych zasięgiem i dostępności usług w rozbiciu na warianty uwzględniające różne typy placówek.  
Źródło: opracowanie własne

wana w zabudowie śródmiejskiej Wrocławia niż w przeważającej mierze blokowej zabudowie warszawskiego osiedla. LCU w Ostrowie Wielkopolskim, jako jedyny reprezentant miasta średniego, obsługuje w zależności od typu usług od 4 tys. do ponad 8 tys. mieszkańców (średnio 6933). Na podstawie wybranych przypadków osiedli o charakterze podmiejskim można stwierdzić dodatkową fragmentację wynikającą z różnic w typologii zabudowy, a wskutek tego również w gęstości zaludnienia. Dużo bardziej „jednorodzinny” w charakterze Zabierzów w 10 minutach obejmuje niecałe 2000 mieszkańców, dodatkowo zróżnicowanie wewnętrzne liczby ludności wg funkcji usług jest zaledwie na poziomie 7%. Siechnice z kolei, których miejskość jest aktualnie kreowana w większym procencie na podstawie nowej zabudowy wielorodzinnej, zwłaszcza wokół lokalnego centrum, potencjalnie może obsłużyć od 2,5 tys. do około 4 tys. osób zamieszkujących izochronę (choć tu współczynnik zmienności wynosi 15%). Ponieważ LCU w Zabierzowie pełni jeszcze dodatkową funkcję, obsługując mieszkańców rozproszonych wokół wsi i osiedli, to realnie może obsługiwać podobny ilościowo zakres potencjalnych klientów, jednak mimo to do uniwersalnego wskaźnikowego wyznaczania potencjalnych miejsc pretendujących do roli LCU, przy podobnych uwarunkowaniach funkcjonalno-przestrzennych, trzeba zastosować uśrednione wielkości uzyskane dla Zabierzowa.

Ciekawy jest fakt, że można zaobserwować różnice w liczbie obsługiwanej ludności w ramach izochrony 5 minut i tej od 5 do 10 minut. W zasięgu bliższym LCU niestabilność uzyskiwanych wariantowo wielkości opisanych współczynnikiem zmienności jest na znacznie wyższym poziomie niż dla kolejnego pierścienia dostępności. Jedynie w przypadku Siechnic zachodzi odwrotna sytuacja. To też wskazuje, że wskazana przez ankietowanych strefa dostępności pozwala na bardziej stabilne funkcjonowanie usług, niezależnie od rozległości granic obszaru LCU.

Ostatni z przestrzennych wskaźników dostępności, jaki był brany pod uwagę, to sumaryczna długość wszystkich odcinków dróg pieszych w zasięgu dziesięciminutowej izochrony. Jednak ten współczynnik jest mniej użyteczny, gdyż jest bardzo zbliżony, tak w Warszawie, Wrocławiu, jak i Ostrowie Wielkopolskim (średnio około 38 km). Podmiejskie LCU obsługiwane są siecią rozległą na mniej więcej 20 km.

Podsumowując, na podstawie przedstawionych analiz najbardziej uniwersalnym wskaźnikiem dla potencjalnego wyznaczania LCU w różnych warunkach i strukturach przestrzennych jest syntetyczny wskaźnik biorący pod uwagę jednocześnie powierzchnię izochrony i liczbę ludności, którą owa izochrona powinna obejmować. Dopiero takie zestawienie

spełnić może warunki stawiane dostępności przestrzennej lokalnych centrów i masie krytycznej umożliwiającej opłacalność funkcjonowania usług w warunkach rynkowych.

#### **3.4.4. Relacje między rozmieszczeniem usług a lokalizacją przystanków komunikacji zbiorowej**

Zasięg czasowej dostępności lokalnego centrum usługowego jest efektem badań empirycznych, które konwenują ze wstępnym założeniem, że LCU przede wszystkim nastawione jest na lokalną obsługę mieszkańców i w przeważającej mierze ma im służyć bez potrzeby korzystania z mechanicznych środków transportu.

Kolejna supozycja dotyczyła hipotezy ujmującej proces kształtowania się LCU w ramy praw fizycznych, tutaj trafnym odniesieniem okazało się newtonowskie prawo grawitacyjnego oddziaływania dwu ciał (sił) na trzecie ciało. Założono, że poza rozmieszczeniem w przestrzeni „bieguna” miejsc zamieszkania rezydentów obszaru, którzy generują naturalne zapotrzebowanie (ciążenie) dla pojawienia się usług o charakterze publicznym i komercyjnym, musi też działać siła ciężenia do węzłów transportowych – w tej sytuacji wyrażonych lokalizacją przystanków transportu publicznego (drugi „biegun”). Lokalizacja LCU w takim przypadku staje się wypadkową dwu sił, które można traktować jako oddziaływanie dośrodkowe i odśrodkowe. Oba rodzaje determinują kształt i formę LCU, powodując skupianie lub znaczniejsze rozpraszanie poszczególnych obiektów tworzących tę lokalną strukturę.

Węzły transportu publicznego odgrywają bardzo ważną rolę w kształtowaniu osadniczych struktur przestrzennych w skali zarówno całego miasta, jak i skali lokalnej, wewnątrz osiedla. Oczywiście w zależności od chronologii kształtowania przestrzeni można mówić o wpływie wtórnym lub kreacyjnym. Wtórnym, kiedy przystanki transportu zbiorowego są lokowane w pełni zorganizowanej strukturze i w efekcie tylko tę przestrzeń uzupełniają, ewentualnie umacniając znaczenie miejsc węzłowych dla lokalnego odbiorcy, kreującym, kiedy rola węzła transportowego buduje i wydobywa dodatkowe atrybuty miejsca o centralnej roli dla lokalnej społeczności. W omawianych przypadkach miast liczba przystanków znajdujących się w zasięgu 10 minut od centrum obszaru LCU jest bardzo różna (tab. 3.33), jednak trzeba podkreślić, że ich rozmieszczenie uwzględnia potrzeby mieszkańców i w zależności od wielkości miasta zapewnia w miarę poprawną strukturę dostępu do środków transportu zbiorowego. W dużych miastach oferta transportowa naturalnie jest szersza i bardziej

multimodalna (np. w Warszawie: metro, szybka kolej miejska, tramwaj i autobus). Mimo pojawiających się różnic w ramach obszaru obsługiwanego przez badane LCU zawsze jednak można wskazać miejsce w układzie funkcjonalno-przestrzennym, w którym oferta lokali usługowych i węzeł transportu publicznego synergicznie budują hierarchicznie ważną przestrzeń. Wydaje się, że wartość dodana uzyskiwana dzięki efektowi synergii ma duże znaczenie dla roli LCU w kształtowaniu zachowań przestrzennych i potrzeb mieszkańców miast.

Tabela 3.33. Liczba i rodzaje przystanków uwzględnione w poszczególnych przypadkach badawczych

Węzły transportu publicznego (przystanki)	Warszawa: ul. Mołdawska	Wrocław: pl. Perca	Ostrów Wielkopolski: ul. Waryńskiego i ulice sąsiednie	Siechnice: Rynek	Zabierzów: ul. Kolejowa i ulice sąsiednie
Autobusowe	9	9	5	5	3
Tramwajowe (kolejowe)	(1)	3	0	0	(1)
Razem	10	12	5	5	4
Gęstość węzłów transportu publicznego [na 1 ha]	1,34	1,15	0,4	0,96	0,44

Źródło: opracowanie własne.

Zastosowana metoda badawcza wykorzystuje analizę *Origin-Destination Cost Matrix* modułu *Network Analyst* w środowisku oprogramowania ArcGIS. Opis przestrzeni fizycznej i oporu przemieszczania się wykorzystuje ten sam zestaw danych, jak w przypadku badań zasięgów dostępności przestrzennej centrów.

W ramach metody *Origin-Destination Cost Matrix* przyjęto, że każdy punkt usługowy tworzy potencjalny cel podróży dla każdego punktu adresowego skupiającego mieszkańców poszczególnych budynków w ramach ustalonego wcześniej zasięgu krytycznego (odcinka) w strefie 10 minut obsługi. Zsumowane wszystkie potencjalne czasy dojścia z mieszkań do usług stanowią osnowę (jak w tkaninie) niejako determinującą takie a nie inne położenie w przestrzeni usług.

Analogicznie do procedury dla relacji „dom-usługi” wygenerowano sumaryczne czasy dojścia z przystanków transportu publicznego rozmieszczonych wokół LCU (zależnie od badanego przypadku: tramwaje, auto-

busy, busy podmiejskie oraz kolej) do poszczególnych punktów usługowych także ograniczonych dziesięciominutową izochroną. Efektem jest krzyżowanie się utworzonych „osnów” w punktach reprezentujących placówki usługowe, utrzymujące je w stanie zrównoważenia wobec punktów adresowych i przystanków (ryc. 3.17).



Ryc. 3.17. Wizualizacja uproszczonych powiązań pieszych między usługami, punktami adresowymi i przystankami transportu publicznego dla LCU Wrocław: pl. Pereca.

Źródło: opracowanie własne

Należy zaznaczyć, że w obu przypadkach graficzna reprezentacja macierzy przybiera formę prostoliniowych odcinków łączących źródło i cel przemieszczenia, jednakże podstawą konstruowania macierzy jest analiza geodezyjnego przebiegu tras pieszych i w efekcie kumulatywnego zsumowania czasu podróży oraz dystansu mierzonego w metrach.

Metodą przyjętą do weryfikacji tezy o procesie dwubiegunowego kreowania LCU było przeliczenie otrzymanych kumulatywnych czasów podróży zagregowanych do średniej wartości przypadającej na jednego mieszkańca lub jednego potencjalnego pasażera środków komunikacji publicznej. O iloraz taki jest łatwy do obliczenia, gdy mamy zagregowaną liczbę mieszkańców do punktów adresowych mieszczących się w założonej strefie obsługi (w przypadku Ostrowa Wielkopolskiego, Siechnic i Zabierzowa dane takie były niedostępne, stąd potrzeba oszacowania rozmieszczenia przestrzennego mieszkańców na podstawie funkcji i kubatury obiektów opisanych w Bazie Danych Obiektów Topograficznych (BDOT) udostępnionej do

badan przez Urzędy reprezentujące te jednostki administracyjne), o tyle trudniej jest oszacować liczbę potencjalnych pasażerów korzystających z komunikacji zbiorowej. Z tego też powodu prowadzono wyrwykowe obserwacje przystanków w celu określenia liczby osób dojeżdżających w okolice LCU (zwłaszcza w porze szczytu popołudniowego, zakładając, że efektywniej i praktyczniej jest korzystać z oferowanych usług wracając do domu niż w drodze do pracy lub innego celu podróży. W ramach obserwacji udało się zweryfikować zgodność stanu rzeczywistego z proporcjami ilościowymi charakterystyk średniej liczby użytkowników poszczególnych środków transportu publikowanych w informatorach miejskich – politykach mobilności itp. Pomimo różnic ostatecznie zdecydowano się wszystkie przypadki badawcze sprowadzić do wspólnego mianownika, przyjmując uśrednioną wartość udziału transportu publicznego w ruchach codziennych na poziomie 30% w badanych jednostkach osadniczych.

W rezultacie analiz i przekształceń otrzymano wskaźnik odpowiadający średniemu udziałowi mieszkańca (lub pasażera komunikacji publicznej) w czasie całkowitym potrzebnym na przemieszczenie się pomiędzy punktami źródłowymi i celowymi w relacji każdego z każdym (tab. 3.34). Miara ta nie odpowiada rzeczywistemu udziałowi podróży do usług mieszkańców obszaru, jest raczej syntetycznym identyfikatorem rozwinięcia sieci powiązań między domem a usługami oraz analogicznie przystankami transportu publicznego a usługami, mierzonego w minutach potrzebnych na pokonanie dystansu potencjalnie przypadającego na każdego użytkownika.

Uzyskane wartości, przedstawione w tab. 3.34, klasyfikują poszczególne przypadki badawcze (LCU) korelacyjnie w przestrzeni dwuwymiarowej, prezentując odchylenia od wartości oczekiwanej dla badanego zbioru (ryc. 3.18). Zestawienie wskaźników opisuje prawidłowość wzajemnych relacji pomiędzy „siłą instalującą” LCU ze strony rozmieszczenia miejsc zamieszkania i z drugiej strony położenia przystanków komunikacji publicznej (w tym stadium badań nie można stwierdzić, czy istotną statystycznie), która w trzech przypadkach na pięć dotyczy bardzo zbliżonych rzędów wartości wskaźnika.

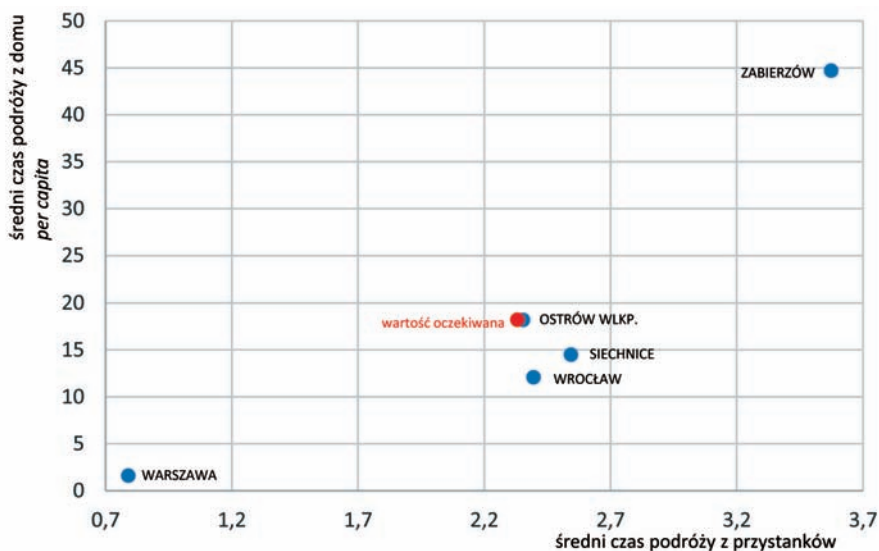
Średnie wartości czasu dojścia można interpretować jako siły fizycznej grawitacji utrzymujące usługi w odpowiednio wyważonej pozycji. Mniejsza wartość średniego czasowego dystansu przypadająca na użytkownika usług przemieszczającego się od strony przystanków wskazuje na „większą siłę przyciągania”, a więc silniejsze zdeterminowanie lokalizacji LCU odległością od przystanków – jednocześnie nie wchodząc w diagnozę, czy lokalizacja usług czy jednak przystanków jest wtórna. Nasuwa to jeszcze jeden wniosek, który można potraktować aplikacyjnie, że LCU należy roz-



Tabela 3.34. Zestawienie danych wejściowych oraz uzyskanych w analizie wskaźników opisujących relacyjne oddziaływanie miejsc zamieszkania i przystanków transportu publicznego na lokalizację LCU

	Ostrów Wielkopolski: ul. Waryńskiego i ulice sąsiednie	Siechnice: Rynek	Warszawa: ul. Mołdawska	Wrocław: pl. Perca	Zabierzów: ul. Kolejowa i ulice sąsiednie
Liczba mieszkańców w dziesięciminutowej izochronie	8269	4187	15304	21708	2448
Sumaryczny czas macierzy połączeń dom-usługi	150628	60749	24712	262721	109476
Szacowana liczba użytkowników transport publicznego (udział 30%)	2480,7	1953,7	4591,2	6512,4	1377,4
Sumaryczny czas macierzy połączeń przystanki-usługi	1946	1065	1209	5200	875
Średni czas <i>per capita</i> relacji dom-usługi	<b>18,22</b>	<b>14,51</b>	<b>1,61</b>	<b>12,10</b>	<b>44,72</b>
Średni czas <i>per capita</i> relacji przystanki-usługi	<b>2,40</b>	<b>0,79</b>	<b>2,35</b>	<b>2,54</b>	<b>3,57</b>

Źródło: opracowanie własne.



Ryc. 3.18. Korelacja średniego czasu dojścia przypadającego na jednego użytkownika LCU z miejsc zamieszkania oraz z przystanków transportu publicznego.

Źródło: opracowanie własne

patrywać jako „lokalny węzeł usługowy”, co od razu implikuje nierozzerwalną potrzebę włączenia do programu funkcjonalnego LCU również wygodnego funkcjonalnie i efektywnego systemu transportu publicznego.

Rycina 3.18 oraz wskaźniki zawarte w tab. 3.34 pozwalają wykazać opisane użytą metodą istnienie przynajmniej trzech różnych charakterystyk przestrzeni, które są czułe na występujące na obszarze formy zagospodarowania mieszkaniowego. Chodzi tu o tereny śródmiejskie z mieszaną zabudową kamienicowo-blokową, wraz z obszarami z mieszaną zabudową wielorodzinną i jednorodziną. Ewidentnie o tym świadczą przykłady, dla których zaobserwowano wartości ekstremalne, osiągnięte przede wszystkim dla osiedla mieszkaniowego w Warszawie i podkrakowskiego Zabierzowa. W pierwszym przypadku jest to osiedle o dużo wyższej intensywności zamieszkiwania niż pozostałe przykłady (liczba punktów adresowych w zasięgu 10 minut od LCU wynosi około 190, przy 645 punktach adresowych dla wrocławskiego osiedla położonego śródmiejsko). Sytuacja taka zmniejsza statystyczną ilość zbiorczego czasu potrzebnego na osiągnięcie wszystkich celów w zasięgu, a co za tym następuje, wynik dzielenia przez liczbę ludności daje dużo niższą wartość niż w innych miastach. Przypadek Zabierzowa reprezentuje sytuację diametralnie różną, dotyczy układu zabudowy rozproszonej w przeważającej większości o charakterze jednorodzinym. Dlatego budowa hipotetycznej – zbiorczej sieci obsługującej wszystkie cele jest znacznie bardziej rozległa i w efekcie odbiegająca od średnich wartości obserwowanych dla osiedli o średniej intensywności koncentracji mieszkańców.

Wydaje się, że nie można jednoznacznie potwierdzić oddziaływania dwóch niezależnych sił wpływających na kształtowanie LCU. Rysuje się tu raczej obraz sprzężeń zwrotnych o różnym nasileniu, które mogą działać z wektorem o przeciwnym zwrocie lub też przyjmować zbieżny zwrot zależnie od rozmieszczenia i nasilenia zjawisk (gęstość zaludnienia, formy przestrzenne usług, np. targowiska).

## 3.5. Planowanie przestrzenne w LCU

### 3.5.1. Interesariusze

Wywiady pogłębione z przedstawicielami różnych grup interesariuszy działających w obszarach LCU okazały się cennym źródłem wiedzy na temat tego, kto powinien być zaangażowany w proces projektowy. Analiza treści transkrypcji wywiadów wskazuje, że najczęściej wymienianymi aktorami w poszczególnych miejscowościach objętych badaniami są (kolejność wylistowania jest przypadkowa):

- we Wrocławiu: organizacje pozarządowe, mieszkańcy, społeczność lokalna, władze miasta, deweloperzy, urbaniści i planiści przestrzenni, zarząd mienia komunalnego, towarzystwo budownictwa społecznego, parafie, rady osiedli, radni, zarządcy targowisk, sklepikarze, dostawcy usług i klienci;
- w Siechnicach: mieszkańcy, usługodawcy, zarządcy lokalnego targowiska;
- w Ostrowie Wielkopolskim: rady osiedli, deweloperzy, właściciele nieruchomości, przedsiębiorcy, inwestorzy, spółdzielnie mieszkaniowe, sieci handlowe, sprzedawcy, sklepikarze, klienci, radni, władze miejskie, administracja osiedli, architekci, społeczność lokalna, mieszkańcy i lobby rowerowe;
- w Warszawie: architekci, organizacje pozarządowe, władze dzielnicy, administracja osiedla, urbaniści i planiści przestrzenni, zarządcy mienia komunalnego, mieszkańcy, sprzedawcy, sklepikarze, administracja wojewódzka, zarządcy targowisk, klienci, odwiedzający;
- w Zabierzowie: przedsiębiorcy, mieszkańcy, społeczności lokalne, władze samorządowe, architekci, wójt, właściciele nieruchomości, radni, koła gospodyń wiejskich, urzędnicy, gminna komisja urbanistyczno-architektoniczna, projektanci, inwestorzy, deweloperzy, lokalni liderzy, straż pożarna, Kościół, sołtysi, planiści przestrzenni, sprzedawcy uliczni;
- w Pradze: władze miasta, mieszkańcy, usługodawcy;
- w Kopenhadze: inwestorzy, właściciele nieruchomości, właściciele sklepów, usługodawcy, administracja publiczna, władze miasta.

Wyniki wywiadów dobrze korespondują z klasyczną listą pięciu grup aktorów zaangażowanych w procesy planowania przestrzennego zaproponowaną przez K. Pawłowską (2008). Na potrzeby Modelu LCU wymaga ona jednak wyróżnienia dwóch dodatkowych grup: przedsiębiorców i organizacji non-profit. O ile w klasyfikacji K. Pawłowskiej były one uwzględnione jako część innych kategorii, o tyle specyfika lokalnych ośrodków usługowych powoduje, że zasługują na osobne potraktowanie. W ostatecznym układzie lista interesariuszy biorących udział w podejmowaniu decyzji dotyczących kształtowania LCU jest następująca:

- mieszkańcy i użytkownicy przestrzeni: społeczności lokalne, mieszkańcy osiedla, odwiedzający, turyści, klienci, grupy mieszkańców;
- organizacje non-profit: organizacje pozarządowe, kościoły, parafie, grupy zorganizowane (ochotnicza straż pożarna, koła gospodyń wiejskich itp.), grupy niezorganizowane (powstające oddolnie, spontanicznie wokół jakiejś inicjatywy);
- władze publiczne: samorząd, decydenci, administracja osiedla, urzędnicy, rady dzielnic itp.;

- właściciele nieruchomości: właściciele nieruchomości prywatnych, właściciele nieruchomości publicznych (instytucje) – zarówno indywidualni, jak i grupowi;
- inwestorzy i deweloperzy (zarówno prywatni, jak i publiczni – instytucjonalni);
- projektanci: planiści przestrzenni, urbaniści, architekci, eksperci z różnych dziedzin;
- przedsiębiorcy: usługodawcy, lokalni biznesmeni, sprzedawcy, menadżerowie sklepów, sklepikarze, sprzedawcy uliczni, dostawcy.

Relacje między poszczególnymi grupami mogą być bardzo różne (zob. Damurski, Pluta, Maier i in. 2019), od bieżącej współpracy na różnych polach do niechęci i konfliktu. Jednak najważniejsze w perspektywie budowania Modelu LCU jest zarządzanie interesariuszami. Tu szczególną rolę ma do odegrania lokalny lider. Może być nim przedstawiciel urzędu – specjalista z odpowiednim wykształceniem i doświadczeniem zatrudniony na stanowisku menedżera LCU. Może być nim również przedstawiciel jakiejś grupy działającej w społeczności lokalnej (np. zarządca targowiska, prezes stowarzyszenia działającego na rzecz osiedla). Warto rozważyć rotacyjny charakter stanowiska menedżera LCU, tak aby zapewnić zrównoważony wpływ poszczególnych interesariuszy na proces podejmowania decyzji.

### 3.5.2. Dokumenty planistyczne

Analiza treści dokumentów planistycznych obowiązujących w obszarach objętych badaniami pozwoliła wskazać kilka podejść w planowaniu lokalnych ośrodków usługowych:

- 1) konsekwentne wdrażanie idei lokalnych ośrodków usługowych od poziomu studium do planu miejscowego (np. Wrocław – ryc. 3.19),



Ryc. 3.19. Wyrys ze Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia.

Źródło: (Studium 2018)

- 2) częściowe ujęcie koncepcji osiedlowych ośrodków usługowych na poziomie studium lub innych programów (Ostrów Wielkopolski, Siechnice, Warszawa),
- 3) brak widocznego uwzględnienia ośrodków lokalnych w dokumentach planistycznych (np. Zabierzów – z wyjątkiem Rynku jako centrum całej gminy).

Zasadniczo w każdej badanej miejscowości pojawia się jakaś wzmianka o koncentracjach usług, choć najczęściej bez wskazania ich rangi i bez uwzględnienia lokalnego charakteru. Wydaje się, że jedną z przyczyn braku tego rodzaju zapisów jest niedobór podstaw teoretycznych, co daje pole dla rozwijania koncepcji w rodzaju Modelu LCU.



ŁUKASZ DAMURSKI, JACEK PLUTA, WAWRZYNIEC ZIPSER

---

# **4. MODEL LOKALNEGO CENTRUM USŁUGOWEGO**





## 4.1. Globalne wyzwania, lokalne rozwiązania

Wiele zjawisk obserwowanych w obszarach zurbanizowanych w ostatnich latach wskazuje na potrzebę rozwijania sieci lokalnych centrów usługowych jako miejsc węzłowych, skupiających życie społeczności lokalnych. Współczesna gospodarka przestrzenna musi wzmacniać procesy centrowe w różnych skalach, w tym na poziomie osiedla (por. Fairgray 2012). Cel ten można osiągnąć na drodze gruntownego rozpoznania aktualnych trendów w sektorze usługowym w miastach i adekwatnej odpowiedzi na nie w dokumentach polityki samorządowej.

Na podstawie przeprowadzonych w tej pracy poszukiwań teoretycznych i empirycznych najważniejsze wyzwania stojące przed LCU można streścić w następujących kilku punktach:

- 1) Osłabienie mechanizmów koncentracji na skutek permissywnej polityki przestrzennej samorządów oraz dynamicznego, pozbawionego koordynacji z innymi politykami sektorowymi rozwoju zabudowy mieszkaniowej prowadzi do decentralizacji funkcji miejskich i rozmycia hierarchii ośrodków usługowych. Jeśli do tego dodać problem „kurczenia się” wielu dużych miast, to łatwo dostrzec, że naturalne prawa rządzące rozwojem osadnictwa zostały zaburzone. W tej sytuacji przyszła kondycja osadnictwa miejskiego w dużej mierze zależy od efektywności gospodarki przestrzennej prowadzonej przez władze samorządowe w zakresie ośrodków usługowych. To właśnie LCU oferują dostęp do codziennych usług i umożliwiają realizację nie tylko potrzeb utylitarnych, ale również stylu życia w przyjaznym, sąsiedzkim środowisku. Nawet jeśli przyjąć skrajny scenariusz, w którym przyszłe miasta nie będą potrzebować hierarchicznego systemu ośrodków usługowych ze względu na rozwój usług realizowanych zdalnie (zob. uwagi poniżej), to rola LCU w procesie kształtowania jakości życia wydaje się niepodważalna.
- 2) Upowszechnienie się postaw konsumpcyjnych w społeczeństwie i związana z nim komercjalizacja przestrzeni miast prowadzi do zubożenia funkcji społecznych w ośrodkach usługowych. Z drugiej strony widoczny wzrost znaczenia lokalności, „swojskości” w sferze społecznej i w gospodarce wymaga ukształtowania adekwatnych struktur przestrzennych. Zadaniem LCU będzie więc umożliwienie realizacji różnorodnych zachowań społecznych poprzez wytworzenie odpowiedniej oferty przestrzennej i usługowej, dedykowanej różnym grupom odbiorców, promującej integrację społeczności lokalnych i budowanie tożsamości miejsca.

- 3) Wzrost znaczenia usług świadczonych zdalnie i postępująca konwersja różnych działalności realizowanych dotychczas w sposób tradycyjny do przestrzeni wirtualnej osłabia znaczenie ośrodków usługowych jako miejsc oferujących dostęp do wielu usług w jednym miejscu. Należy zatem z jednej strony wspierać wielowymiarowe zarządzanie LCU uwzględniające kanał online i kanał offline, a z drugiej – tak kształtować przestrzeń publiczną w LCU, aby stanowiła ona atrakcyjną alternatywę dla świata wirtualnego.

Jest oczywiste, że powyższa lista nie jest zamknięta, że będzie wymagała stałej weryfikacji i uzupełniania. Zmieniająca się sytuacja ekonomiczna kraju, fluktuacje popytu i podaży, czynniki socjologiczne i demograficzne – wszystko to determinuje funkcjonowanie i rozwój lokalnych centrów usługowych w polskich miastach. Wydaje się, że proponowany model LCU dzięki swej adaptacyjności może skutecznie odpowiadać na wymienione wyżej wyzwania dziś i w przyszłości.

## 4.2. Główne założenia modelu LCU

Koncepcja LCU wypływa zatem z potrzeby tworzenia lokalnych ośrodków usługowych jako niezbędnego elementu współczesnej polityki miejskiej zarówno w jej wymiarze strategicznym (czyli wizji rozwoju całych jednostek osadniczych), jak i operacyjnym (czyli wdrażania konkretnych zmian w przestrzeniach osiedlowych). Główna teza prezentowanej pracy mówi o tym, że pozytywny związek między wyposażeniem przestrzeni a jakością życia (dobrostanem) mieszkańców w różnych skalach może zostać osiągnięty w drodze procesów planistycznych, uwzględniających z jednej strony wielowiekowy dorobek przeszłości, a z drugiej obecną dynamikę procesów cywilizacyjnych. Zgodnie z tą wizją odpowiednio wyposażone lokalne centrum usługowe jest niezbędnym warunkiem kształtowania spójności terytorialnej obszarów miejskich.

Jednak aby model LCU mógł sprostać stojącym przed nim wyzwaniom, musi spełnić kilka warunków. Oto one.

- 1) Powiązanie z systemem planistycznym. Model LCU nie może pozostawać wyłącznie ideą teoretyczną, oderwaną od kontekstu politycznego i porządku administracyjnego. Musi w sposób czytelny i jednoznaczny wpisywać się w obowiązującą w Polsce strukturę dokumentów planistycznych (obecnie są to strategie rozwoju, studia uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego, miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego, programy rewita-

lizacji). Model może mieć swoje zastosowanie w każdym z tych dokumentów. Na przykład na poziomie strategii i studium może służyć do wyznaczenia sieci LCU jako elementu kształtowania jakości życia. Na potrzeby planu miejscowego można wykorzystać proponowane formy przestrzenne i zakres funkcjonalny LCU w danym osiedlu. Z kolei w programie rewitalizacji model może być inspiracją do wykreowania ośrodka ogniskującego życie społeczne i gospodarcze danego obszaru, niwelującego negatywne efekty degradacji przestrzeni. Wszystko to nie oznacza, że model wyklucza działania nieformalne czy półformalne – wszystkie one powinny być włączane do procesu decyzyjnego, jednak pod warunkiem jego osadzenia w obowiązującym porządku prawnym.

- 2) **Podjęcie terytorialne.** Model opiera się na wykorzystaniu lokalnych zasobów i potencjałów miejsca. Nie wynika on z jakiejś odgórnej polityki państwa (choć pośrednio może ją wspierać i realizować) czy ze standardów narzuconych przez władze wyższego szczebla. Jako narzędzie polityki samorządowej jest zgodny z zasadą subsydiarności (pomocniczości) oznaczającą dopasowanie zakresu interwencji władz publicznych do obszaru, na którym taka interwencja jest najbardziej skuteczna. Każdy projekt LCU, czy to nawiązujący do istniejących struktur funkcjonalno-przestrzennych, czy tworzący nowe koncentracje usług, musi uwzględniać kontekst lokalny.
- 3) **Uspołecznienie.** Ideały partycypacji i komunikacji społecznej stanowią podwaliny zmian zachodzących w systemach politycznych w ostatnich dziesięcioleciach. Są też nieodłącznym elementem modelu LCU, który zakłada czynne uczestnictwo wszystkich interesariuszy działających obecnie lub zamierzających działać w przewidywalnej przyszłości w obszarze danego osiedla. Uczestnictwo to nie ogranicza się do form partycypacji przewidzianych prawem (np. w ramach procedury sporządzania planu miejscowego), ale obejmuje wszystkie dostępne narzędzia komunikacji społecznej, które w ramach systematycznego programu działania mogą przyczynić się do większej identyfikacji z miejscem, do rozwoju lokalnej tożsamości, do stabilnego wzrostu lokalnej gospodarki.
- 4) **Elastyczność i adaptacyjność.** Immanentną cechą miasta jest zmienność, dlatego urbanistyka i gospodarka przestrzenna muszą uwzględniać możliwość adaptacji proponowanych przez siebie struktur przestrzennych do zmieniających się warunków gospodarczych i społecznych. Tak było w starożytności, gdy przedstawiciele nowych cywilizacji dostosowywali zastane przez siebie osady do swoich po-

trzeb i tak jest dziś, gdy technologia w coraz większym stopniu determinuje zakres potrzeb realizowanych w przestrzeni. Cechą nadrzędną modelu powinna być zatem adaptacyjność, czyli możliwość dostosowania do konkretnej sytuacji przestrzennej, społecznej i gospodarczej. Oznacza to, że model może określać tylko pewne ramy, graniczne wartości, między którymi należy poszukiwać konkretnych rozwiązań; nie powinien natomiast podawać jakiejś jednej, uniwersalnej struktury funkcjonalno-przestrzennej do powszechnego stosowania. Na przykład dla katalogu usług wchodzących w skład programu funkcjonalnego LCU model wskazuje jedynie ogólną listę pożądanych funkcji, spośród których każdorazowo trzeba wybrać te adekwatne do potrzeb i możliwości danego osiedla. Podobnie w zakresie formy przestrzennej model proponuje szereg sprawdzonych rozwiązań, ale o tym, które z nich będzie odpowiednie, zdecydują uwarunkowania lokalne.

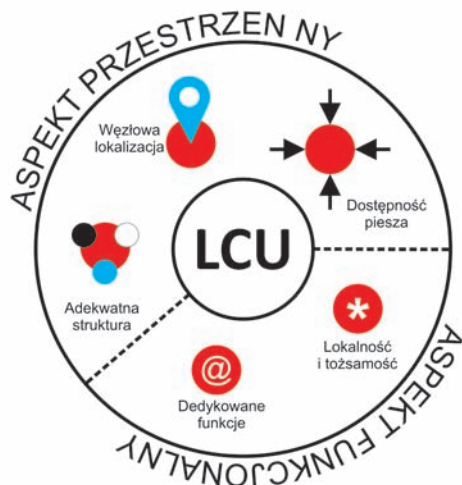
- 5) Bezpieczeństwo środowiskowe. Aby sprostać standardom współczesnej cywilizacji, w tym postulatowi zrównoważonego rozwoju, model musi dążyć do minimalizacji oddziaływania LCU na środowisko. Sprzyjać temu będzie koncentracja przestrzenna różnych aktywności, która zmniejsza transportochłonność, czyli potrzebę codziennych przemieszczeń mieszkańców oraz odpowiedni udział powierzchni biologicznie czynnej, który w części kompensuje emisję zanieczyszczeń.

W kontekście dużej dynamiki zmian społecznych zachodzących współcześnie w społecznościach miejskich, spośród wymienionych warunków tworzenia LCU, na plan pierwszy wysuwa się elastyczność i adaptacyjność. Paradoksalnie to właśnie możliwość dostosowania formy i funkcji LCU do zmieniających się potrzeb użytkowników, ich stylu życia i preferencji gwarantuje ciągłość funkcjonowania osiedlowych ośrodków usługowych. Można więc powiedzieć, że właściwie nie ma jednego uniwersalnego modelu LCU, ale raczej zestaw ogólnych wytycznych i dobrych praktyk planistycznych umożliwiających wytworzenie i podtrzymanie koncentracji usług służących zaspokojeniu codziennych potrzeb mieszkańców. W tej sytuacji rolą prezentowanego modelu LCU jest stworzenie ram koncepcyjnych dla kształtowania lokalnych przestrzeni publicznych w osiedlach w taki sposób, by tworzyły one warunki dla dalszej ewolucji formy i funkcji lokalnych centrów usługowych.

W tym miejscu wypada odnieść się do wniosku złożonego w Narodowym Centrum Nauki w grudniu 2015 r. w ramach konkursu OPUS 10, który stał się podstawą prezentowanych tutaj badań. We wstępnym zarysie Model LCU miał uwzględniać następujące komponenty:

- porządkujący: definicja i typologia lokalnych centrów usługowych,
- instytucjonalny: mechanizmy podejmowania decyzji publicznych w tworzeniu lokalnych centrów usługowych i zarządzaniu nimi oraz zapisy dokumentów strategicznych i planistycznych dotyczące lokalnych centrów usługowych,
- przestrzenny: lokalizacja, dostępność i optymalny obszar obsługi lokalnego centrum usługowego, a także sposób zagospodarowania lokalnego centrum usługowego,
- funkcjonalny: katalog oferowanych usług i optymalny sposób ich finansowania,
- społeczny: charakterystyka oczekiwań i potrzeb społeczności lokalnych w zakresie usług; rozwiązania przestrzenne, społeczne, gospodarcze sprzyjające tworzeniu silnych społeczności terytorialnych,
- ekonomiczny: progi opłacalności funkcjonowania usług; relacja między e-usługami a usługami tradycyjnymi.

W toku prac badawczych okazało się, że z uwagi na złożoność zagadnienia LCU i żywotne powiązania między poszczególnymi jego warstwami (społeczną, gospodarczą, przestrzenną, polityczną, funkcjonalną) utrzymanie tak ścisłej systematyki byłoby niezwykle trudne, a nawet mogłoby negatywnie zaważyć na przejrzystości modelu. Dlatego wymienione wyżej komponenty modelu zostały uwzględnione w niniejszej pracy w sposób elastyczny, bez wyróżniania ich jako wyodrębnionych całości. Układ treści podporządkowano celom aplikacyjnym, mając na uwadze oczekiwania i potrzeby interesariuszy i decydentów zaangażowanych w kształtowanie i zarządzanie lokalnymi centrami usługowymi w społecznościach lokalnych.



Ryc. 4.1. Schemat pięciu reguł Modelu LCU.

Źródło: opracowanie własne

Zaprezentowane w pracy badania teoretyczne i empiryczne umożliwiły wskazanie zestawu cech, które powinny charakteryzować lokalne centra usługowe w obszarach zurbanizowanych. W dalszej części tego rozdziału opisano najważniejsze grupy tych cech, ujmując je w postaci reguł (zasad), jakimi należy się kierować, podejmując decyzje projektowe (ryc. 4.1). Niektóre z tych reguł są spełnione we wszystkich badanych LCU, a inne pozostają w sferze postulatów, które należy zaadaptować do konkretnej formy osadniczej, w której zlokalizowane jest dane centrum. Można je podzielić na aspekt przestrzenny i funkcjonalny, choć podział ten ma wymiar wyłącznie porządkujący, ponieważ w praktyce oba te aspekty przenikają się ze sobą, tworząc jedną całość funkcjonalno-przestrzenną.

### 4.3. Pięć reguł LCU

#### 4.3.1. Reguła 1: węzłowa lokalizacja

Podobnie jak starożytna ateńska agora była zlokalizowana na Drodze Panatenajskiej, jak średniowieczne rynki na skrzyżowaniu ważnych szlaków, jak jednostka sąsiedzka między głównymi trasami prowadzącymi do innych dzielnic, tak LCU musi być dobrze skomunikowane z pozostałymi elementami struktury funkcjonalno-przestrzennej miasta. Dotyczy to zarówno terenów mieszkaniowych, które obsługuje, jak i ośrodków usługowych wyższego rzędu (dzielnicowe, ogólnomiejskie), które realizują szerszy zakres potrzeb mieszkańców. Jako część systemu ośrodków usługowych LCU powinno zatem charakteryzować się czytelnymi powiązaniem zarówno na płaszczyźnie przestrzennej, jak i funkcjonalnej.

W wymiarze przestrzennym LCU powinno dysponować odpowiednią infrastrukturą transportową – drogami, ścieżkami rowerowymi i chodnikami – łączącą je z otaczającymi osiedlami mieszkaniowymi i z innymi częściami miasta. Pod względem funkcjonalnym natomiast powinno zapewniać bieżące połączenia transportem zbiorowym obsługującym kluczowe kierunki codziennych przemieszczeń mieszkańców oraz dostęp do urządzeń zgodnych ze współczesnymi wzorcami mobilności mieszkańców (rowery miejskie, hulajnogi, deskorolki elektryczne, monocykle elektryczne itp.).

Jeśli chodzi o lokalizację w skali osiedla, to LCU powinno znajdować się w pobliżu środka ciężkości obsługiwanego przez siebie obszaru, aby zminimalizować długość codziennych przemieszczeń pieszych. Dopuszczalne i zasadne może być również sytuowanie LCU między mniejszymi osied-

lami, na styku z zabudową mieszkaniową i w powiązaniu z trasami komunikacji zbiorowej. W każdym z wymienionych przypadków (LCU w środku jednego osiedla i LCU na styku kilku osiedli) kluczowym kryterium lokalizacji jest jej węzłowy charakter, czyli krzyżowanie się codziennych tras pieszych wiodących z miejsc zamieszkania do usług i z miejsc zamieszkania do przystanków transportu zbiorowego.

Położenie LCU powinno również uwzględniać ewentualną konkurencję ze strony innych ośrodków usługowych znajdujących się (bądź planowanych) w sąsiedztwie. Optymalna lokalizacja LCU to taka, która zapewni trwałe i efektywne pod względem ekonomicznym funkcjonowanie znajdujących się w nim usług. W warunkach wolnego rynku nadmierna presja konkurencyjna może powodować zanikanie usług kluczowych z punktu widzenia zaspokajania codziennych potrzeb mieszkańców. Z kolei całkowity brak konkurencji jest niekorzystny dla klientów, ponieważ wspiera praktyki monopolistyczne i sprzyja windowaniu cen. Jak pokazały przykłady analizowane w ramach projektu Model LCU, aby spełnić ten postulat, każde LCU powinno być oddalone od najbliższego innego lokalnego ośrodka usługowego na odległość co najmniej 500 m, zaś od ośrodka wyższego rzędu (dzielnicowego, ogólnomiejskiego) o 950 m.

### 4.3.2. Reguła 2: dostępność piesza

Zgodnie z przyjętą w pracy definicją dostępność usług określa trudność dotarcia do obiektu usługowego przez mieszkańców badanego obszaru za pomocą różnych środków transportu. Dostępność oparta jest więc na szeroko pojętej mobilności ludności obszarów zurbanizowanych.

Nowe wzorce mobilności człowieka, w tym potrzeba ruchu, sprawiają, że LCU powinno z jednej strony umożliwiać bezpieczne przemieszczanie się pieszo w przestrzeni publicznej, a z drugiej być dobrze powiązane z sieciami transportu zbiorowego. Nieodłącznym elementem lokalnej polityki mobilności są – jak już wspomniano – rowery, hulajnogi, deskorolki elektryczne, monocykle elektryczne i inne urządzenia ułatwiające przemieszczanie się w przestrzeni miasta. Nie ma w niej natomiast miejsca na ruch samochodowy, oczywiście poza dojazdem pojazdów uprzywilejowanych czy usytuowanymi w sąsiedztwie LCU parkingami dla użytkowników i mieszkańców.

Lokalne centra usługowe powinny więc być przestrzeniami, gdzie ruch kołowy jest ograniczony do minimum, a bezpieczeństwo i komfort przemieszczania się pieszych jest priorytetem (por. Koalicja Miasto 2015). Wyniki badań przeprowadzonych w wybranych pięciu LCU w Polsce potwier-

dzają informacje zawarte w literaturze przedmiotu i wskazują, że preferowany czas dojścia z miejsc zamieszkania do usług codziennych wynosi około 5 minut, choć akceptowalny jest również dystans nieco dłuższy, do 10 minut.

### 4.3.3. Reguła 3: lokalność i tożsamość miejsca

#### Tożsamość miejsca

Trudno jest stworzyć jakiegokolwiek centrum „na surowym korzeniu” – próby sztucznego generowania koncentracji miejskich, lokowania ośrodków poza dotychczasowym układem osadniczym zwykle kończyły się fiaskiem. Dlatego tworząc LCU, zawsze trzeba odwołać się do przeszłości, do tradycji miejsca, do nawyków mieszkańców, do walorów kulturowych danej przestrzeni.

Postulat respektowania tożsamości miejsca oznacza, że w przestrzeni LCU powinny pojawić się konkretne odwołania do przeszłości, np. poprzez odpowiednie wyeksponowanie obiektów historycznych czy wypełnienie przestrzeni publicznych małą architekturą będącą nośnikiem treści kulturowych. Ważne może być również nazewnictwo miejsc i towarzyszący mu system informacji przestrzennej.

#### „Masa krytyczna”

Z tożsamością miejsca wiąże się pojęcie lokalności rozumianej jako dopasowanie do codziennych potrzeb użytkowników zamieszkujących w niedużej odległości, tworzących konkretną społeczność terytorialną. Lokalność powinna być cechą odróżniającą LCU od ośrodków usługowych wyższego rzędu, które obsługują większe zbiorowości. Odbiorcami oferty LCU są przede wszystkim osoby „z sąsiedztwa”, które przychodzą tu, aby załatwić podstawowe sprawy, a przy okazji spotkać się ze znajomymi i nawiązać relacje społeczne.

Lokalność jest więc pewną cechą przestrzeni, która wiąże LCU z określoną grupą użytkowników. Poniekąd determinuje ona obszar obsługi LCU (*catchment area*), a tym samym zasięg przestrzenny jego oddziaływania, który powinien obejmować osiedle (lub kilka osiedli) znajdujące się w obszarze dobrej dostępności pieszej dla mieszkańców.

W przypadku LCU konieczne jest zapewnienie takiej relacji między liczbą użytkowników a liczbą usługodawców, która gwarantuje z jednej strony zaspokojenie potrzeb mieszkańców (popyt), a z drugiej trwałe i efektywne ekonomicznie funkcjonowanie lokalnych usług (podaż). Mówiąc o „masie krytycznej” mamy na myśli progowe wskaźniki liczbowe, które mogą być przydatne w kreowaniu LCU o optymalnej wielkości, dopasowanej do charakteru danego osiedla.



Przeprowadzone badania umożliwiły oszacowanie liczby mieszkańców w dziesięciominutowej strefie dojścia pieszego do LCU oraz liczby usług zlokalizowanych w tej strefie. Wielkości różnią się w zależności od kontekstu osadniczego. Przedstawiono je w tab. 4.1.

Tabela 4.1. Parametry opisujące relacje między popytem i podażą w LCU w zależności od kontekstu osadniczego

Kontekst osadniczy	Przeciętna liczba mieszkańców w dziesięciominutowej strefie dojścia pieszego do LCU	Przeciętna liczba punktów usługowych w dziesięciominutowej strefie dojścia pieszego do LCU
LCU w dużym mieście	18500	110
LCU w średnim mieście	8200	80
LCU na przedmieściach	3300	50

Źródło: opracowanie własne.

Zawarte w tabeli wartości liczbowe opisują stan faktyczny w badanych lokalizacjach na przełomie lat 2017/2018. Nie oznacza to, że relacje między popytem i podażą są tam optymalne. Ich względnie pozytywna ocena wynika wyłącznie z trwałości poszczególnych układów funkcjonalno-przestrzennych i stanowi jedynie orientacyjny punkt odniesienia dla praktyki planistycznej.

#### 4.3.4. Reguła 4: funkcje dedykowane konkretnej społeczności

##### Oferta, która zaspokaja codzienne potrzeby

LCU jako koncentracja różnych funkcji daje użytkownikom możliwość załatwienia różnych spraw w jednym miejscu. To właśnie korzyści aglomeracji decydują o przewadze LCU nad równomiernym rozlokowaniem usług w przestrzeni. O ile bowiem równomierne rozmieszczenie zwiększa przeciętną (statystyczną) dostępność do usług, to jednak wymaga nieustannego przemieszczania się w dążeniu do zaspokojenia różnych potrzeb. Na tym polega „wartość dodana” LCU: oferuje ono te same funkcje, ale na niewielkiej przestrzeni.

Jak wynika z przeprowadzonych badań, modelowe LCU powinno oferować następujące funkcje: przystanek transportu zbiorowego, dyskont spożywczy, małe sklepy wielobranżowe (np. typu *convenience store* lub *corner shop*), piekarnia (ewentualnie cukiernia), kawiarnia (ewentualnie restauracja), drogeria, usługi drobne (fryzjer, kosmetyczka, kwaciarnia), kościół, bank, poczta, dom kultury (lub biblioteka publiczna), szkoła pod-

stawowa, przedszkole, ośrodek zdrowia, apteka, administracja lokalna (w przypadku miast jest to siedziba rady osiedla, w przypadku miejscowości podmiejskich urząd gminy), teren zieleni urządzonej (park, skwer, plac zabaw – z dużym udziałem zieleni wysokiej). Istotną rolę odgrywają marki poszczególnych sklepów i usług – obok lokalnych przedsiębiorców warto ulokować w LCU obiekty należące do ogólnokrajowych (lub międzynarodowych) sieci, rozpoznawalnych firm.

Możliwość załatwienia różnych spraw w jednym miejscu dotyczy jednak nie tylko zakupów czy korzystania z usług. Handel jest oczywiście ważnym czynnikiem budującym miejsce, ponieważ zapewnia obecność ludzi w przestrzeniach publicznych, ale równie ważna jest wymiana myśli, potrzeba odpoczynku czy walory estetyczne (Koalicja Miasto 2015). Cechą współczesnych społeczeństw jest odchodzenie od zaspokajania potrzeb konsumpcyjnych (realizowanych przez sektor usługowy) na rzecz potrzeb związanych z życiem społecznym (realizowanych przez miejsca spotkań, obiekty rekreacyjne i przestrzenie czasu wolnego). LCU powinno zapewniać równowagę między materialnymi i niematerialnymi aspektami jakości życia.

Istotnym warunkiem sprawnego funkcjonowania LCU jest również zachowanie odpowiednich proporcji między sektorem rynkowym i nierynkowym. Ze względu na trudności definicyjne dotyczące podziału usług na „publiczne” i „komercyjne” model nie określa pożądanego bilansu obu sektorów. Bilans taki byłby zresztą trudny do wyegzekwowania na drodze procedur planistycznych, ponieważ zarówno studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego, jak i plan miejscowy stwarzają jedynie pewne ramy, w których ma funkcjonować sektor usługowy, zaś ich realizacja zależy od popytu i podaży. Jediną regułą w tym zakresie jest konieczność jednoczesnego występowania zarówno usług rynkowych, jak i nierynkowych, co ma zagwarantować różnorodność środowiska gospodarczego LCU.

Łącznikiem wszystkich wymienionych funkcji LCU powinna być dobrze wyposażona (w małą architekturę i zielenią), estetyczna i bezpieczna przestrzeń publiczna z priorytetem dla ruchu pieszego. Powinna ona być tak skonstruowana, aby umożliwić jej adaptację do zmieniających się sytuacji (pór dnia, dni tygodnia, pór roku). Cechą LCU jest więc zarazem wielofunkcyjność (czyli stała dostępność określonych funkcji) i wieloużytkowość (czyli możliwość dopasowania funkcjonalności przestrzeni do bieżących potrzeb). Dopiero połączenie tych dwóch cech gwarantuje żywotność lokalnych centrów usługowych w sensie społecznym i ekonomicznym.

Na koniec trzeba przypomnieć opisany wcześniej postulat lokalności, który oznacza, że oferta LCU powinna zaspokajać w pierwszej kolejności potrzeby i preferencje mieszkańców osiedla (osiedli) znajdujących się w zasięgu obsługi danego LCU. Potrzeby te należy rozpoznać i uwzględnić przy kształtowaniu i korygowaniu programu funkcjonalnego LCU.

#### **„Kotwice LCU”**

Każde LCU jest unikatowe i każde wymaga odrębnego traktowania. Można jednak wyróżnić pewne cechy wspólne dla wszystkich przypadków, w tym obiekty czy obszary, bez których powstanie koncentracji niezbędnej do uformowania LCU byłoby niemożliwe. Jest to niezbędne, aby koncepcja LCU była adaptacyjna i mogła służyć praktyce planistycznej w różnych kontekstach osadniczych.

Takie elementy wspólne można nazwać „kotwicami LCU”. Pod tym umownym pojęciem kryją się cechy konstytutywne, odróżniające ośrodki lokalne od innych struktur miejskich. To od nich można rozpocząć kreowanie LCU, rozbudowując następnie jego ofertę zgodnie z programem funkcjonalnym, opisanym w poprzednim podrozdziale. Z przeprowadzonych badań wynika, że „kotwicami LCU” są przede wszystkim:

- dyskonty spożywcze, czyli duże sklepy wielobranżowe oferujące większość produktów niezbędnych do codziennego funkcjonowania współczesnego człowieka,
- przystanki komunikacji zbiorowej zapewniające dostęp do innych miejsc koncentrujących aktywność człowieka (miejsc pracy, centrów dzielnicowych, centrum miasta),
- kawiarnie i cukiernie, czyli przyjazne miejsca spotkań i spędzania czasu wolnego, będące nieodzownym elementem współczesnego stylu życia,
- usługi publiczne zapewniające równowagę między konsumpcją a potrzebami samorealizacji – może to być biblioteka, dom kultury, kościół, klub osiedlowy, świetlica,
- dobrze wyposażona (w małą architekturę i zieleń), estetyczna i bezpieczna przestrzeń publiczna z priorytetem dla ruchu pieszego.

#### **Wielokanałowość, czyli online + offline**

Niezbędnym uzupełnieniem usług występujących w przestrzeni LCU jest oferta online. Jak wykazały badania przeprowadzone w ramach projektu, zarysowuje się obecnie wyraźny trend przenoszenia części działalności usługowej tradycyjnie realizowanej w punktach usługowych do internetu. Procesy tzw. konwersji i hybrydyzacji wymagają uwzględnienia w kształtowaniu zakresu funkcjonalnego LCU.

W praktyce oznacza to wspieranie lokalnych usługodawców w udostępnianiu ich oferty online, przy jednoczesnym zachęcaniu do utrzyma-

nia punktów sprzedaży w przestrzeni LCU. Tylko takie łączone rozwiązanie („kombajn online + offline”) gwarantuje jednocześnie zaspokojenie potrzeb współczesnych użytkowników zgodnie z ich stylem życia oraz atrakcyjność oferty LCU jako miejsca osadzonego w przestrzeni osiedla. Zarządzanie LCU powinno więc być wielowymiarowe: powinno uwzględniać zarówno kanał online, jak i kanał offline, ale powinno też tak kształtować przestrzeń publiczną w LCU, aby stanowiła ona atrakcyjną alternatywę dla świata wirtualnego.

#### 4.3.5. Reguła 5: adekwatna struktura przestrzenna

Nadrzędną zasadą tworzenia LCU jest dążenie do wykształcenia zwartej, skupionej formy przestrzennej umożliwiającej koncentrację funkcji usługowych na stosunkowo niewielkim obszarze. Drugim istotnym warunkiem jest jego wpisanie w układ głównych tras ruchu pieszego między przystankami komunikacji a miejscami zamieszkania. Trzeci warunek tworzenia LCU dotyczy skali architektonicznej – lokale usługowe powinny być umiejscowione w parterach budynków, tak aby były dostępne z poziomu terenu w ramach pieszej przestrzeni publicznej. Te trzy warunki przestrzenne stanowią podstawę dla kształtowania programu funkcjonalnego LCU. Wszystkie inne zasady są wtórne względem tych trzech i dotyczą głównie kształtu przestrzeni publicznych i ich wyposażenia.

Jak już wspomniano, przestrzenną kanwą LCU są prawidłowo ukształtowane wnętrza urbanistyczne. Ulice, pasáže, place i skwery stanowią swego rodzaju szkielet, który wypełniany jest obiektami i obszarami zaspokajającymi codzienne potrzeby użytkowników. Czytelna, wyróżniająca się forma architektoniczna LCU sprzyja pełnieniu przez nie „krystalizującej” roli w strukturze funkcjonalno-przestrzennej osiedla. Im bardziej wyrazista jest koncentracja usług wokół kluczowych przestrzeni publicznych, tym lepiej LCU spełnia swoje zadanie.

Przestrzenie publiczne w LCU powinny być wyposażone w małą architekturę i zieleń, powinny być podporządkowane potrzebom ruchu pieszego, estetyczne i bezpieczne. Powinny mieć niepowtarzalny charakter, budujący lokalną tożsamość poprzez jednoznaczne odwołania do historii miejsca. Powinny być też być adaptowalne do zmieniających się sytuacji (pór dnia, dni tygodnia, pór roku), w zależności od potrzeb zgłaszanych przez użytkowników.

Jak już nadmieniono, jedną z „kotwic” LCU jest dyskont spożywczy. Wejście do tego typu sklepu powinno być usytuowane przy głównej przestrzeni publicznej i stanowić element pierzei usługowej. Jeśli takie umiej-

cowienie dyskontu nie jest możliwe, np. ze względu na konieczność zapewnienia odpowiedniej liczby miejsc postojowych dla samochodów, to powinien on być zlokalizowany w bliskim sąsiedztwie LCU, z dostępem do drogi o odpowiedniej przepustowości.

Jeśli chodzi o schemat przestrzenny LCU, to z badań nie wyłania się jeden, uniwersalny wzorzec możliwy do zastosowania w różnych kontekstach osadniczych. Każde osiedle ma własny system przestrzeni publicznych i to on determinuje formę LCU. Może to być układ liniowy (np. w postaci ulicy lub pasażu handlowo-usługowego), może być jednoośrodkowy (o wyraźnej koncentracji np. wokół jednego placu lub skweru), może być to również układ dwubiegunowy (z dwoma wyraźnymi ośrodkami koncentrującymi obiekty usługowe, z których każdy pełni nieco inne funkcje). Wybór odpowiedniego rozwiązania zależy od struktury funkcjonalno-przestrzennej osiedla.

#### **4.4. Strategia działania, czyli jak stworzyć LCU i jak nim zarządzać**

Miasto stanowi swego rodzaju całość społeczno-przestrzenną, która jest w ciągłym procesie tworzenia się, odtwarzania i przekształcania. Nieustanne interakcje między indywidualnymi i zbiorowymi aktorami społecznymi (osobami, instytucjami, społecznościami) zmieniają relacje między ludźmi i miejscami (Smagacz-Poziemska 2015). Skuteczne tworzenie LCU i zarządzanie nim wymaga koordynacji wielu różnych działań, tak aby można było uzyskać efekt synergii. W tym podrozdziale przedstawione zostaną zasady, jakimi powinni się kierować koordynatorzy rozwoju w obszarach LCU.

Na wstępie trzeba odróżnić elementy zmienne (zmieniające się szybko, np. sektor usług rynkowych, który silnie reaguje na koniunkturę, popyt i zmiany technologiczne) od elementów stałych (lub zmieniających się wolno, np. sektor usług publicznych, który jest bardziej przewidywalny i podlega regulacjom władz). Do elementów stałych należy z pewnością zaliczyć samą przestrzeń i elementy jej zagospodarowania, będące przedmiotem planowania i polityki samorządowej. Każda z tych grup wymaga innego modelu podejmowania decyzji.

W przypadku elementów zmiennych zarządzanie będzie nastawione na efektywność, na uzyskanie szybkich rezultatów, na stymulowanie lokalnego rynku usług. W odniesieniu natomiast do elementów zmieniających się wolno priorytetem będzie uzyskanie konsensusu i realizacja postulatów długofalowego, zrównoważonego rozwoju.

Ze względu na cel, jakiemu ma służyć model LCU, proponowana „mapa drogowa” dotyczy przede wszystkim zadań leżących w kompetencjach władz publicznych na szczeblu lokalnym (gminnym). Jej adresatem nie są zatem aktorzy rynkowi (np. usługodawcy komercyjni), ale przede wszystkim przedstawiciele władz samorządowych.

Tworzenie LCU to silnie uspołeczniony, wieloetapowy proces, którego powodzenie jest uzależnione od komunikacji i partycypacji społecznej. Na każdym etapie należy uwzględnić odpowiednie grupy interesariuszy (tab. 4.2) oraz zadbać o skuteczną wymianę wiedzy i informacji. Niezwykle istotne jest włączenie zarówno aktorów występujących w przestrzeni fizycznej (offline), jak i tych funkcjonujących w przestrzeni wirtualnej (online). Wybór odpowiednich form komunikacji i partycypacji społecznej każdorazowo będzie podyktowany charakterem danej społeczności, dotychczasowymi doświadczeniami udziału różnych interesariuszy w projektach i dostosowany do konkretnego etapu podejmowania decyzji.

Tabela 4.2. Etapy tworzenia LCU w obszarach zurbanizowanych

Zakres przestrzenny	Etap	Interesariusze
Gmina (miasto) lub jednostka osadnicza	1) Zdefiniowanie potrzeb w zakresie tworzenia, odtwarzania lub wzmacniania funkcji LCU	Władze gminy, władze dzielnic, władze osiedli, eksperci-urbanisci, eksperci-socjologowie
	2) Propozycja sieci LCU	Władze gminy, władze dzielnic, władze osiedli, eksperci-urbanisci, eksperci-socjologowie
Osiedle	3) Wskazanie kilku wariantów lokalizacji LCU zgodnie z kryteriami opisanymi w modelu	Władze gminy, władze dzielnicy, władze osiedla, eksperci-urbanisci, eksperci-socjologowie
	4) Wybór konkretnej lokalizacji LCU, powołanie menedżera lub koordynatora LCU	Menedżer lub koordynator LCU, władze gminy, władze dzielnicy, władze osiedla, eksperci-urbanisci, eksperci-socjologowie, usługodawcy offline i online sektora rynkowego i nierynkowego (prowadzący działalność w osiedlu obecnie albo zamierzający prowadzić w przyszłości)

Osiedle	5) Wytyczenie granic obejmujących całość funkcjonalno-przestrzenną LCU	Menedżer lub koordynator LCU, władze gminy, władze dzielnicy, władze osiedla, eksperci-urbaniści, eksperci-socjologowie, usługodawcy offline i online sektora rynkowego i nierynkowego (prowadzący działalność w osiedlu obecnie albo zamierzający prowadzić w przyszłości), mieszkańcy, użytkownicy przestrzeni publicznych, zarządcy nieruchomości (w tym spółdzielnie mieszkaniowe)
	6) Badanie potrzeb i preferencji użytkowników i usługodawców	Menedżer lub koordynator LCU, eksperci-urbaniści, eksperci-socjologowie, usługodawcy offline i online sektora rynkowego i nierynkowego (prowadzący działalność w osiedlu obecnie albo zamierzający prowadzić w przyszłości), mieszkańcy, użytkownicy przestrzeni publicznych
	7) Weryfikacja i korekta, ewentualnie opracowanie i uprawomocnienie odpowiednich dokumentów polityki samorządowej (strategia rozwoju, studium, mpzp, program rewitalizacji)	(lista interesariuszy do uzgodnienia w zależności od typu dokumentu)
	8) Wdrożenie obejmujące: – poprawę stanu zagospodarowania przestrzeni publicznych, – ułatwienia w zakresie mobilności, – udogodnienia dla usługodawców	Menedżer lub koordynator LCU, władze gminy, władze dzielnicy, władze osiedla, eksperci-urbaniści, eksperci-socjologowie, usługodawcy offline i online sektora rynkowego i nierynkowego (prowadzący działalność w osiedlu obecnie albo zamierzający prowadzić w przyszłości), mieszkańcy, użytkownicy przestrzeni publicznych, zarządcy nieruchomości (w tym spółdzielnie mieszkaniowe)

Źródło: opracowanie własne.

Niezbędnym warunkiem skutecznej realizacji zaprezentowanej tu strategii działania jest powołanie menedżera lub koordynatora LCU. Opisane w tabeli 4.2 działania planistyczne, czyli tworzenie dokumentów i przeprowadzenie procedur projektowych, nie gwarantują realnej zmiany w przestrzeni. Dopiero osobiste zaangażowanie konkretnych osób w realizację postulatów LCU może doprowadzić do wytworzenia żywej przestrzeni publicznej, w której z powodzeniem będą funkcjonować użytkownicy i usługodawcy.

Menedżer jest odpowiedzialny zarówno za bieżącą pracę centrum, jak i za jego długofalowe przekształcenia, a jego rolą jest m.in. pośredniczenie w komunikacji między podmiotami, które działają w LCU lub zamierzają prowadzić tam swoją działalność. Stanowisko menedżera powinno mieć charakter bezterminowy i powinno być trwale umocowane w strukturze urzędu miasta lub gminy. Należy rozważyć rotacyjność tego stanowiska, tak aby umożliwić zrównoważony udział w podejmowaniu decyzji wszystkim interesariuszom.

W swej istocie opisany tu program tworzenia LCU odwołuje się do istniejących modeli podejmowania decyzji przestrzennych, jak choćby tego zapisanego w Ustawie o rewitalizacji (2015) czy zainicjowanego w ramach projektu Warszawskie centra lokalne (Domaradzki, Domaradzka 2015). Jego unikatową cechą jest dopasowanie do charakterystyki LCU, czyli lokalnego zasięgu oddziaływania i węzłowego położenia w strukturze funkcjonalno-przestrzennej miasta, oraz do potrzeb gospodarki przestrzennej na szczeblu samorządowym.

#### **4.5. LCU warunkiem tworzenia silnej społeczności lokalnej**

Przez silne społeczności terytorialne rozumie się zbiorowości mające bliskie więzi osobiste (rodzina, przyjaciele), uczestniczące w szeroko rozumianych wspólnotach (miejsce pracy, szkoła itp.), angażujące się w procesy podejmowania decyzji oraz rozwijające kluczowe usługi dla swoich członków (por. Borys, Rogala 2008). W kontekście LCU oznacza to, że rola mieszkańców nie ogranicza się do biernego korzystania z oferty handlowej czy kulturalnej, ale zakłada również aktywne uczestniczenie w jej tworzeniu i rozwijaniu. O ile bowiem przestrzeń stwarza możliwości zaistnienia pewnych zachowań społecznych, to sama ich nie generuje. Pojawienie się nowego miejsca zachęcającego do częstszego przebywania poza domem nie przyczynia się do budowania poczucia wspólnoty *per se*. „Miejsca bowiem muszą być autentyczne, współtworzone i animowane



przez ich użytkowników, a także regularnie odwiedzane. Tylko wtedy nabierają znaczenia i są w stanie kształtować postawy prospołeczne” (Mantey 2015, s. 30). Przykładem takich działań będących nowym wzorcem instytucjonalnym w relacji władza lokalna – społeczność lokalna – przestrzeń zamieszkania jest upowszechniająca się idea budżetów obywatelskich miast (Kraszewski, Mojkowski 2014).

Pojęcie silnej społeczności terytorialnej opiera się więc na społecznym rozumieniu jakości życia jako sprawy wspólnej, podnoszonej w interesie społeczności, nie zaś spełniającej wymogi maksymalizacji indywidualnej konsumpcji. Wprowadza ono nowy typ relacji między władzą lokalną, deweloperami, jako dysponentami znacznych sił i środków, a lokalną społecznością i jej przedstawicielami, wzmacniając tym samym znaczenie habitatu (Pluta 2011). Jest to niezwykle istotne w dobie „domocentryzmu”, zaniku relacji międzyludzkich i odwrotu od życia społecznego.

Co ważne, silne poczucie wspólnoty jest istotnie powiązane z dobrostanem (*wellbeing*), bezpieczeństwem, udziałem w sprawach publicznych oraz odpowiedzialnością obywatelską. Wiele badań wskazuje, że wysoka jakość przestrzeni publicznych w osiedlach mieszkaniowych, w tym ich odpowiednie wyposażenie w usługi, jest pozytywnie skorelowana z poczuciem wspólnoty (Francis, Giles-Corti, Wood i in. 2012). Powołując się na D. Mantey (2015), można powiedzieć, że im więcej lokalnych sklepów i punktów usługowych, obiektów sportowych, szkół, parków i kościołów, tym większa szansa tworzenia więzi i wzajemnych zależności między ludźmi. Również liczne święta sąsiedzkie pokazują, że ludzie nie tylko chcą ze sobą spędzać czas, ale chcą także robić to w miejscu swojego zamieszkania (Koalicja Miasto 2015).

## 4.6. LCU w służbie spójności terytorialnej

Spójność terytorialna to kompleksowa koncepcja kształtowania polityki rozwoju, która jest zdefiniowana przez Agendę Terytorialną Unii Europejskiej jako zbiór zasad harmonijnego, efektywnego i zrównoważonego rozwoju przestrzennego danego terytorium (2011). Elementem zagospodarowania przestrzeni, który w szczególny sposób sprzyja spójności terytorialnej, są szeroko rozumiane usługi. Dostęp do usług, w tym zwłaszcza usług publicznych, odgrywa kluczową rolę w polityce spójności terytorialnej. Ani ludzie, ani przedsiębiorstwa nie powinni być nadmiernie ograniczani przez przestrzenne zróżnicowanie dostępności do podstawowych usług. Nie oznacza to jednak, że usługi mają być równomiernie rozmiesz-

czone w całej przestrzeni osadniczej. Wszakże najbardziej efektywną formą dostarczania usług, zgodną z doświadczeniem historycznym ludzkości, jest hierarchiczny system ośrodków usługowych oferujących dostęp do zróżnicowanego zakresu funkcji na poszczególnych poziomach hierarchii. Kluczową rolę w tym systemie pełni LCU będące jego fundamentem i podstawowym składnikiem.

W tej perspektywie nie można traktować LCU jako bytu odosobnionego, służącego podniesieniu wewnętrznej spójności jakiegoś zamkniętego obszaru (osiedla, dzielnicy lub gminy). Pojedyncze LCU, choćby nawet świetnie wyposażone, nie przyczynia się do podniesienia poziomu spójności terytorialnej – dopiero jako element sieci, powiązany z innymi LCU i z innymi ośrodkami, może być skutecznym narzędziem polityki spójności. Planowanie LCU powinno uwzględniać hierarchiczno-sieciową strukturę funkcjonalno-przestrzenną miasta, w której część centrów lokowana jest na podstawie układu hierarchicznego, a część w sposób swobodny, dedykowany określonym specjalizacjom. Ważną cechą takiej struktury musi być jej łatwa dostępność dla użytkowników za sprawą ograniczenia barier przestrzennych i terenów zamkniętych.

Ponadto należy pamiętać, że spójność terytorialna na poziomie lokalnym wiąże się nie tylko z dystrybucją wybranych zasobów, ale również z kondycją konkretnych społeczności lokalnych. Stopień zaspokojenia potrzeb mieszkańców można opisać za pomocą takich wskaźników, jak: satysfakcja płynąca z bliskości usług, kompozycja i wyposażenie przestrzeni publicznych, sposoby użytkowania przestrzeni, subiektywne opinie dotyczące zakresu oferowanych usług. Wymaga to podejścia łączącego ilościowy pomiar nasycenia usługami z jakościowym opisem subiektywnych ocen użytkowników.

W efekcie LCU może być narzędziem kształtowania spójności terytorialnej obszarów zurbanizowanych tylko wówczas, gdy będzie postrzegane jako element sieci ośrodków usługowych różnego rzędu oraz gdy podstawowym podmiotem polityki będzie społeczność lokalna. Takie rozumienie spójności terytorialnej pozwala skutecznie adaptować jej najważniejsze zasady w skali lokalnej (osiedlowej) i ostatecznie potwierdza postawioną na wstępie pracy tezę o kluczowej roli, jaką we współczesnej gospodarce przestrzennej ma do odegrania LCU.

## Podsumowanie

### Wkład w dotychczasowy stan wiedzy

Temat lokalnych centrów usługowych jest obecny w dyskursie urbanistycznym niemal od samego początku. Zasoby wiedzy i doświadczeń w zakresie kształtowania systemów usługowych w miastach (lub szerzej: w obszarach zurbanizowanych) są stale poszerzane zarówno na polu praktycznym (projektowym), jak i naukowym, co wynika z potrzeby nieustannej adaptacji koncepcji LCU do zmieniających się uwarunkowań cywilizacyjnych.

Prezentowana praca wpisuje się w ten szeroki nurt badawczy, podejmując zagadnienie planowania, tworzenia i funkcjonowania LCU w obszarach zurbanizowanych o zróżnicowanym charakterze. Poprzez rekapitulację aktualnych teorii urbanistycznych i przeprowadzenie interdyscyplinarnych badań empirycznych projekt Model LCU przynosi zarówno praktykom, jak i badaczom nową wiedzę z zakresu planowania lokalnych ośrodków usługowych. Można powiedzieć, że „wartość dodana” przeprowadzonych badań zasadza się na trzech elementach:

- 1) opracowaniu wszechstronnego, teoretycznego Modelu LCU określającego ramy, w jakich należy podejmować decyzje przestrzenne w osiedlach mieszkaniowych w celu zapewnienia mieszkańcom odpowiedniej jakości życia, a lokalnym usługodawcom warunków do stabilnego funkcjonowania i rozwoju na lokalnym rynku;
- 2) jednoznacznym powiązaniu koncepcji LCU z polityką spójności terytorialnej;
- 3) ukazaniu znaczenia LCU dla kształtowania silnych społeczności lokalnych.

Odnosząc się bardziej szczegółowo do wymienionych w części teoretycznej luk w wiedzy dotyczącej LCU, można wskazać następujące wyniki badań przeprowadzonych w ramach projektu:

- 1) Potrzeby użytkowników. LCU umożliwia zaspokojenie większości potrzeb materialnych (użytkowych), takich jak robienie codziennych zakupów, korzystanie z usług pocztowych i bankowych, korzystanie z usług medycznych, kosmetycznych i pielęgnacyjnych. W ramach lokalnego centrum usługowego użytkownicy spędzają również czas wolny z rodziną. Natomiast do potrzeb niezaspokojonych, wymagających korzystania z usług poza LCU należą usługi gastronomiczne

i spotkania towarzyskie. Wszystkie te potrzeby – zarówno zaspokojone, jak i niezaspokojone – zostały w sposób adekwatny ujęte w Modelu LCU.

- 2) Kontekst osadniczy. Jak wykazały badania empiryczne, najlepiej funkcjonującym LCU jest to zlokalizowane w mieście średniej wielkości. Na drugim miejscu pod względem komplementarności oferowanych funkcji znalazły się wielkomiejskie LCU, zaś najslabiej wypadły ośrodki w obszarach podmiejskich. Kontekst miast średniej wielkości wydaje się zatem pewnym punktem odniesienia dla kształtowania oferty LCU, choć ze względu na szczupłość próby badawczej wnioszek ten wymaga jeszcze weryfikacji w toku dalszych badań.
- 3) Lokalizacja i dostępność. LCU powinno być położone na skrzyżowaniu głównych tras, po których przemieszczają się mieszkańcy, w tym zwłaszcza z miejsc zamieszkania do przystanków komunikacji zbiorowej. Zdecydowanie najczęściej stosowanym środkiem lokomocji w LCU jest ruch pieszy. Inne formy przemieszczania się (rower, samochód, transport zbiorowy) okazują się mało efektywne na niewielkich dystansach, jakie pokonują mieszkańcy w drodze do lokalnych ośrodków usługowych. Badania potwierdziły, że optymalną izochroną dojścia pieszego do LCU jest 5–10 minut.
- 4) Program funkcjonalny. Z uwagi na różnorodność funkcjonujących równocześnie klasyfikacji usług badania nie pozwoliły na wykazanie jednego, uniwersalnego zestawu działalności, jakie powinny znajdować się w LCU. W modelu zawarto jedynie ogólną listę tzw. „kotwic”, czyli funkcji konstytuujących, niezbędnych do wytworzenia odpowiedniej koncentracji: dyskonty spożywcze, przystanki komunikacji zbiorowej, kawiarnie i cukiernie, usługi publiczne (np. biblioteka, dom kultury, kościół, klub osiedlowy, świetlica).
- 5) Struktura przestrzenna. Nie wiadomo, jakie formy urbanistyczne i architektoniczne w największym stopniu sprzyjają realizacji funkcji LCU, w tym zwłaszcza jakie układy przestrzeni publicznych są najbardziej atrakcyjne z punktu widzenia codziennych zachowań mieszkańców.
- 6) Progi opłacalności. We wspomnianej wcześniej strefie dziesięciminutowego dojścia do LCU zamieszkuje od 3300 do 18500 osób, w zależności od kontekstu osadniczego. Badania nie dały odpowiedzi na pytanie, czy wyznaczona w ten sposób „masa krytyczna” zapewnia efektywność ekonomiczną i opłacalność usług prowadzonych w LCU, choć wiele wskazuje na to, że tak jest.
- 7) Spójność terytorialna. LCU może przyczynić się do zwiększenia spójności terytorialnej obszarów zurbanizowanych tylko wówczas, gdy

będzie postrzegane jako element sieci ośrodków usługowych różnego rzędu oraz gdy podstawowym podmiotem polityki będzie społeczność lokalna.

- 8) Urbanistyka operacyjna. Polityka samorządowa może skutecznie kreować LCU na drodze silnie uspołecznionego, wieloetapowego procesu, który na każdym etapie uwzględnia odpowiednie grupy interesariuszy – zarówno funkcjonujących offline, jak i online. Niezbędnym warunkiem skutecznej realizacji koncepcji LCU jest powołanie menedżera lub koordynatora LCU.

Tak zarysowany wkład problematyki opisanej w książce w dotychczasowy stan wiedzy pozwala żywić nadzieję, że przeprowadzone badania przyczynią się do realizacji postulatów LCU, czyli podniesienia żywotności osiedli mieszkaniowych, zwiększenia ład przestrzennego w obszarach zurbanizowanych, sprawiedliwego rozdysponowania zasobów czy kształtowania tożsamości lokalnej.

### Ograniczenia przeprowadzonych badań

Zasadniczym problemem metodologicznym, jaki napotkano w trakcie projektu, był brak możliwości odtworzenia dynamiki zjawisk społecznych, przestrzennych i gospodarczych w wybranych lokalizacjach. Uzyskany obraz jest więc statyczny, opisuje sytuację z przełomu lat 2017–2018 i nie pozwala np. na określenie stadiów (etapów) rozwoju poszczególnych ośrodków.

Deficyt ujęcia dynamicznego jest częściowo niwelowany przez zastosowanie metody wywiadów pogłębionych z interesariuszami, którzy w swoich wypowiedziach często odtwarzali stan „przed” i „po” albo „wtedy” i „dziś”. Ich wiedza rzuca nowe światło na stan obserwowany w czasie trwania projektu i pozwala wskazać na ważne funkcje i cechy przestrzeni, które determinują powstawanie i funkcjonowanie LCU (co zostało ujęte w modelu).

Innym mankamentem jest ograniczony zasięg przestrzenny prowadzonych badań. Celowy dobór próby, nawet jeśli został przeprowadzony zgodnie z powszechnie przyjętą praktyką badań naukowych w dziedzinie urbanistyki i gospodarki przestrzennej, daje jedynie wycinkowy obraz rzeczywistości lokalnych centrów usługowych. Niewystarczająco wykorzystany został też potencjał badań porównawczych w skali międzynarodowej. Dwa zagraniczne studia przypadku (osiedle Sydhavn w Kopenhadze i osiedle Prosek w Pradze) potraktowano jedynie jako punkty odniesienia dla badań prowadzonych w Polsce, podczas gdy ich głębsza analiza mogłaby zwiększyć uniwersalność i siłę oddziaływania Modelu LCU.

Warto również dodać, że zaprezentowane w pracy wyniki badań empirycznych stanowią jedynie część ogromnej ilości danych zebranych w trakcie trwania projektu. Lokalne centra usługowe okazały się niewyczerpanym skarbcem wiedzy na temat współczesnych procesów osadniczych, społecznych i gospodarczych zachodzących w osiedlach mieszkaniowych. Dogłębna analiza, ocena i interpretacja wymagałaby odrębnego potraktowania każdego z podjętych wątków badawczych, co w efekcie mogłoby doprowadzić do nadmiernego rozrostu tekstu. Prezentowana monografia jest zatem wynikiem kompromisu między naturalnym dla badaczy pragnieniem przekazania całościowej wiedzy na temat badanego zjawiska i możliwościami praktycznymi, jakie daje publikacja książkowa.

Wszystkie wymienione tu słabe strony przeprowadzonych badań stanowią dla zespołu badawczego impuls do dalszej pracy. Wiedza uzyskana w trakcie projektu otwiera nowe kierunki badań i staje się punktem wyjścia dla kolejnych projektów badawczych. Poniżej wymieniono najważniejsze z nich.

### Kierunki dalszych badań

Jako zagadnienie wymagające stałej uwagi praktyków – urbanistów i planistów przestrzennych – lokalne centrum usługowe powinno być przedmiotem cyklicznych badań naukowych, które poprzez analizę aktualnych trendów i przegląd dobrych praktyk pomogą stale rozwijać koncepcję LCU i adaptować ją do zmieniających się uwarunkowań cywilizacyjnych. Do wątków wymagających podjęcia badań w pierwszej kolejności zaliczyć można:

- wdrożenie koncepcji LCU w wybranych osiedlach mieszkaniowych, opis tego wdrożenia (np. metodą *action research*) oraz monitoring jego wpływu na społeczność lokalną, lokalny rynek usług i rynek nieruchomości;
- analizę dynamiki i kierunków zmian w sposobie korzystania z lokalnych przestrzeni publicznych: porównanie profilu użytkownika LCU, jego preferencji i oczekiwań w różnych okresach;
- zweryfikowanie przyjętych stref dostępności LCU w skali całego obszaru zurbanizowanego poprzez odpowiedź na dwa pytania: czy obszary obsługi LCU pokrywają się ze sobą, czy wymagają większych dystansów niż 10 minut, aby sąsiednie LCU mogło trwale funkcjonować? jak charakter zabudowy (jednorodzinna/wielorodzinna) wpływa na potencjał tworzenia LCU?

- wskazanie relacji między usługami świadczonymi metodą tradycyjną a poszerzającą się sferą usług realizowanych online: czy e-usługi stanowią zagrożenie dla LCU? Jakie są możliwości uzyskania synergii między światem wirtualnym i rzeczywistym w odniesieniu do lokalnego rynku usługowego?

Te i wiele innych aspektów koncepcji lokalnych centrów usługowych będzie z pewnością przedmiotem dalszych badań w różnych dziedzinach nauki. Pozostaje mieć nadzieję, że prezentowana książka będzie stanowiła dla nich swego rodzaju fundament i punkt odniesienia.





## Bibliografia

- AARP Public Policy Institute (2019). *The Livability Index. Great Neighborhoods*. <https://livabilityindex.aarp.org/livability-defined> [dostęp 4.10.2019].
- Adamczyk-Arnas G., Kajdanek K. (2013). *Manager kwartału*. Wrocław: Wrocławska Rewitalizacja.
- Adamski J. (2013). *Kierunki optymalizacji funkcjonowania usług i infrastruktury kurczących się miast*. W: *Zarządzanie rozwojem miast o zmniejszającej się liczbie mieszkańców*. Warszawa: Kancelaria Senatu, s. 137–146.
- Agenda Terytorialna Unii Europejskiej 2020 (2011). *W kierunku sprzyjającej społecznemu włączeniu, inteligentnej i zrównoważonej Europy zróżnicowanych regionów*. Gödöllő: Ministers responsible for Spatial Planning and Territorial Development in the European Union.
- Agnew G.J. (1987). *Place and politics: the geographical mediation of state and society*. Boston: Allen and Unwin.
- AkcjaMiasto.org (2016). <http://www.akcjamiasto.org/deweloperzy-wezcie-odpowiedzialnosc-za-wroclaw/> [dostęp 30.09.2016].
- Alexander C. (1977). *A Pattern Language*. New York: Oxford University Press.
- Andersen H.T., Møller-Jensen L., Engelstoft S. (2011). *The End of Urbanization? Towards a New Urban Concept or Rethinking Urbanization*. „European Planning Studies”, vol. 19, no. 4, s. 595–611.
- Barrera Barrera R., Cepeda Carrión G. (2014). *Simultaneous measurement of quality in different online services*. „The Service Industries Journal”, vol. 34, no. 2, s. 123–144.
- Batorski D. (2015). *Technologie i media w domach i w życiu Polaków*. W: Czapiński J., Panek T. (red.). *Diagnoza społeczna 2015. Warunki i jakość życia Polaków*. „Contemporary Economics. Quarterly of University of Finance and Management in Warsaw”, vol. 9, nr 4, s. 373–395.
- Batty M. (2014). *City 1.0, City 2.0, City n.0, ..., City t. Environment and Planning B*. „Planning and Design”, no. 1 (41), s. 1–2.
- Belof M. (2013). *Teoria a praktyka planowania regionalnego. Doświadczenia polskie w planowaniu przestrzennym po 1998 r.* Wrocław: Oficyna Wydawnicza Politechniki Wrocławskiej.
- Bierwiazonek K. (2016). *Społeczne znaczenie miejskich przestrzeni publicznych*. Katowice: Wydawnictwo Uniwersytetu Śląskiego.
- Borsa M. (2010). *Przegląd literatury dotyczącej relacji między strukturami społecznymi i strukturami przestrzennymi*. [www.m-borsa.net/edu](http://www.m-borsa.net/edu) [dostęp 28.09.2016].
- Boruszewska A. (2016). *Obrzeża Wrocławia to „osiedla zapomniane”*. Aktywiści ruszają w teren i wypytują mieszkańców. „Gazeta Wroclawska”, <http://www.gazetawroclawska.pl/aktualnosci/a/obrzeza-wroclawia-to-osiedla-zapomniane-aktywisciruszaja-w-teren-i-wypytuja-mieszkancow,10371822/> [dostęp 30.09.2016].
- Borys T., Rogala P. (red.) (2008). *Jakość życia na poziomie lokalnym – ujęcie wskaźnikowe*. Warszawa: UNDP Polska.
- Bourne L. (2005). *Project Relationship Management and the Stakeholder Circle (PhD Thesis)*. Melbourne: RMIT University.
- Bryman A. (2016). *Social Research Methods*. Wyd. 5. Oxford: Oxford University Press.
- Bryniarska Z., Starowicz W. (2010). *Wyniki badań systemów publicznego transportu zbiorowego w wybranych miastach*. Kraków: SITK.
- Brzosko-Sermak A., Płaziak M., Trzepacz P. (2017). *Przemiany funkcji handlowych i usługowych centrum dzielnicy mieszkaniowej na przykładzie Krakowa-Nowej Huty*.

- „Prace Komisji Geografii Przemysłu Polskiego Towarzystwa Geograficznego”, nr 31 (2), s. 95–110.
- Cairncross F. (1997). *The Death of Distance: How the Communications Revolution Will Change Our Lives*. Boston: Harvard Business School Press.
- Castells M. (1998). *The Rise of the Network Society*. Malden, Oxford: Wiley-Blackwell.
- Castels S., Miller M.J. (2011). *Migracje we współczesnym świecie*. Warszawa: PWN.
- Cattell V., Dines N., Gesler W., Curtis S. (2008). *Mingling, observing, and lingering: Everyday public spaces and their implications for well-being and social relations*. „Health & Place”, no. 14, s. 544–561.
- CBOS (2010). *Jak Polacy mieszkają, a jak chcieliby mieszkać*. Komunikat z badań nr BS/120/2010. Warszawa.
- CBOS (2016). *Zadowolenie z życia*. Komunikat z badań nr 4/2016. Warszawa.
- Celińska-Janowicz D. (2010). *Druga młodość czy upadek? Warszawskie osiedle Służew nad Dolinką w okresie transformacji*. „Studia Regionalne i Lokalne”, nr 11 (39), s. 89–104.
- Chmielewski J.M., Mirecka M. (2007). *Modernizacja osiedli mieszkaniowych*. Warszawa: Oficyna Wydawnicza Politechniki Warszawskiej.
- Christaller W. (1993). *Die zentralen Orte in Süddeutschland*, Jena: Gustav Fischer.
- City of Stuttgart Economic Development Department (2011). *Manual for District Centre Managers. Results of the Project MANDIE – Managing District Centres in North-west Europe*. Stuttgart.
- Clifton J., Díaz-Fuentes D., Fernández-Gutiérrez M. (2016). *Public Infrastructure Services in the European Union: Challenges for Territorial Cohesion*. „Regional Studies”, no. 50:2, s. 358–373.
- Colomb C., Santinha G. (2014). *European Union Competition Policy and the European Territorial Cohesion Agenda: An Impossible Reconciliation? State Aid Rules and Public Service Liberalization through the European Spatial Planning Lens*. „European Planning Studies”, no. 22:3, s. 459–480.
- Cresswell T. (2010). *Towards a politics of mobility*. *Environment and Planning D*. „Society and Space”, no. 28.1, s. 17–31.
- Czapiński J., Panek T. (2009). *Diagnoza społeczna 2009. Warunki i jakość życia Polaków. Raport*. Warszawa: Rada Monitoringu Społecznego.
- Czarnecki W. (2001). *Historia architektury rozwoju miast i urbanistyki*. Białystok: Wyższa Szkoła Finansów i Zarządzania w Białymstoku.
- Damurski Ł., Kriesel A., Ładysz J., Mayer-Wydra M., Pluta J., Zipser W. (2018). *Sektor usługowy w polityce rozwoju miejskich obszarów funkcjonalnych wobec wyzwań spójności terytorialnej*. „Samorząd Terytorialny”, nr 11, s. 26–40.
- Damurski Ł., Ładysz J., Zipser W. (2015). *Projekt pilotażowy dla powiatu wrocławskiego. Wytyczne dla lokalizacji węzłów usługowych. W: Studium spójności funkcjonalnej we Wrocławskim Obszarze Funkcjonalnym*. Wrocław: Powiatowy Zakład Katastralny we Wrocławiu, s. 293–340.
- Damurski Ł., Ładysz J., Zipser W. (2016). *Trendy rozwoju usług publicznych i komercyjnych na obszarach podmiejskich na przykładzie powiatu wrocławskiego*. „Studia Miejskie”, t. 22, s. 59–75.
- Damurski Ł., Pluta J., Maier K., Andersen H.T. (2019). *Stakeholders in the local service centre: who should be involved in the planning process? Insights from Poland, Czech Republic and Denmark*. „Bulletin of Geography. Socio-economic Series”, no. 43, s. 91–106.
- Dao H., Cantoreggi P., Rousseaux V. (2017). *Operationalizing a contested concept: indicators of territorial cohesion*. „European Planning Studies”, no. 25:4, s. 638–660, DOI: 10.1080/09654313.2017.1281230.

- Davoudi S. (2005). *Understanding territorial cohesion*. „Planning Practice and Research”, no. 20(4), s. 433–441.
- Dąbkowski N., Urbańska W. (2012). *Budownictwo mieszkaniowe w gminach otaczających wybrane miasta*. „Kwartalnik Naukowy Problemy Rozwoju Miast”, z. II, s. 16–26.
- Dąbrowska-Milewska G. (2010). *Standardy urbanistyczne dla terenów mieszkaniowych – wybrane zagadnienia*. „Architecturae et Artibus”, no. 1, s. 18–21.
- Deante (2015). *Jak mieszkają Polacy? Raport z badań*. <http://deante.pl/pl/Jak-mieszka-Polacy> [dostęp 22.10.2016].
- DePaulo P. (2000). *Sample size in qualitative research*. „Quirk’s Marketing Research Review”, December.
- Dębek M. (2014). *Handel w przestrzeni zurbanizowanej – zarys form i ich funkcji z perspektywy ludzkich potrzeb*. W: Masztalski R. (red.). *Współczesne funkcje handlowe w wybranych małych miastach województwa dolnośląskiego*. Wrocław: Oficyna Wydawnicza Politechniki Wrocławskiej, s. 60–77.
- Dobrodziej P. (2016). *Konceptualizacja*. <https://dobrebadania.pl/konceptualizacja-ang-conceptualization/> [dostęp 20.10.2016].
- Dom Pokoju (2016). *Analiza funkcjonalna wrocławskich osiedli*. <http://www.lokiotka5.pl/badanie-miejskie-analiza-funkcjonalna-wroclawskich-osiedli/> [dostęp 18.01.2017].
- Domański R. (1993). *Gospodarka przestrzenna*. Warszawa: PWN.
- Domaradzki K., Domaradzka A. (2015). *Wstęp*. W: *Studium koncepcyjne dotyczące centrów lokalnych w Warszawie. Seria Warsztaty nr 5*. Warszawa: Wydawnictwo OW SARP, s. 6–9.
- Dominiak J. (2012). *Dostępność usług publicznych na terenie województwa wielkopolskiego*. Poznań: Instytut Geografii Społeczno-Ekonomicznej i Gospodarki Przestrzennej, Uniwersytet im. Adama Mickiewicza w Poznaniu.
- Dominiak J. (2016). *Poziom wykorzystania usług elektronicznych przez firmy i gospodarstwa domowe województwa wielkopolskiego*. „Prace Komisji Geografii Przemysłu Polskiego Towarzystwa Geograficznego”, nr 30 (4), s. 35–49.
- Dominiak J. (2018). *Poziom rozwoju nowoczesnych usług w Polsce. Ujęcie regionalne*. „Prace Komisji Geografii Przemysłu Polskiego Towarzystwa Geograficznego”, nr 32 (2), s. 204–215.
- Drevet J. (2007). *Chasing a moving target: territorial cohesion policy in a Europe with uncertain borders*. W: Faludi A. (red.). *Territorial cohesion and the European model of society*. Cambridge MA: Lincoln Institute of Land Policy, s. 145–164.
- Dymnicka M. (2013). *Przestrzeń publiczna a przemiany miasta*. Warszawa: Wydawnictwo Naukowe Scholar.
- Dziewoński K. (1967). *The Concept of the Urban Economic Base: Overlooked Aspects*. *Regional Science Association. Papers, XVIII, Vienna Congress, 1966*, <https://doi.org/10.1111/j.1435-5597.1967.tb01360.x> [dostęp 14.04.2020].
- ESPON (2012). *INTERCO. Indicators of territorial cohesion*. Scientific Platform and Tools Project 2013/3/2. Final Report. Part A. Executive summary. Luxembourg: ESPON & University of Geneva.
- ESRI website (2019a). <http://desktop.arcgis.com/en/arcmap/latest/extensions/network-analyst/algorithms-used-by-network-analyst.htm#GUID-D50336EC-7FBA-43FA-AD31-4272AB544393> [dostęp 28.06.2019].
- ESRI website (2019b). <https://desktop.arcgis.com/en/arcmap/10.3/tools/spatial-statistics-toolbox/h-how-average-nearest-neighbor-distance-spatial-st.htm> [dostęp 4.12.2019].
- European Commission, Directorate General for Regional Policy (2011). *Cities of Tomorrow – Challenges, visions, ways forward*, Brussels.

- Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny, Sekcja ds. Unii Gospodarczej i Walutowej oraz Spójności Gospodarczej i Społecznej (ECO) (2009) *Spójność terytorialna*, [http://www.eesc.europa.eu/resources/docs/246cohesion\\_pl.pdf](http://www.eesc.europa.eu/resources/docs/246cohesion_pl.pdf) [dostęp 14.08.2018].
- Eurostat (2014). *Getting messages across using indicators. A handbook based on experiences from assessing sustainable development indicators*. Luxembourg: Eurostat.
- Eurostat (2016a). *Statistical Atlas. Eurostat regional yearbook 2016*. <http://ec.europa.eu/eurostat/statistical-atlas/gis/viewer/#> [dostęp 10.10.2016].
- Eurostat (2016b). *Eurostat Cities (Urban Audit) Database*. <http://ec.europa.eu/eurostat/web/cities/data/database> [dostęp 10.10.2016].
- Eurostat (2018). *Eurostat Cities (Urban Audit) Database*. <https://ec.europa.eu/eurostat/web/cities/data/database> [dostęp 12.10.2018].
- Fairgray S. (2012). *Understanding the geographic relationships between households and retail/services centres across Auckland's urban structure: Methodology and regional structure analysis*. „Auckland Council Technical Report”, no. 024.
- Faliszek K., Kowalczyk B., Mandrysz W., Leśniak-Berek E., Wódz K. (2010). *Programy Aktywności Lokalnej jako instrument aktywizacji środowiska lokalnego w rozwiązywaniu problemów mieszkańców*. „Przegląd Socjologiczny”, nr 4, s. 29–60.
- Faludi A. (2007). *Territorial Cohesion and the European Model of Society*. Cambridge MA: Lincoln Institute of Land Policy.
- Feliński R. (1916). *Budowa miast*. Lwów: Księgarnia Gubrynowicza i Syna.
- Filas-Przybył S., Kowalewski J. (2012). *Strefa oddziaływania dużych miast na ich otoczenie*. Poznań: Urząd Statystyczny.
- Flejterski S., Panasiuk A., Perenc J., Rosa G. (red.) (2005). *Współczesna ekonomia usług*. Warszawa: PWN.
- Flyvbjerg B. (1991). *Rationalitet og magt, bind I, Det konkrætes videnskab*. Copenhagen: Academic Press.
- Flyvbjerg B. (2004). *Five misunderstandings about case-study research*. W: Seale C., Gobo G., Gubrium J.F., Silverman D. (red.). *Qualitative Research Practice*. London, Thousand Oaks: Sage Publications, s. 219–245.
- Foucault M. (1971). *The Order of Things*. New York: Vintage Books.
- Franc J., Peyricot O., Vilain C., Ermacora T., van Hasselt F., Houterman R. (red.) (2018). *Challenging The City Scale: Journeys in People-Centred Design*. Berlin, Boston: De Gruyter.
- Francis J., Giles-Corti B., Wood L., Knuiman M. (2012). *Creating sense of community: The role of public space*, „Journal of Environmental Psychology”, no. 32, s. 401–409.
- Frysztański K. (1997). *Miasta metropolitarne i ich przedmieścia. Z problematyki socjologii miasta oraz badań nad rzeczywistością krakowską*. Kraków: Towarzystwo Autorów i Wydawców Prac Naukowych Universitas.
- Fukuyama F. (2000). *Wielki wstrząs: natura ludzka a odbudowa porządku społecznego*. Warszawa: Bertelsman Media Sp. z o.o.
- Galster G. (2001). *On the nature of neighborhood*. „Urban Studies”, no. 38, s. 2111–2124.
- Gawlikowski A. (1992). *Ulica w strukturze miasta*. Warszawa: Wydawnictwa Politechniki Warszawskiej.
- Gehl J., Gemzoe L. (2001). *New City Spaces*. Copenhagen: The Danish Architectural Press.
- Gehl J. (2009). *Życie między budynkami. Użytkowanie przestrzeni publicznych*. Kraków: Wydawnictwo RAM.
- Glaeser E.L. (red.) (2010). *Agglomeration Economics*. Chicago: The University of Chicago Press.
- Górny A. (2008). *Proces badawczy – schemat i zasady realizacji*. Warszawa: Wydział Nauk Ekonomicznych UW.

- Gray, D.E. (2004). *Doing Research in the Real World*. Thousand Oaks, London, New Delhi: Sage Publications.
- GUS (2012). *Szersze strefy miejskie (LUZ)*. <http://stat.gov.pl/statystyka-regionalna/badania-regionalne/urban-audit-250/szersze-strefy-miejskie-luz-727/> [dostęp 18.11.2015].
- GUS (2018). *Bank danych lokalnych*. <https://bdl.stat.gov.pl/BDL/start> [dostęp 12.10.2018].
- Guzik R. (2003). *Przestrzenna dostępność szkolnictwa ponadpodstawowego*. Kraków: Wydawnictwo Instytutu Geografii i Gospodarki Przestrzennej Uniwersytetu Jagiellońskiego.
- Gzell S., Pluta K. (red.) (2008). *Rola projektowania urbanistycznego w świetle Nowej Karty Ateńskiej 2003 na przykładzie Warszawy*. „Urbanistyka. Międzyuczelniane Zeszyty Naukowe”, t. 13.
- Gzell S. (2013). *Praktyka planistyczna a naukowe metody badania miasta*. W: Lorens P., Mironowicz I. (red.). *Wybrane teorie współczesnej urbanistyki*. Gdańsk: Akapit-DTP, s. 224–245.
- Hagen A., Higdem U. (2019). *Calculate, Communicate, and Innovate: Do We Need “Innovate” as a Third Position?*, *Journal of Planning Literature*, vol. 34, no. 4, s. 421–433.
- Hägerstrand T. (1970) *What about people in Regional Science*. „Papers of the Regional Science Association”, vol. XXIV, s. 7–21.
- Haggett P. (1965). *Locational Analysis in Human Geography*. London: Butler and Tanner.
- Hall E. (1997). *Ukryty wymiar*. Warszawa: Warszawskie Wydawnictwo Literackie Muza SA.
- Hall P. (2002). *Cities of Tomorrow. An Intellectual History of Urban Planning and Design in the Twentieth Century*. Wyd. 3. Malden, Oxford, Victoria: Wiley-Blackwell.
- Happach M., Sadowy K. (2015). *Sieć i typy centrów lokalnych*. W: *Studium koncepcyjne dotyczące centrów lokalnych w Warszawie. Seria Warsztaty nr 5*. Warszawa: Wydawnictwo OW SARP, s. 22–59.
- Harvey D. (1989). *The Condition of Postmodernity. An Enquiry into the Origins of Cultural Change*. Cambridge, Oxford: Wiley-Blackwell.
- Häußermann H., Siebel W. (1988). *Die schrumpfende Stadt und die Stadtsoziologie*. „Kölner Zeitschrift für Soziologie und Sozialpsychologie”, Sonderheft 55/2015, s. 78–94.
- Harasimowicz A. (2015). *Efekty aglomeracji – czynnik czy bariera rozwoju miast? Analiza wybranych aspektów w świetle literatury przedmiotu*. „Studia Miejskie”, nr 20, s. 23–34.
- Healey P. (1992). *Planning through debate: the communicative turn in planning theory*. „Town Planning Review”, no. 63 (2), s. 143–162.
- Heffner K., Gibas P. (2013). *Delimitacja przestrzenna obszarów wiejskich o słabym dostępie do usług publicznych w województwie lubuskim*. Zielona Góra: Urząd Marszałkowski Województwa Lubuskiego.
- Heffner K. (2016). *Obszary wiejskie i małe miasta. Czy lokalne centra są potrzebne współczesnej wsi?* „Studia Ekonomiczne. Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Ekonomicznego w Katowicach”, nr 279, s. 11–24.
- Herman K. (2015). *Zieleń – element niezbędny w tworzeniu centrum lokalnego jako przestrzeni wzmoczonej integracji międzyludzkich*. W: *Studium koncepcyjne dotyczące centrów lokalnych w Warszawie. Seria Warsztaty nr 5*. Warszawa: Wydawnictwo OW SARP, s. 135–137.
- Hierse L., Nuissl H., Beran F., Czarnetzki F. (2017). *Concurring urbanizations? Understanding the simultaneity of sub- and re-urbanization trends with the help of migration figures in Berlin*. „Regional Studies, Regional Science”, no. 4:1, s. 189–201.

- Inglehart R. (1977). *The Silent Revolution: Changing Values and Political Systems among Western Publics*. Princeton: Princeton University Press.
- Inglehart R. (1986). *Postmaterialism*. W: Bogdanor V. (red.). *Dictionary of Political Institutions*. Oxford: Basil Blackwell, s. 488–490.
- Innes J., Booher D. (2010). *Planning with Complexity. An Introduction to Collaborative Rationality for Public Policy*. New York: Routledge.
- Innowacyjne rozwiązania z zakresu dostosowania zarządzania infrastrukturą publiczną do zmian demograficznych w wyludniających się regionach Europy Środkowej. Doświadczenia i rezultaty (2014). Projekt Adapt2DC. Adaptation to demographic change zrealizowany w latach 2011–2014 w ramach Programu dla Europy Środkowej współfinansowanego ze środków EFRR.
- Jacobs J. (1961). *The Death and Life of Great American Cities*. New York: Random House.
- Jałowicki B. (1980). *Waloryzacja przestrzeni a planowanie miasta*. W: Nowakowski S., Mirowski W. (red.). *Planowanie społecznego rozwoju miast i społeczności terytorialnych a badania socjologiczne*. Wrocław: Zakład Narodowy im. Ossolińskich.
- Jałowicki B. (red.) (1989). *Rozwój lokalny*. „Rozwój regionalny, rozwój lokalny, samorząd terytorialny”, nr 16, Warszawa: Wydział Geografii i Studiów Regionalnych UW, Instytut Gospodarki Przestrzennej.
- Jałowicki B. (2005). *Przestrzeń ludyczna – nowe obszary metropolii*. „Studia Regionalne i Lokalne”, nr 3 (21), s. 5–19.
- Jałowicki B., Szczepański M.S. (2002). *Miasto i przestrzeń w perspektywie socjologicznej*. Warszawa: Wydawnictwo Naukowe Scholar.
- Janc, K. (2014). *Związki pomiędzy światem on-line i off-line na przykładzie widoczności oraz powiązań pomiędzy miastami w cyberprzestrzeni*. „Studia Regionalne i Lokalne”, nr 3 (57), s. 105–124.
- Johnson, S., Menor, L., Roth, A., Chase, R. (2000). *A Critical Evaluation of the New Service Development Process: Integrating Service Innovation and Service Design*. W: Fitzsimmons J., Fitzsimmons M. (red.). *New Service Development: Creating Memorable Experiences*. Thousand Oaks: Sage Publications, s. 1–32.
- Kachniarz M. (2012). *Efektywność usług publicznych – teoria i praktyka*. Wrocław: Wydawnictwo Uniwersytetu Ekonomicznego.
- Kajdanek K. (2012). *Suburbanizacja po polsku*. Kraków: Nomos.
- Karta Praw Podstawowych Unii Europejskiej (2012). Dz. Urz. Unii Europejskiej z 2012 r. nr C 326/02C 326.
- Kempa A. (2017). *Stresory przestrzenne. Próba określenia czynników stresogennych w przestrzeni miasta oraz rekomendacje dla praktyki projektowej*. Praca dyplomowa magisterska opracowana pod kierunkiem dr. inż. Ł. Damurskiego na Wydziale Architektury Politechniki Wrocławskiej. Wrocław.
- Kim Y.H., Short J.R. (2007). *Cities and Economies*. New York: Routledge.
- Kipta E. (2013). *Rewitalizacja kurczących się miast, czyli: jak w Polsce realizować hasło don't move, improve*. W: *Zarządzanie rozwojem miast o zmniejszającej się liczbie mieszkańców (w kontekście perspektywy finansowej 2014–2020)*. Warszawa: Kancelaria Senatu.
- Kłopot S.W. (2015). *Wielkomijskie sąsiedztwa*. W: Błaszczuk M., Pluta J. (red.). *Uczestnicy konsumenci mieszkańcy. Wrocławianie i ich mieszkańcy w oglądzie socjologicznym*. Warszawa: Wydawnictwo Naukowe Scholar, s. 255–282.
- Kłosowski F. (2011). *Usługi w dzielnicach peryferyjnych polskich miast – współczesne tendencje*. W: Soja M., Zborowski A. (red.). *Człowiek w przestrzeni zurbanizowanej*. Kraków: Instytut Geografii i Gospodarki Przestrzennej UJ, s. 205–215.

- Knox P.L., 1980, *Measures of accessibility as social indicators: A note*. „Social Indicator Research”, no. 7, s. 367–377.
- Koalicja Miasto Wspólna Sprawa (2015). *Warszawa Lokalna*. W: *Studium koncepcyjne dotyczące centrów lokalnych w Warszawie*. Seria Warsztaty nr 5. Warszawa: Wydawnictwo OW SARP, s. 140–143.
- Kochan T. (2015). *Proletariat – w obronie pojęcia*. „Nowa Krytyka On-Line. Czasopismo Filozoficzne”, nr 21/03. [http://www.nowakrytyka.pl/pl/artykuly/Nk\\_on-line/?id=766/](http://www.nowakrytyka.pl/pl/artykuly/Nk_on-line/?id=766/) [dostęp 12.03.2020].
- Kochanowska D. (2010). *Przestrzeń publiczna – kluczowy element miasta współczesnego – zintegrowana czy podzielona*. W: Lorens P., Martynik-Pęczek J. (red.). *Problemy kształtowania przestrzeni publicznych*. Gdańsk: Wydawnictwo Urbanista.
- Kochanowski M. (2002). *Niepokoje i pytania*. W: Kochanowski M. (red.). *Przestrzeń publiczna miasta postindustrialnego*. Gdańsk: Wydawnictwo Politechniki Gdańskiej, s. 5–8.
- Koenig J.G. (1980). *Indicators of urban accessibility: Theory and application*. „Transportation”, no. 9, s. 145–172.
- Komorowska K. (2018). *W poszukiwaniu przestrzennego wzorca lokalnego centrum usługowego. Analiza studiów przypadku w różnych kontekstach osadniczych*. Praca dyplomowa magisterska obroniona na Wydziale Architektury Politechniki Wrocławskiej. Wrocław.
- Korzeniewski W. (1989). *Budownictwo mieszkaniowe. Poradnik projektanta*. Warszawa: Arkady.
- Kowalewski A., Mordasewicz J., Osiatyński J., Regulski J., Stępień J., Śleszyński P. (2013). *Raport o ekonomicznych stratach i społecznych kosztach niekontrolowanej urbanizacji w Polsce*. Warszawa: Fundacja Rozwoju Demokracji Lokalnej.
- Kowicki M. (2004). *Współczesna agora. Wybrane problemy kształtowania ośrodków usługowych dla małych społeczności lokalnych*. Kraków: Wydawnictwo Politechniki Krakowskiej.
- Komisja Kodyfikacyjna Prawa Budowlanego (2014). *Kodeks Urbanistyczno-Budowlany*. Projekt, wersja podstawowa, przyjęty przez Komisję w dniu 16 kwietnia 2014 r. Warszawa.
- Konceptcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 (2011). Załącznik do Uchwały nr 239 Rady Ministrów z 13.12.2011 r., Dz.U. poz. 252.
- Kozek W. (red.) (2011). *Gra o jutro usług publicznych w Polsce*. Warszawa: Wydawnictwo Uniwersytetu Warszawskiego.
- Kożuch B., Kożuch A. (2011). *Usługi publiczne. Organizacja i zarządzanie*. Kraków: Instytut Spraw Publicznych Uniwersytetu Jagiellońskiego.
- Kraszewski D., Mojkowski K. (2014). *Budżet obywatelski w Polsce*. Warszawa: Fundacja im. Stefana Batorego.
- Kreutz S. (2007). *The Model of Neighbourhood Improvement Districts in Hamburg. New strategies for private sector involvement in area development*. Paper for the 2007 EURA conference “The Vital City”, Glasgow 12–14 September 2007.
- Królikowski J.T., Rylke J. (2010). *Społeczno-kulturowe podstawy gospodarowania przestrzenią*. Warszawa: Wydawnictwo SGGW.
- Kryczka P. (1981). *Społeczność osiedla mieszkaniowego w wielkim mieście: ideologie i rzeczywistość*. Warszawa: PWN.
- Kühnel A. (1918). *Zasady budowy miast małych i miasteczek*. Lwów: Wydawnictwo Polskiego Towarzystwa Politechnicznego we Lwowie.
- Kurek S., Wójtowicz M., Gałka J. (2013). *Przestrzenne zróżnicowanie zmian zaludnienia w Krakowskim Obszarze Metropolitalnym w okresie 1988–2011*, „Studia Miejskie”, nr 12, s. 59–77.

- Leboreiro Amaro A. (2014). *State of the art of strategic physical planning*. W: Arana J., Franchini Alonso T. (red.). *Strategies for the post-speculative cities*. Wrocław: Association of European Schools of Planning.
- Levin A.M., Levin I.P., Weller J.A. (2005). *A Multi-Attribute Analysis Of Preferences For Online And Offline Shopping: Differences Across Products, Consumers, And Shopping Stages*. „Journal of Electronic Commerce Research”, vol. 6, no. 4, s. 281–290.
- Lewicka M. (2012). *Psychologia miejsca*. Warszawa: Wydawnictwo Naukowe Scholar.
- Lieber E., Syverson C. (2012). *Online versus offline competition*. W: Peitz M., Waldfogel J. (red.). *The Oxford handbook of the digital economy*. New York: Oxford University Press.
- Litman T. (2018) *Evaluating Active Transport Benefits and Costs*. Victoria: Victoria Transport Policy Institute.
- Liu N., Gavino A., Purao S. (2015). *Extracting Citizen Values as Inputs for Designing Citizen-Responsive Urban e-Planning Services: The VOICE Approach and a Demonstration in the Healthcare Context*. „International Journal of E-Planning Research”, no. 4(2), s. 1–25.
- Liszewski S. (2001). *Przestrzeń miasta postsocjalistycznego. Program badań*. W: Korus B. (red.). *Człowiek i przestrzeń*. Kraków: Instytut Geografii i Gospodarki Przestrzennej Uniwersytetu Jagiellońskiego, s. 113–122.
- Llewelyn-Davies R., Banister D., Hall P. (2004). *Transport and City Competitiveness. Literature Review*. Londyn.
- Lorens P. (2006). *Tematyżacja przestrzeni publicznej miasta*. Gdańsk: Wydawnictwo Politechniki Gdańskiej.
- Lorens P. (2010). *Definiowanie współczesnej przestrzeni publicznej*. W: Lorens P., Martyniuk-Pęczek J. (red.). *Problemy kształtowania przestrzeni publicznych*. Gdańsk: Wydawnictwo Urbanista, s. 6–20.
- Lorens P. (2013). *Współczesne trendy zmian w strukturze i funkcjonowaniu miast*. W: Lorens P., Mironowicz I. (red.). *Wybrane teorie współczesnej urbanistyki*. Gdańsk: Akapit-DTP, s. 6–32.
- Lose S. (2015). *Ku urbanologii*. Wrocław: Wydawnictwo Unpublished.
- Lovejoy K., Handy S., Mokhtarian P. (2010). *Neighborhood satisfaction in suburban versus traditional environments: An evaluation of contributing characteristics in eight California neighborhoods*. „Landscape and Urban Planning”, no. 97, s. 37–48.
- Lusht K.M., Farber D. (1996). *Information technology and urban structure*. „Real Estate Finance”, no. 13, s. 13–20.
- Luukkonen J., Moilanen H. (2012). *Territoriality in the Strategies and Practices of the Territorial Cohesion Policy of the European Union: Territorial Challenges in Implementing “Soft Planning”*. „European Planning Studies”, no. 20:3, s. 481–500, DOI: 10.1080/09654313.2012.651806.
- Lynch P.D., Kent R.J., Srinivasan S.S. (2001). *The Global Internet Shopper: Evidence from Shopping Tasks in Twelve Countries*, „Journal of Advertising Research”, vol. 41, no. 3, May–June, s. 15–23.
- Ładysz J. (2014). *Spójność terytorialna Unii Europejskiej a transgraniczny rozwój zintegrowany*. W: Potocki J., Ładysz J. (red.). *Gospodarka przestrzenna. Dylematy i wyzwania współczesności*. „Prace Naukowe Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu”, nr 339, s. 76–88.
- Ładysz J. (2008). *Polityka strukturalna Polski i Unii Europejskiej*. Warszawa: PWE.
- Maciejuk M. (2012). *Rozwój budownictwa mieszkaniowego jako przejaw suburbanizacji na Dolnym Śląsku*. „Studia Miejskie”, nr 8, s. 87–94.
- Majer A. (2015). *Mikropolis. Socjologia miasta osobistego*. Łódź: Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego.



- Majer A. (2016). *Miasto w osobistym wymiarze*. „Studia Miejskie”, t. 21, s. 9–28.
- MAM Media (2018). *Różnorodność rynkowa w czasach nowego konsumenta. Raport z badań ilościowych i jakościowych*. Warszawa.
- Mantey D. (2015). *Miejsca spotkań w kontekście postmaterialistycznych wartości w suburbiach (przykład gmin Podkowa Leśna i Brwinów)*. „Przestrzeń Społeczna”, nr 2 (10), s. 91–126.
- Mao L., Nekorchuk D. (2013). *Measuring spatial accessibility to healthcare for populations with multiple transportation modes*. „Health and Place”, no. 24, s. 115–122.
- Markowski T. (2001). *Przestrzeń publiczna w ekonomice rozwoju miast*. „Biuletyn Komitetu Przestrzennego Zagospodarowania Kraju Polskiej Akademii Nauk”, z. 194, s. 9–18.
- Martinez-Fernandez C., Audirac I., Fol S. (2012). *Cunningham-Sabot E., Shrinking Cities: Urban Challenges of Globalization*. „International Journal of Urban and Regional Research”, vol. 36.2, March, s. 213–225.
- Masztalski R. (red.) (2014). *Współczesne funkcje handlowe w wybranych małych miastach województwa dolnośląskiego*. Wrocław: Oficyna Wydawnicza Politechniki Wrocławskiej.
- McKillop T., Coyle D., Glaeser E., Kestenbaum J., O'Neill J. (2009). *Manchester Independent Economic Review. The Case for Agglomeration Economies*. Manchester: Centre for Local Economic Strategies.
- Mercer (2018). *Western european cities top quality of living ranking*. <https://www.mercer.com/newsroom/2016-quality-of-living-survey.html> [dostęp 6.12.2018].
- Michalska-Żyła A. (2008). *Attachment to the city*. „Przegląd Socjologiczny”, nr 4, s. 95–116.
- Mitchell R.K., Agle B.R., Wood D.J. (1997). *Toward a theory of stakeholder identification and salience: defining the principle of who and what really counts*. „Academic of Management Review”, no. 22 (4), s. 853–887.
- Mitchell W.J. (2000). *E-topia: Urban Life, Jim – But Not As We Know It*. London–Cambridge: The MIT Press.
- Mitchell W.J. (2005). *E-topia: Information and Communication Technologies and the Transformation of Urban Life*. W: Castells M., Cardoso G. (red.). *The Network Society: From Knowledge to Policy*. Washington: Johns Hopkins Center for Transatlantic Relations, s. 325–336.
- Molle W. (2007). *European Cohesion Policy*. London: Routledge.
- Mouratidis K. (2018). *Is compact city livable? The impact of compact versus sprawled neighbourhoods on neighbourhood satisfaction*. „Urban Studies”, vol. 55 (11), s. 2408–2430.
- National Travel Survey (2013). *Statistical Release 2013*. London: Department of Transport.
- Neutens T., Schwanen T., Witlox F., De Maeyer P. (2010). *Equity of urban service delivery: a comparison of different accessibility measures*. „Environment and Planning A”, vol. 42, no. 7, s. 1613–1635, DOI: 10.1068/a4230.
- Nosek Š. (2017). *Territorial cohesion storylines in 2014–2020 Cohesion Policy*. „European Planning Studies”, no. 25:12, s. 2157–2174, DOI: 10.1080/09654313.2017.1349079.
- Nowakowski M. (red.) (1984). *Kształtowanie sieci usług*. Warszawa: PWN.
- Nowicki Z., Wojnarowicz P. (2015). *Efekt ROPO w e-commerce branży RTV/AGD osiąga prawie 80%! W: Kolenda P. (red.). Customer Journey Online. Perspektywy branżowe*. Warszawa: Związek Pracodawców Branży Internetowej IAB Polska, s. 36–37.
- Nüssli R., Schmid C. (2016). *Beyond the urban–suburban divide: Urbanization and the Production of the Urban in Zurich North*. „International Journal of Urban and Regional Research”, s. 679–700. DOI:10.1111/1468-2427.12390.

- Ohmer M.L., Coulton C., Freedman D.A., Sobeck J.L., Booth J. (2019). *Measures for Community and Neighborhood Research*. Thousand Oaks: Sage Publications.
- Oldenburg R. (1989). *The great good place: Café, coffee shops, community centers, beauty parlors, general stores, bars, hangouts, and how they get you through the day*. New York: Paragon House Publishers.
- Olliver B. (2010). *Nauki o komunikacji. Teoria i praktyka*. Warszawa: Oficyna Naukowa.
- Ossowicz T. (2013). *Hierarchical vs Network City Structure in Planning*. W: Teixeira J. (red.). *A Centenary of Spatial Planning in Europe*. Osman: ECTP-CEU, s. 145–156.
- Ossowski S. (1967). *Z zagadnień psychologii społecznej*. Warszawa: PWN.
- Ossowski S. (1984). *Analiza socjologiczna pojęcia ojczyzny. O ojczyźnie i narodzie*. Warszawa: PWN.
- Ostrowski W. (2001). *Wprowadzenie do historii budowy miast. Ludzie i środowisko*. Warszawa: Oficyna Wydawnicza Politechniki Warszawskiej.
- Ouředníček M., Šimon M., Kopečná M. (2015). *The reurbanisation concept and its utility for contemporary research on post-socialist cities: The case of the Czech Republic*. „Moravian Geographical Reports”, no. 23(4), s. 26–35. DOI: 10.1515/mgr-2015-0022.
- Pagacz P., Serednicki A., Jelito D. (2015). *Modelowanie centrów handlowych. Opis aktualnego stanu wiedzy na podstawie wcześniejszych publikacji*. „Working Paper”, nr 1, <http://inime.org/wp-content/uploads/2014/09/Galerie-Handlowe-Pagacz.pdf> [dostęp 12.04.2020].
- Palej A. (2005). *Poszukiwanie równowagi pomiędzy światem fizycznym a światem wirtualnym we współczesnych miastach*. W: Drapella Harmensdorfer A., Cebrat K. (red.). *Aspects of equilibrium: architecture, urban design, planning at threshold of un decade of education for sustainable development*. Wrocław: Studia i Materiały Wydziału Architektury Politechniki Wrocławskiej, t. 1, s. 157–163.
- Palomäki M. (1964). *The Functional Centers and Areas in South Bothnia*. Fennia, vol. 88, Helsinki.
- Parteka T. (2013). *Zanikające miasta symptomem nowej urbanizacji*. W: *Zarządzanie rozwojem miast o zmniejszającej się liczbie mieszkańców (w kontekście perspektywy finansowej 2014–2020)*. Warszawa: Kancelaria Senatu, s. 191–198.
- Parysek J.J. (1997). *Podstawy gospodarki lokalnej*. Poznań: Wydawnictwo Naukowe Uniwersytetu Adama Mickiewicza.
- Pawłowska K. (2008). *Przeciwdziałanie konfliktom wokół ochrony i kształtowania krajobrazu. Partycypacja społeczna, debata publiczna, negocjacje*. Kraków: Politechnika Krakowska.
- Perry C. (1998). *The Neighbourhood Unit, a Scheme for Arrangement for the Family-Life Community (1929)*. Reprinted: London: Routledge/Thoemmes.
- Piercy N., Archer-Brown C. (2014). *Online service failure and propensity to suspend offline consumption*. „The Service Industries Journal”, vol. 34, no. 8, s. 659–676.
- Piotrowski W. (1966). *Spółeczno-przestrzenna struktura miasta Łodzi. Studium ekologiczne*. Łódź: Zakład Narodowy im. Ossolińskich.
- Plesko R., Świdorski S. (2015). *Żywność*. W: Kolenda P. (red.). *Customer Journey Online. Perspektywy branżowe*. Warszawa: Związek Pracodawców Branży Internetowej IAB Polska, s. 46–48.
- Pluta J. (2011). *Jakość życia a kwestia społecznej partycypacji mieszkańców w sferze publicznej miasta*. W: Nowak M., Pluciński P. (red.). *O miejskiej sferze publicznej. Obywatelskość i konflikty o przestrzeń*. Kraków: Korporacja ha!art, s. 223–237.
- Pluta K. (2012). *Przestrzenie publiczne miast europejskich. Projektowanie urbanistyczne*. Warszawa: Oficyna Wydawnicza Politechniki Warszawskiej.

- Pluta J. (2016). *Mieszkańcy na temat bieżącej oceny potencjału Wrocławia i strategii rozwojowych miasta. Prezentacja wyników badań nad założeniami Strategii Wrocław 2030*. <http://www.wroclaw.pl/strategia-rozwoju-wroclawia-2030/files/Wroclaw-2030-prezentacja-media-3.pdf> [dostęp 6.12.2017].
- Polska Izba Handlu (2016). *Analiza PIH. Jak podatek od dyskontów i hipermarketów może wzmocnić właścicieli polskich sklepów?* [http://www.pih.org.pl/images/dokumenty/analiza\\_pih-polski\\_rynek\\_handlu\\_pih\\_5.01.16.pdf](http://www.pih.org.pl/images/dokumenty/analiza_pih-polski_rynek_handlu_pih_5.01.16.pdf) [dostęp 20.02.2019].
- Polska polityka architektoniczna. *Polityka jakości krajobrazu, przestrzeni publicznej, architektury* (2011). Wyd. 2 poprawione i poszerzone. Warszawa: Polska Rada Architektury, Stowarzyszenie Architektów Polskich, Towarzystwo Urbanistów Polskich, Izba Architektów RP.
- Prażniewski A. (2009). *Spójność terytorialna*. Włocławek: Kujawsko-Pomorskie Biuro Planowania Przestrzennego i Regionalnego. [http://ec.europa.eu/regional\\_policy/archive/consultation/terco/pdf/2\\_national/kujawsko\\_pomorski.pdf](http://ec.europa.eu/regional_policy/archive/consultation/terco/pdf/2_national/kujawsko_pomorski.pdf) [dostęp 15.02.2019].
- Project for Public Spaces (2019), *What makes a successful place?* <https://www.pps.org/article/grplacefeat> [dostęp 4.10.2019].
- Rada Legislacyjna przy Kancelarii Prezesa Rady Ministrów (2008). *Krajowe przepisy urbanistyczne w zakresie zasad zabudowy i zagospodarowania terenu uwzględniające przeznaczenie terenu oraz wielkość jednostki osiedleń*. Załącznik do ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (projekt). Warszawa.
- Rochmińska A. (2011). *Centra handlowe-miejsca spędzania czasu wolnego przez łodzian*. „Acta Universitatis Lodzianensis. Folia Geographica Socio-Oeconomica”, nr 11, s. 1–12.
- Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 24 grudnia 2007 r. w sprawie Polskiej Klasyfikacji Działalności (PKD). Dz.U. 251, poz. 1885, ze zm.
- Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 4 września 2015 r. w sprawie Polskiej Klasyfikacji Wyrobów i Usług (PKWiU). Dz.U. 2015, poz. 1676.
- Rötzer F. (1995). *Die Telepolis. Urbanität im digitalen Zeitalter*. Mannheim: Bollmann.
- Rybczynski W., Linneman P. (1999). *How to save our shrinking cities*. „Public Interest”, no. 135, s. 30–44.
- Ryser J. (2014). *Strategies for the post-speculative city. Redressing the balance in favour of sustainable development*. W: Arana J., Franchini Alonso T. (red.). *Strategies for the post-speculative cities*. Wrocław: Association of European Schools of Planning, s. 18–25.
- Sá Marques T., Saraiva M., Santinha G., Guerra P. (2018). *Re-Thinking Territorial Cohesion in the European Planning Context*. „International Journal of Urban and Regional Research”, s. 1–26. DOI:10.1111/1468-2427.12608.
- Sack R.D. (1986). *Human territoriality: its theory and history* (Vol. 7). Cambridge Studies in Historical Geography. New York: CUP Archive.
- Sager T. (2009). *Planners' Role: Torn between Dialogical Ideals and Neo-liberal Realities*. „European Planning Studies”, vol. 17, no. 1, January, s. 65–84.
- Sassen S. (2001). *Cities in the Global Economy*. W: Paddison R. (red.). *Handbook of Urban Studies*. Thousand Oaks: SAGE Publications, s. 257–282.
- Schlappa H., Neill W.J.V. (2013). *From crisis to choice: re-imagining the future in shrinking cities. Cities of Tomorrow – Action Today. URBACT II Capitalisation*. Saint-Denis: URBACT.
- Schmidt W. (2015). *Przedmowa*. W: Kolenda P. (red.). *Customer Journey Online. Perspektywy branżowe*. Warszawa: Związek Pracodawców Branży Internetowej IAB Polska, s. 1.
- Schnore L.F. (1967). *Community*. W: Smelser N.J. (red.). *Sociology: An Introduction*. New York: J. Wiley, s. 79–150.

- Serwis informacyjny GUS (2016). Główny Urząd Statystyczny, <http://stat.gov.pl/> [dostęp 1.09.2016].
- Shankar V., Smith A.K., Rangaswamy A. (2003). *Customer satisfaction and loyalty in on-line and offline environments*. „International Journal of Research in Marketing”, vol. 20, no. 2, June, s. 153–175.
- Shearmur R. (2010). *Scale, distance and embeddedness: Knowledge intensive business services location and growth in Canada*. W: Doloreux D., Freel M., Shearmur R. (red.). *Knowledge Intensive Business Services: Geography and Innovation*. Farnham Surrey, Burlington Vermont: Ashgate.
- Silverman B.W. (1986). *Density estimation for Statistics and Data Analysis*. London: Champan and Hall Publishing.
- Sitte C. (1889). *Der Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen*. Wien: Graeser.
- Skolik S. (2015). *Zachowania terytorialne w internecie a inflacja przestrzeni społecznej*. „Przestrzeń Społeczna. Social Space”, nr 1 (9), s. 1–16.
- Slany K. (1995). *Pomiędzy przymusem a wyborem. Kontynentalne i zamorskie emigracje z krajów Europy Środkowo-Wschodniej 1939–1989*, Kraków: Uniwersytet Jagielloński.
- Słownik języka polskiego* (2006). Warszawa: PWN.
- Słownik oxfordzki* (2020). [oxforddictionaries.com](http://oxforddictionaries.com) [dostęp 03.03.2020].
- Smagacz-Poziemka M. (2015). *Czy miasto jest niepotrzebne? (Nowe) przestrzenie życiowe młodych mieszkańców miasta*. Warszawa: Wydawnictwo Naukowe Scholar.
- Sołtyś J. (2013). *Usługi publiczne jako czynnik miastotwórczy i wyznacznik rangi miasta w sieci osadniczej na przykładzie małych miast Polski północnej*. „Acta Universitatis Lodzianensis. Folia Geographica Socio-Oeconomica”, nr 15, s. 3–19.
- Springer F. (2017). *Żłe urodzone. Reportaż o architekturze PRL-u*. Kraków: Wydawnictwo Karakter.
- Stanilov K. (2007). *Taking stock of post-socialist urban development: A recapitulation*. W: Stanilov K. (red.). *The Post-Socialist City: Urban Form and Space Transformations in Central and Eastern Europe After Socialism*. Dordrecht: Springer, s. 3–17.
- Staniszki M. (2005). *Normatyw urbanistyczny. Prawo do dobrej przestrzeni*. „Urbanista”, nr 7, s. 12–14.
- Steiner D. (2001). *A Decade of Awards*. W: *In Favour of Public Space. Ten Years of the European Prize for Urban Public Space*. Barcelona: Centre de Cultura Contemporània de Barcelona and ACTAR, s. 41–43.
- Stevens Q. (2009). *'Broken' public spaces in theory and in practice*. „Town Planning Review”, vol. 80 (4–5), s. 371–392.
- Strzelecki Z., Gałązka A., Jastrzębska E., Legutko-Kobus P. (2013) *Raport problemowy. Dostępność usług publicznych i ich efektywność ekonomiczna*. Warszawa, [http://cms-files.idcom-web.pl/sites/259/cms/szablony/15309/pliki/dostepnosc\\_uslug\\_publicznych\\_i\\_ich\\_efektywnosc\\_ekonomiczna.pdf](http://cms-files.idcom-web.pl/sites/259/cms/szablony/15309/pliki/dostepnosc_uslug_publicznych_i_ich_efektywnosc_ekonomiczna.pdf) [dostęp 1.09.2016].
- Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia przyjęte uchwałą nr LIV/3249/06 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 6 lipca 2006 r. ze zmianami. Kierunki zagospodarowania przestrzennego: struktura pasmowa Wrocławia (2010). Wrocław: Biuro Rozwoju Wrocławia.
- Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia przyjęte uchwałą nr L/1177/18 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 11 stycznia 2018 r. Kierunki zagospodarowania przestrzennego: struktura funkcjonalno-prze-strzenna (2018). Wrocław: Biuro Rozwoju Wrocławia.
- Sztompka P. (2016). *Kapitał społeczny. Teoria przestrzeni międzyludzkiej*. Kraków: Wydawnictwo Znak.

- Thompson C.W. (2002). *Urban open space in the 21st century*. „Landscape and Urban Planning”, no. 60, s. 59–72.
- Toffler A. (1997). *Trzecia fala*. Warszawa: PIW.
- Towards an urban renaissance. Final report of the Urban Task Force* (1999). London: Spon.
- Tönnis F. (2008). *Wspólnota i stowarzyszenie. Rozprawa o komunizmie i socjalizmie jako empirycznych formach kultury*. Warszawa: PWN.
- Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej podpisany 25.03.1957 r. w Rzymie (2012). Dz.Urz. UE z 2012 r. C 326, s. 47.
- Traktat z Lizbony zmieniający Traktat o Unii Europejskiej i Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską z 13.12.2007 r. sporządzony w Lizbonie 13.12.2007 r. (2009). Dz.U. z 2009 r. poz. 1569.
- Turowski J. (1979). *Środowiska mieszkalne w świadomości ludności miejskiej*. Wrocław: Zakład Narodowy im. Ossolińskich.
- Urban Improvement Districts. Ein Forschungsprojekt der HCU Hamburg (2019). Hamburg: HafenCity Universität, <http://www.urban-improvement-districts.de/?q=English> [dostęp 5.10.2019].
- Ustawa z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (2003). Dz.U. nr 80, poz. 717 ze zm.
- Ustawa z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (2009). Dz.U. nr 157, poz. 1240 ze zm.
- Ustawa z dnia 9 października 2015 r. o rewitalizacji (2015). Dz.U. poz. 1777 ze zm.
- Van Neste S.L., Sénécal G. (2015). *Claiming Rights To Mobility Through The Right To Inhabitation: Discursive Articulations from Civic Actors in Montreal*. „International Journal of Urban and Regional Research”, s. 218–233. DOI:10.1111/1468-2427.12215.
- Van Well L. (2012). *Conceptualizing the logics of territorial cohesion*. „European Planning Studies”, no. 20.9, s. 1549–1567.
- Venkatesh V., Brown S.A., Sullivan Y.W. (2016). *Guidelines for Conducting Mixed-methods Research: An Extension and Illustration*. „Journal of the Association for Information Systems”, vol. 17, no. 7, s. 435–494.
- Wallis A. (1971). *Socjologia i kształtowanie przestrzeni*. Warszawa: PIW.
- Wallis A. (1979). *Informacja i gwar – o miejskim centrum*. Warszawa: PIW.
- Walsh G., Hennig-Thurau T., Sassenberg K., Bornemann D. (2010). *Does relationship quality matter in e-services? A comparison of online and offline retailing*. „Journal of Retailing and Consumer Services”, vol. 17, no. 2, March, s. 130–142.
- Wang T., Keng-Jung Yeh R., Yen D.C., Ari Nugroho C. (2016). *Electronic and in-person service quality of hybrid services*. „The Service Industries Journal”, vol. 36, no. 13–14, s. 638–657.
- Wdowicka M., Mierzejewska L. (2012). *Chaos w zagospodarowaniu przestrzennym stref podmiejskich jako efekt braku zintegrowanego systemu planowania (na przykładzie strefy podmiejskiej Poznania)*. „Problemy Rozwoju Miast”, nr 1, s. 40–52.
- Węclawowicz G. (2002). *Przestrzeń i społeczeństwo współczesnej Polski*. Warszawa: PWN.
- Wieczorkiewicz W. (1983). *Centrum usługowe ośrodka gminnego*. Warszawa: Arkady.
- Wieleba P. (2014). *Dostępność i atrakcyjność wybranych przestrzeni publicznych we Wrocławiu*. Praca dyplomowa magisterska opracowana na Wydziale Architektury Politechniki Wrocławskiej w 2014 roku pod kierunkiem dr. inż. Ł. Damurskiego. Wrocław.
- Wishlade F. (2003). *Regional State Aid and Competition Policy in the EU*. Alphen, London: Kluwer Law International.
- Wojnarowska A. (2017). *Jakość przestrzeni publicznej centrum miasta. Przykład miast średnich regionu łódzkiego*. Łódź: Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego.

- Wojtyszyn B.J. (2010). *Dostępność sąsiedzka i jej zgeometryzowana struktura przestrzeni zurbanizowanej*. Wrocław: Oficyna Wydawnicza Politechniki Wrocławskiej.
- Wolaniuk A. (2008). *Centra miast*. W: Liszewski S. (red.). *Geografia urbanistyczna*. Łódź: Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, s. 303–342.
- Worpole K., Knox K. (2005). *The social value of public spaces*. Joseph Rowntree Foundation, <https://www.jrf.org.uk/report/social-value-public-spaces> [dostęp 24.09.2016].
- Wójcik-Żołądek M. (2014), *Współczesne procesy migracyjne: definicje, tendencje, teorie*. „Studia BAS”, nr 4 (40), s. 9–35.
- Wrocław Rozmawia. (2019). Strona internetowa Wydziału Partycypacji Społecznej Urzędu Miejskiego Wrocławia, <https://www.wroclaw.pl/rozmawia/osiedla-kompletne> [dostęp 11.10.2019].
- Wrocławska Rewitalizacja (2013). *Przedmieście Oławskie. Masterplan*. [http://www.sli-deshare.net/Wroclawska\\_Rewitalizacja/przedmiecie-oawskie-masterplan](http://www.sli-deshare.net/Wroclawska_Rewitalizacja/przedmiecie-oawskie-masterplan) [dostęp 2.11.2016].
- Wróbel T. (1971). *Zarys historii budowy miast*. Wrocław, Warszawa, Kraków, Gdańsk: Zakład Narodowy im. Ossolińskich.
- Yang R.J. (2014). *An investigation of stakeholder analysis in urban development projects: Empirical or rationalistic perspectives*. „International Journal of Project Management”, no. 32, s. 838–849.
- Zhang X., Mu L. (2019) *The perceived importance and objective measurement of walkability in the built environment rating*. „Environment and Planning B: Urban Analytics and City Science”, no. 11, s. 1–17.
- Ziębicki B. (2007). *Uwarunkowania oceny efektywności świadczenia usług użyteczności publicznej*. „Zeszyty Naukowe Wyższej Szkoły Ekonomicznej w Bochni”, nr 6, s. 149–164.
- Zipf G.K. (1949). *Human behavior and the principle of least effort*. Cambridge MA: Addison-Wesley Press.
- Zipser T. (1983). *Zasady planowania przestrzennego*. Wrocław: Oficyna Wydawnicza Politechniki Wrocławskiej.

# Załączniki

## Przykładowy kwestionariusz ankiety wśród użytkowników LCU

Lokalne Centrum Usługowe „Warszawa Rakowiec – ul. Mołdawska”  
**Ankieta dla użytkowników przestrzeni**  
(wersja a)

DATA: ..... GODZINA: ..... MIEJSCE: .....

*Szanowna Pani, Szanowny Panie!*

*Zapraszamy do udziału w krótkim anonimowym badaniu, którego celem jest poznanie opinii użytkowników ul. Mołdawskiej, ul. Raławickiej i przyległych ulic w Warszawie na temat oferty usług dostępnych w rejonie placu oraz poziomu zaspokojenia codziennych potrzeb mieszkańców.*

*Projekt badawczy, realizowany przez pracowników naukowych Politechniki Wrocławskiej, Uniwersytetu Wrocławskiego oraz Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu, finansowany jest ze środków publicznych na naukę (grant z Narodowego Centrum Nauki nr 2015/19/B/HS4/01301), co gwarantuje obiektywny charakter badań.*

**Wyniki badań, po ich zakończeniu i opracowaniu, będą udostępnione w postaci raportu Urzędowi Dzielnicy Ochota oraz instytucjom i podmiotom odpowiedzialnym za kształtowanie przestrzeni publicznych w Warszawie.**

*Wywiady realizują przeszkoleni ankieterzy. Każda osoba współpracująca z nami zaopatrzona jest w specjalny identyfikator z upoważnieniem, który powinna okazać w trakcie badań. W razie pytań lub wątpliwości prosimy o kontakt mailowy pod adresem [model.lcu@gmail.com](mailto:model.lcu@gmail.com).*



Dziękujemy za poświęcony czas i wolę współpracy  
kierownik projektu dr inż. Łukasz Damurski  
Wydział Architektury Politechniki Wrocławskiej

**Pytania w ankiecie dotyczą skrzyżowania ul. Mołdawskiej i ul. Raławickiej oraz terenów przyległych – tak jak to pokazano na mapie.**

Ankieta jest w pełni anonimowa, co oznacza, że nie są zbierane informacje pozwalające w jakikolwiek sposób zidentyfikować osobę udzielającą odpowiedzi na jej pytania. Zebrane wyniki będą publikowane wyłącznie w postaci zbiorczych zestawień statystycznych.

**Na początek proszę podać kilka prostych informacji**

**P1. Gdzie Pan/i mieszka?**

1. <input type="checkbox"/> W najbliższej okolicy skrzyżowania ul. Mołdawskiej i ul. Raławickiej	2. <input type="checkbox"/> Na Ochocie
3. <input type="checkbox"/> W innej części Warszawy (→ do pyt. P3)	4. <input type="checkbox"/> W innej miejscowości (→ do pyt. P3)

**P2. Jak długo mieszka Pan/i w okolicy ul. Mołdawskiej, ul. Raławickiej i przyległych ulic?**

Proszę podać liczbę lat w zaokrągleniu do 1 roku. Liczba: ..... lat

**P3. Jak zwykle dociera Pan/i w rejon skrzyżowania ul. Mołdawskiej i ul. Raławickiej?** [Jeśli respondent robi to na różne sposoby, zaznaczamy dwa najczęstsze.]

1. <input type="checkbox"/> Pieszo	2. <input type="checkbox"/> Transportem publicznym	3. <input type="checkbox"/> Rowerem	4. <input type="checkbox"/> Samochodem
------------------------------------	--	-------------------------------------	--

**P4. Ile czasu zajmuje Panu/i zwykle dojście/dojazd do skrzyżowania ul. Mołdawskiej i ul. Raławickiej z miejsca zamieszkania? Prosimy podać zwykły czas dojścia w minutach:** ..... minut [Jeśli jest to przedział czasu – podajemy wartość środkową.]

**P5. Jak ocenia Pan/i tę odległość?**

1. <input type="checkbox"/> Daleko	2. <input type="checkbox"/> W sam raz	3. <input type="checkbox"/> Blisko	4. <input type="checkbox"/> Nie mam zdania
------------------------------------	---------------------------------------	------------------------------------	--

**P6. Jak często bywa Pan/i w rejonie ul. Mołdawskiej, ul. Raławickiej i przyległych ulic, aby coś kupić, załatwić lub w innych sprawach?**

1. <input type="checkbox"/> Kilka razy dziennie
2. <input type="checkbox"/> Raz dziennie
3. <input type="checkbox"/> Kilka razy w tygodniu
4. <input type="checkbox"/> Raz w tygodniu
5. <input type="checkbox"/> Rzadziej niż raz w tygodniu

**Zależy nam na Pana/i opinii w kilku sprawach dotyczących usług w rejonie skrzyżowania ul. Mołdawskiej i ul. Raławickiej**

**P7. Dlaczego załatwia Pan/i swoje sprawy akurat w rejonie skrzyżowania ul. Mołdawskiej i ul. Raławickiej?**

Lp.	Powód	Tak	Nie	Nie dotyczy
1	Jest po drodze do pracy/szkoły itp.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2	Bo tu jest najbliżej do wszystkiego, co zwykle potrzebuję	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3	Bo mogę tu załatwić wiele spraw na raz	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>



4	Bo można tu odpocząć	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5	Bo przy okazji można spotkać sąsiada/sąsiadkę i porozmawiać	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6	Bo można ciekawie spędzić czas wolny	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
7	Bo tu mogę załatwić sprawy urzędowe	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
8	Bo tu mogę nabyć potrzebne mi produkty/usługi	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
9	Inne: .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**P8. Który ze wskazanych motywów jest najważniejszy? Proszę wpisać numer:**  
 ..... [Jeśli żaden, wpisujemy „0”.]

**P9. Gdzie najczęściej Pan/i załatwia takie sprawy, jak:** [Uwaga: w każdym wierszu można wybrać tylko jedną opcję!]

Lp.	Sprawy	W rejonie ul. Mołdawskiej, Raławickiej	Na Ochocie	W innej części miasta	Poza Warszawą	Nie dotyczy
1	Robienie codziennych zakupów do domu	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2	Robienie większych zakupów do domu	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3	Odprowadzanie i odbieranie dzieci do/ze szkoły /przedszkola	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4	Usługi bankowe (placówki bankowe, bankomaty)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5	Usługi pocztowe	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6	Usługi gastronomii (bar, restauracja, kawiarnia, cukiernia itp.)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
7	Usługi zdrowia (przychodnia, gabinety lekarskie itp.)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
8	Korzystanie z innych usług (np. fryzjer, kosmetyka, siłownia, kwiaciarnia)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

9	Spacery z dzieckiem i zabawy na placu zabaw	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
10	Spacery z psem	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
11	Aktywność fizyczna na powietrzu (np. bieganie, nordic walking)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
12	Spotkania towarzyskie	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
13	Spędzanie czasu wolnego z rodziną	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**P10. Jakie cechy wskazałyby Pan/i jako zalety, a jakie jako wady, opisując osobie przyjezdnej rejon skrzyżowania ul. Mołdawskiej i ul. Raclawickiej?**

Lp.	Cechy	Zaleta	Ani zaleta, ani wada	Wada
1	Bliskość miejsca zamieszkania	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2	Skomunikowanie z innymi częściami miasta	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3	Ilość i rodzaje sklepów i usług	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4	Możliwość spędzenia czasu wolnego	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5	Możliwość spotkania przyjaznych ludzi	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6	Poziom hałasu	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
7	Poziom bezpieczeństwa	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
8	Coś innego .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Lp.	Cechy	Za dużo	W sam raz	Za mało
1	Ilość zieleni	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2	Ilość miejsc parkingowych dla samochodów	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**P11. Jakich możliwości i usług brakuje Panu/i w rejonie ul. Mołdawskiej, ul. Raclawickiej i przyległych ulic? Co najchętniej by Pan/i zmienił/a w rejonie ul. Mołdawskiej, ul. Raclawickiej i przyległych ulic?**

.....

.....

**P12. Czy zdarza się Panu/i osobiście robić zakupy przez internet?**

1. <input type="checkbox"/> Tak	2. <input type="checkbox"/> Nie
---------------------------------	---------------------------------

*Na koniec proszę podać kilka informacji statystycznych*

**M1. Płeć:**

1. <input type="checkbox"/> Kobieta	2. <input type="checkbox"/> Mężczyzna
-------------------------------------	---------------------------------------

**M2. Wiek:**

1. <input type="checkbox"/> Do 16–18 lat	3. <input type="checkbox"/> 26 do 45 lat	5. <input type="checkbox"/> 56 do 65 lat
2. <input type="checkbox"/> 19 do 25 lat	4. <input type="checkbox"/> 46 do 55 lat	6. <input type="checkbox"/> Ponad 65 lat

**M3. Jaka jest Pana/i sytuacja rodzinna?**

1. <input type="checkbox"/> Pozostają na utrzymaniu rodziny
2. <input type="checkbox"/> Jestem na własnym utrzymaniu, ale nie posiadam rodziny
3. <input type="checkbox"/> Mam własną rodzinę

**M4. Czy poza tym jest Pan/i:**

1. <input type="checkbox"/> Dziadkiem/babcią	2. <input type="checkbox"/> Posiadaczką/ posiadaczem psa	3. <input type="checkbox"/> Rodzicem/ opiekunem dziecka w wieku przedszkolnym lub szkolnym	4. <input type="checkbox"/> Żadne z wymienionych
---	--	---	--

**M5. Proszę spojrzeć na mapę i zaznaczyć miejsca, w których czuje się Pan/i dobrze (proszę wstawić znak „+”) lub źle (proszę wstawić znak „-”):**



## Przykładowy kwestionariusz ankiety wśród usługodawców w LCU

Lokalne Centrum Usługowe „Warszawa Rakowiec – ul. Mołdawska”  
Ankieta dla usługodawców

Szanowna Pani, Szanowny Panie!

Zapraszamy do udziału w krótkim anonimowym badaniu, którego celem jest poznanie opinii właścicieli i pracowników sklepów i punktów usługowych znajdujących się w rejonie skrzyżowania ul. Mołdawskiej i ul. Raclawickiej na Rakowcu w Warszawie na temat warunków funkcjonowania sektora usługowego w tej części miasta.

**Badanie polega na samodzielnym wypełnieniu ankiety otrzymanej od naszego współpracownika oraz zwróceniu jej w otrzymanej kopercie. Ankiety można wypełnić na miejscu bądź w dogodnym czasie po umówieniu się z naszym współpracownikiem.**

Projekt badawczy, realizowany przez pracowników naukowych Politechniki Wrocławskiej, Uniwersytetu Wrocławskiego oraz Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu, finansowany jest ze środków publicznych na naukę (grant z Narodowego Centrum Nauki nr 2015/19/B/HS4/01301), co gwarantuje obiektywny charakter badań.

Wywiady realizują przeszkoleni ankierzy. Każda osoba współpracująca z nami zaopatrzona jest w specjalny identyfikator wraz z upoważnieniem, które powinna okazać w trakcie badań. W razie pytań i wątpliwości prosimy o kontakt mailowy pod adresem [model.lcu@gmail.com](mailto:model.lcu@gmail.com).



Dziękujemy za poświęcony czas i wolę współpracy  
kierownik projektu dr inż. Łukasz Damurski  
Wydział Architektury Politechniki Wrocławskiej

Zadawane pytania w ankiecie dotyczą skrzyżowania ul. Mołdawskiej i ul. Raclawickiej oraz terenów przyległych – tak jak to pokazano na mapie.

Ankieta jest poufna, co oznacza, że **uzyskane wyniki nie będą udostępniane konkurencji i będą publikowane wyłącznie w postaci zbiorczych zestawień statystycznych w publikacjach naukowych**. Ogólny raport z badań będzie udostępniony Urzędowi Dzielnicy Ochota oraz instytucjom i podmiotom odpowiedzialnym za kształtowanie przestrzeni publicznych w Warszawie.

*Na początek proszę podać kilka prostych informacji*

**P1. Jak długo działa Pana/i sklep/punkt usługowy w tym miejscu?**

Proszę podać liczbę lat w zaokrągleniu do 1 roku ..... lat

**P2. Czy wśród Pana/i klientów są tacy, o których mógłby/mogłaby Pan/i powiedzieć, że są Pana/i stałymi klientami?**

1. <input type="checkbox"/> Tak
2. <input type="checkbox"/> Nie (→ do pyt. P5)
3. <input type="checkbox"/> Trudno powiedzieć (→ do pyt. P5)

**P3. Jak wielu ma Pan/i stałych klientów? Takich, których Pan/i rozpoznaje i zamienia kilka zdań, oprócz tych koniecznych dla obsługi klienta?**

Proszę podać ich liczbę w przybliżeniu (lub w zakresie) ..... klientów

**P4. Skąd głównie pochodzą Pana/i stali klienci?**

1. <input type="checkbox"/> Z rejonu ul. Mołdawskiej, ul. Raclawickiej i przyległych ulic
2. <input type="checkbox"/> Spoza rejonu ul. Mołdawskiej, ul. Raclawickiej i przyległych ulic
3. <input type="checkbox"/> Nie wiem – trudno powiedzieć

**P5. Jak ocenia Pan/i konkurencję w Pana/i branży w rejonie ul. Mołdawskiej, ul. Raclawickiej i przyległych ulic?**

1. <input type="checkbox"/> Duża konkurencja
2. <input type="checkbox"/> Mała konkurencja
3. <input type="checkbox"/> Brak konkurencji
4. <input type="checkbox"/> Trudno powiedzieć

**P6. Czy uważa Pan/i, że Pana/i sklep/punkt usługowy mieści się w optymalnym miejscu dla prowadzonego biznesu/usługi?**

1. <input type="checkbox"/> Zdecydowanie tak
2. <input type="checkbox"/> Raczej tak
3. <input type="checkbox"/> Raczej nie
4. <input type="checkbox"/> Zdecydowanie nie
5. <input type="checkbox"/> Trudno powiedzieć

**P7. Czy planuje Pan/i poszerzenie oferty lub zmianę profilu prowadzonej działalności w tym punkcie usługowym?**

1. <input type="checkbox"/> Zdecydowanie tak
2. <input type="checkbox"/> Raczej tak
3. <input type="checkbox"/> Raczej nie
4. <input type="checkbox"/> Zdecydowanie nie
5. <input type="checkbox"/> Trudno powiedzieć

**P8. Dotyczy właściciela sklepu/punktu usługowego: Czy myślał/a Pan/i o zmianie lokalizacji prowadzonego biznesu?**

1. <input type="checkbox"/> Zdecydowanie tak
2. <input type="checkbox"/> Raczej tak
3. <input type="checkbox"/> Raczej nie (→ do pyt. P10)
4. <input type="checkbox"/> Zdecydowanie nie (→ do pyt. P10)
5. <input type="checkbox"/> Trudno powiedzieć (→ do pyt. P10)

**P9. Jakie powody skłaniają Pana/Panią do rozważania przeniesienia sklepu/punktu usługowego w inne miejsce (poza rejon ul. Mołdawskiej, ul. Raclawickiej i przyległych ulic)?**

Proszę zaznaczyć wszystkie powody.

1. <input type="checkbox"/> Silna konkurencja w rejonie ul. Mołdawskiej, ul. Raclawickiej i przyległych ulic
2. <input type="checkbox"/> Możliwość otwarcia nowego sklepu w bardziej atrakcyjnym punkcie miasta
3. <input type="checkbox"/> Możliwość przejścia innego, dobrze prosperującego sklepu w innym miejscu
4. <input type="checkbox"/> Zbyt wysokie opłaty za lokal
5. <input type="checkbox"/> Niekorzystne otoczenie sklepu (zaniedbane, brudne, zdewastowane itp.)
6. <input type="checkbox"/> Zbyt mała liczba klientów w rejonie ul. Mołdawskiej, ul. Raclawickiej i przyległych ulic
7. <input type="checkbox"/> Profil społeczny klientów (zbyt ubodzy, konfliktowi itp.)
8. <input type="checkbox"/> Brak możliwości rozbudowy sklepu/punktu usługowego w tym miejscu
9. <input type="checkbox"/> Trudno powiedzieć
10. <input type="checkbox"/> Inne – jakie? .....

**P10. Jakie cechy wskazałyby Pan/i jako zalety, a jakie jako wady, opisując osobie przyjezdnej rejon skrzyżowania ul. Mołdawskiej, ul. Raclawickiej?**

Lp.	Cechy	Zaleta	Ani zaleta, ani wada	Wada
1	Bliskość miejsca zamieszkania	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2	Skomunikowanie z innymi częściami miasta	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3	Ilość i rodzaje sklepów i usług	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4	Możliwość spędzenia czasu wolnego	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5	Możliwość spotkania przyjaznych ludzi	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6	Poziom hałasu	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
7	Poziom bezpieczeństwa	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
8	Coś innego .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Lp.	Cechy	Za dużo	W sam raz	Za mało
1	Ilość zieleni	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2	Ilość miejsc parkingowych dla samochodów	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**P11. Czy oferuje Pan/i sprzedaż towarów i usług przez internet?**

1. <input type="checkbox"/> Tak
2. <input type="checkbox"/> Nie

**P12. Co, ogólnie rzecz biorąc, z punktu widzenia tutejszych przedsiębiorców i usługodawców sprzyja prowadzeniu biznesu w rejonie ul. Mołdawskiej, ul. Raclawickiej i przyległych ulic?**

.....

.....

**P13. Co, ogólnie rzecz biorąc, z punktu widzenia tutejszych przedsiębiorców i usługodawców przeszkadza prowadzeniu biznesu w rejonie ul. Mołdawskiej, ul. Raclawickiej i przyległych ulic?**

.....

.....

*Na koniec proszę podać kilka informacji statystycznych*

**M1. Osoba wypełniająca ankietę:**

1. <input type="checkbox"/> Właściciel/współwłaściciel
2. <input type="checkbox"/> Menadżer/kierownik
3. <input type="checkbox"/> Pracownik
4. <input type="checkbox"/> Inna osoba – kto? .....

**M2. Sposób obsługi klienta:**

- |   |
|---|
| 1. <input type="checkbox"/> Tradycyjna obsługa z za lady/biurka             |
| 2. <input type="checkbox"/> Samoobsługa (z koszykiem)                       |
| 3. <input type="checkbox"/> Mieszany (z częścią tradycyjną i samoobsługową) |

**M3. Wielkość sklepu/punktu usługowego – powierzchnia użytkowa:**

Proszę podać w zaokrągleniu do 1m<sup>2</sup>: ..... m<sup>2</sup>

**M4. Proszę spojrzeć na mapę i zaznaczyć krzyżykami (x) miejsca, w których w Pana/i ocenie prowadzenie działalności handlowej lub usługowej jest najbardziej opłacalne (najkorzystniejsze):**





## Przykładowy scenariusz wywiadu z interesariuszami

Lokalne Centrum Usługowe „Wrocław Gajowice – pl. Pereca”  
Wątki do wywiadów pogłębionych z interesariuszami

### OPIS METODY

Przewidywana liczba wywiadów: 3–6

Potencjalni interesariusze objęci badaniami IDI – 3 kategorie:

- urzędnicy (dyrektorzy departamentów i wydziałów związanych z planowaniem przestrzennym, architekturą, budownictwem, finansami, podatkami i rozwojem gospodarczym),
- przedstawiciele rad osiedli, spółdzielni mieszkaniowych, wspólnot mieszkaniowych,
- aktywiści miejscy (nowe ruchy miejskie, organizacje pozarządowe).

Interesariuszy można pozyskiwać metodą kuli śniegowej (respondenci polecają kolejnych respondentów).

Wywiady z interesariuszami będą oscylować wokół następujących trzech kwestii:

- ogólnej orientacji w tematyce przestrzeni publicznych i LCU,
- aktualnej kondycji wybranego LCU,
- schematów działania (procedur, dobrych praktyk, aktorów) w budowaniu LCU.

**Pogrubioną czcionką** oznaczono kluczowe tematy rozmowy (takie, które trzeba poruszyć niezależnie od niesprzyjających okoliczności rozmowy).

### SCENARIUSZ ROZMOWY

Wątek pytań dla  
urzędników

aktywistów miejskich działających w danym osiedlu

- 1) Wprowadzenie: znaczenie organizacji przestrzeni publicznych dla jakości życia mieszkańców osiedli/kwartalów ulic. Atrybuty dobrze zorganizowanej przestrzeni publicznej, przykłady itp. [Rodzaj poszukiwanej informacji: **ogólna orientacja w tematyce przestrzeni publicznych i LCU**]
- 2) Jakie jest znaczenie usług w projektowaniu i funkcjonowaniu przestrzeni publicznych w osiedlach/kwartalach ulic? Rodzaje usług... itp. [Rodzaj poszukiwanej informacji: **powiązanie przestrzeni publicznych i usług, gradacja od usług wyższego do niższego rzędu**]
- 3) Gdzie w mieście znajdują się takie przestrzenie, jak centra usługowe/miejsca koncentracji usług? Proszę zaznaczyć na mapie. [Rodzaj poszukiwanej informacji: **przykłady i powody wyboru**]
- 4) Przyjęta w projekcie definicja LCU mówi, że jest to *wielofunkcyjna przestrzeń publiczna zapewniająca dostęp do podstawowych, codziennych usług, wyróżniająca się z otaczającej zabudowy sposobem użytkowania terenu*. Co Pan/Pani rozumie pod pojęciem lokalnego (osiedlowego) centrum usługowego? [Rodzaj poszukiwanej informacji: **komentarz, uwaga**]
- 5) Do naszego badania wybraliśmy obszar ...[pl. Pereca]... Co Pani/Pana zdaniem wyróżnia ten rejon w skali osiedla ...[Gajowice]...? [Rodzaj poszukiwanej informacji: **cechy różnicujące przestrzeń**]
- 6) Kto jest odpowiedzialny za kształtowanie oferty usługowej i przestrzeni samego ...[pl. Pereca]...? Czy jest to po prostu wolny rynek, czy są np. zachęty ze strony władz miasta albo władz osiedla? [Rodzaj poszukiwanej informacji: **interesariusze realnie wpływający na rynek**]

7) W jaki sposób (procedury, dobre praktyki) można wprowadzić kompleksowe zmiany w LCU (oferta usługowa, wyposażenie przestrzeni publicznych, zieleń)? Kto jest głównym odpowiedzialnym za procesy planowania? Jakie osoby lub grupy należy uwzględnić w tym procesie? [Rodzaj poszukiwanej informacji: **interesariusze realnie wpływający na przestrzeń**]

**Wątek pytań dla  
aktywistów miejskich działających w danym osiedlu  
przedstawicieli rad osiedli/spółdzielni mieszkaniowych**

- 8) Jak ocenia Pani/Pan ...[pl. Pereca]... jako miejsce do życia mieszkańców osiedla/kwartалу ulic? [Rodzaj poszukiwanej informacji: **wprowadzenie, rozgrzewka**]
- 9) Jak ocenia Pani/Pan ofertę usługową ...[pl. Pereca]...? Czy spełnia ona oczekiwania mieszkańców/użytkowników? Jakich usług brakuje ...[na pl. Pereca]...? Co by Pani/Pan dodała/dodał lub usunęła/usunął? [Rodzaj poszukiwanej informacji: **kondycja sektora usługowego**]
- 10) Jak rozwija się ...[pl. Pereca]... w ciągu ostatnich 5 lat? Co się zmieniło? Jakie nowe obiekty/usługi się pojawiły, a jakie zniknęły? Czy jest duża rotacja usługodawców? Czy prowadzenie działalności w tym obszarze jest opłacalne? Jak kształtują się zjawiska konkurencji (wewnątrz LCU i w relacji do innych ośrodków usługowych w otoczeniu)? Jak wygląda rynek nieruchomości? Jaki wpływ ma internet na zapotrzebowanie na usługi lokalne? Jaką rolę na osiedlu Gajowice odgrywają usługi online dla mieszkańców? Mam na myśli zarówno usługi publiczne, jak i komercyjne. [Rodzaj poszukiwanej informacji: **ocena sytuacji na rynku usług oraz perspektyw na przyszłość**]
- 11) Czy kojarzy Pani/Pan jakieś akcje zmierzające do zmian w przestrzeni ...[pl. Pereca]...? Co chciano zrobić? [Rodzaj poszukiwanej informacji: **kto był zaangażowany – interesariusze realnie wpływający na przestrzeń**]
- 12) Czy mieszkańcy identyfikują się z ...[pl. Pereca]...? Czy uważają to miejsce za swoje/własne? Czy lubią tam przebywać? Czy dobrze się tam czują? Gdzie umawiają się na spotkanie ze znajomymi? [Rodzaj poszukiwanej informacji: **ocena jakości i tożsamości przestrzeni**]
- 13) Jaka jest Pani/Pana zdaniem rola/znaczenie rady osiedla w działaniach na rzecz jakości przestrzeni w osiedlu ...[pl. Pereca]...? [Rodzaj poszukiwanej informacji: **polityczna rola rady osiedla**]
- 14) Kto jest odpowiedzialny za kształtowanie oferty usługowej i przestrzeni samego ...[pl. Pereca]...? Czy jest to po prostu wolny rynek, czy są np. zachęty ze strony władz miasta albo władz osiedla? [Rodzaj poszukiwanej informacji: **interesariusze realnie wpływający na rynek**]
- 15) W jaki sposób (procedury, dobre praktyki) można wprowadzić kompleksowe zmiany w LCU (oferta usługowa, wyposażenie przestrzeni publicznych, zieleń)? Kto jest głównym odpowiedzialnym za procesy planowania? Jakie osoby lub grupy należy uwzględnić w tym procesie? [Rodzaj poszukiwanej informacji: **interesariusze realnie wpływający na przestrzeń**]

## Przykładowy arkusz obserwacji

### MAPOWANIE BEHAWIORALNE – ARKUSZ OBSERWACJI

Miejsce ..... Dzień ..... Godzina od ..... do ..... (15 minut) Pogoda .....

Nr jednostki	Płeć	Wiek	Sposób poruszania się	Aktywność / Sposób spędzania czasu	
				Kod	[wpisać odpowiednią liczbę; jeśli jest kilka czynności – wymienić liczby po przecinku]:
	1 – Kobieta 2 – Mężczyzna	1 – Dziecko 2 – Młodzież 3 – Dorosły 4 – Senior	1 – Pieszo 2 – Rowerem 3 – Samochód [a po zaparkowaniu pieszo]	Słownie [wymienić czynności]	1 – Robienie zakupów/k. z usług 2 – Spacer z dziećmi 3 – Spacer z psem 4 – Rozmowa bezpośrednia 5 – Rozmowa telefoniczna 6 – „Szperanie” w telefonie 7 – Palenie papierosa 8 – Stanie i patrzenie 9 – Siedzenie na ławce 10 – Siedzenie na trawie 11 – Czytanie gazety 12 – Czytanie reklam, ogłoszeń 13 – Jedzenie lub picie 14 – Uprawianie sportów (poza bieganiem) 15 – Zabawa 16 – Inne
<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>6</b>
1					
2					
3					
4					
5					
6					
7					
8					



## Wykaz rycin i tabel

Ryc. 1.1. Ateńska agora około II w. p.n.e. jako pierwowzór wielofunkcyjnego miejsca spotkań i wymiany. Źródło: opracowanie własne na podstawie (Wróbel 1971) .....	29
Ryc. 1.2. Strzelin w XIII w. Przykład urbanistyki miasta lokacyjnego uwzględniającej wcześniejszą osadę targową. Źródło: opracowanie własne na podstawie (Wróbel 1971) .....	30
Ryc. 1.3. Jednostka sąsiedzka ( <i>Neighborhood Unit</i> ) wg koncepcji C. Perry'ego. Źródło: opracowanie własne na podstawie (Perry 1998) .....	31
Ryc. 1.4. Ośrodek społeczno-usługowy w Puustelli w Finlandii jako przykład realizacji idei współczesnej agory. Źródło: opracowanie własne na podstawie (Kowicki 2004) .....	32
Ryc. 1.5. Typowe układy przestrzenne lokalnych centrów usługowych. Źródło: opracowanie własne na podstawie (Happach, Sadowy 2015) .....	72
Ryc. 1.6. Schemat ideowy obrazujący przestrzenne powiązanie popytu z popytą za pośrednictwem sieci komunikacyjnych w odniesieniu do sektora usługowego. Źródło: (Damurski, Ładysz, Zipser 2015) .....	82
Ryc. 1.7. Schemat hierarchii usług w obszarach zurbanizowanych (uwaga: schemat nie zawiera odniesień do systemu transportu zbiorowego). Źródło: opracowanie własne na podstawie ( <i>Towards an urban renaissance</i> 1999) .....	90
Ryc. 1.8. Fragment schematu dwuetapowej metody płynnego obszaru obsługi dla kilku środków transportu. Źródło: opracowanie własne na podstawie (Mao, Nekorchuk 2013) .....	92
Ryc. 1.9. Przykład konwersji niewielkiej galerii sztuki we Wrocławiu, która z tradycyjnej przestrzeni publicznej przeniosła się do sieci. Źródło: fot. Ł. Damurski (grudzień 2018) .....	106
Ryc. 1.10. Schemat konceptualizacji problematyki LCU jako przedmiotu badań naukowych ze wskazaniem najważniejszych komponentów i wątków badawczych. Źródło: opracowanie własne .....	110
Ryc. 1.11. Dwie perspektywy badawcze ujęte w modelu LCU (schemat). Źródło: opracowanie własne .....	110
Ryc. 2.1. Poglądowe mapy obrazujące obszary lokalnych centrów usługowych wytypowane do badań. Źródło: opracowanie własne. Źródła map podkładowych: <a href="https://www.geoportal.wroclaw.pl/">https://www.geoportal.wroclaw.pl/</a> , <a href="https://serwis.wrosip.pl/imap/">https://serwis.wrosip.pl/imap/</a> , <a href="http://www.mapa.um.warszawa.pl">http://www.mapa.um.warszawa.pl</a> , <a href="http://mapy.geoportal.gov.pl/">http://mapy.geoportal.gov.pl/</a> , <a href="http://www.geoportalpraha.cz">http://www.geoportalpraha.cz</a> , <a href="http://kbhkort.kk.dk/spatialmap?">http://kbhkort.kk.dk/spatialmap?</a> .....	129
Ryc. 2.2. Przykładowe fotografie obrazujące obszary wytypowane do badań. Źródło: fot. Ł. Damurski .....	130
Ryc. 2.3. Mapa szczegółowa obrazująca granice LCU Wrocław: pl. Pereca wytyczone zgodnie z przyjętymi zasadami delimitacji. Źródło: opracowanie własne. Źródło mapy podkładowej: <a href="https://www.openstreetmap.org">https://www.openstreetmap.org</a> .....	132
Ryc. 2.4. Miejsca, w których przeprowadzono badania ankietowe wśród przechodniów – użytkowników w LCU Warszawa: ul. Mołdawska. Źródło: opracowanie własne. Źródło mapy podkładowej: <a href="http://www.mapa.um.warszawa.pl">http://www.mapa.um.warszawa.pl</a> .....	134
Ryc. 2.5. Miejsca prowadzenia obserwacji w LCU Ostrów Wielkopolski: ul. Waryńskiego, Śmigielskiego i Paderewskiego. Źródło: opracowanie własne. Źródło mapy podkładowej: <a href="http://mapy.geoportal.gov.pl/">http://mapy.geoportal.gov.pl/</a> .....	138

Ryc. 3.1. Struktura wieku użytkowników LCU w podziale na kategorie osadnicze. Źródło: opracowanie własne .....	151
Ryc. 3.2. Średnia wielkość punktu usługowego w podziale na typy osadnicze. Źródło: opracowanie własne .....	155
Ryc. 3.3. Dwa schematy typowych form przestrzennych LCU: koncentryczny i dwubiegunowy. Źródło: opracowanie własne na podstawie (Komorowska 2018) .....	159
Ryc. 3.4. Średnia liczba czynności wykonywanych przez jednego użytkownika przestrzeni publicznych w LCU wg typów osadniczych. Źródło: opracowanie własne .....	163
Ryc. 3.5. Bilans funkcji pełnionych przez LCU wg typów osadniczych. Źródło: opracowanie własne .....	172
Ryc. 3.6. Wiedza usługodawców o miejscu zamieszkania ich klientów w podziale na typy osadnicze. Źródło: opracowanie własne .....	174
Ryc. 3.7. Ocena położenia punktu handlowego/usługowego przez usługodawców wg typów osadniczych (odpowiedzi na pytanie „Czy uważa Pani/Pan, że Pani/Pana sklep/punkt usługowy mieści się w optymalnym miejscu dla prowadzonego biznesu/usługi?”). Źródło: opracowanie własne .....	177
Ryc. 3.8. Deklarowana chęć zmiany lokalizacji prowadzenia biznesu wg typu osadniczego. Źródło: opracowanie własne .....	178
Ryc. 3.9. Czynniki sprzyjające prowadzeniu biznesu wg typów osadniczych. Źródło: opracowanie własne .....	181
Ryc. 3.10. LCU Zabierzów: ul. Kolejowa i ulice sąsiednie. Zestawienie wyników badań dotyczących atrakcyjności przestrzeni LCU w ocenie użytkowników przestrzeni publicznych (mapa na górze) oraz usługodawców (mapa na dole). Źródło: opracowanie własne .....	184
Ryc. 3.11. LCU Zabierzów: ul. Kolejowa i ulice sąsiednie. Obszary ocenione pozytywnie przez użytkowników przestrzeni publicznych i usługodawców. Źródło: opracowanie własne .....	186
Ryc. 3.12. Wizualizacja stref dostępności pieszej do usług w LCU Wrocław: pl. Pereca. Źródło: opracowanie własne .....	204
Ryc. 3.13. Wizualizacja stref dostępności pieszej do usług gastronomicznych w LCU Zabierzów: ul. Kolejowa i ulice sąsiednie. Źródło: opracowanie własne ....	205
Ryc. 3.14. Wizualizacja stref dostępności pieszej do sklepów spożywczych w LCU Siechnice: Rynek. Źródło: opracowanie własne .....	206
Ryc. 3.15. Porównanie powierzchni zasięgów dostępności usług w badanych jednostkach osadniczych w rozbiciu na warianty uwzględniające różne typy placówek usługowych (powierzchnia przedstawiona w m <sup>2</sup> ). Źródło: opracowanie własne .....	207
Ryc. 3.16. Porównanie liczby mieszkańców badanych jednostek osadniczych objętych zasięgami dostępności usług w rozbiciu na warianty uwzględniające różne typy placówek. Źródło: opracowanie własne .....	209
Ryc. 3.17. Wizualizacja uproszczonych powiązań pieszych między usługami, punktami adresowymi i przystankami transportu publicznego dla LCU Wrocław: pl. Pereca. Źródło: opracowanie własne .....	213
Ryc. 3.18. Korelacja średniego czasu dojścia przypadającego na jednego użytkownika LCU z miejsc zamieszkania oraz z przystanków transportu publicznego. Źródło: opracowanie własne .....	215
Ryc. 3.19. Wyrys ze Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia. Źródło: (Studium 2018) .....	218
Ryc. 4.1. Schemat pięciu reguł Modelu LCU. Źródło: opracowanie własne .....	227

Tab. 1.1. Podział ośrodków usługowych w zależności od ich rangi i zasięgu oddziaływania. Źródło: opracowanie własne na podstawie (Borsa 2010) .....	53
Tab. 1.2. Elementy struktury społeczno-przestrzennej osiedla. Źródło: opracowanie własne na podstawie (Borsa 2010) .....	54
Tab. 1.3. Schematyczne przedstawienie „nieostrych” definicji podziału terytorialnego (nieostry podział granic pomiędzy „swoim” a „obcym” wynika z wysokiego stopnia subiektywizmu w tworzeniu jego granic). Źródło: opracowanie własne .....	66
Tab. 1.4. Zestawienie pozytywnych i negatywnych cech projektów typu <i>Neighbourhood Improvement Districts</i> . Źródło: opracowanie własne na podstawie (Kreutz 2007) .....	87
Tab. 1.5. Trzy poziomy spójności terytorialnej wyróżnione na potrzeby projektu. Źródło: opracowanie własne .....	96
Tab. 2.1. Najważniejsze techniki badawcze wykorzystywane w projekcie Model LCU w ramach strategii <i>mixed-methods research</i> . Źródło: opracowanie własne .....	118
Tab. 2.2. Zakres badań przeprowadzonych w latach 2017–2019 w poszczególnych lokalizacjach objętych projektem. Źródło: opracowanie własne .....	120
Tab. 2.3. Ogólne dane dotyczące próby badawczej. Źródło: GUS (2018) (dane dla miast polskich za rok 2017) oraz Eurostat (2018) (dane dla Kopenhagi za rok 2013, dla Pragi za rok 2017) .....	124
Tab. 2.4. Struktura prób badawczych w grupie użytkowników i mieszkańców z uwzględnieniem sposobu organizacji pomiaru. Źródło: opracowanie własne ....	135
Tab. 2.5. Rozkład próby badawczej w grupie usługodawców. Źródło: opracowanie własne .....	136
Tab. 2.6. Charakterystyka respondentów w próbie usługodawców. Źródło: opracowanie własne .....	137
Tab. 2.7. Wielkość próby badawczej objętej mapowaniem behawioralnym. Źródło: opracowanie własne .....	139
Tab. 2.8. Lista respondentów (interesariuszy), z którymi przeprowadzono wywiady pogłębione Źródło: opracowanie własne .....	141
Tab. 3.1. Charakterystyka osób zaobserwowanych w poszczególnych LCU. Źródło: opracowanie własne .....	150
Tab. 3.2. Charakterystyka respondentów ankiet w poszczególnych LCU. Źródło: opracowanie własne .....	152
Tab. 3.3. Sposób obsługi klienta w badanych punktach usługowych. Źródło: opracowanie własne .....	153
Tab. 3.4. Typy sklepów w poszczególnych LCU. Źródło: opracowanie własne .....	153
Tab. 3.5. Deklarowana przez respondentów wielkość sklepu (punktu usługowego) wyrażona w m <sup>2</sup> . Źródło: opracowanie własne .....	154
Tab. 3.6. Wskaźniki zakorzenienia punktów usługowych w poszczególnych LCU. Źródło: opracowanie własne .....	155
Tab. 3.7. Badane LCU w relacji do innych ośrodków usługowych w otoczeniu. Źródło: opracowanie własne .....	157
Tab. 3.8. Zestawienie mierzalnych elementów przestrzeni publicznych w poszczególnych LCU. Źródło: opracowanie własne na podstawie (Komorowska 2018) .....	160
Tab. 3.9. Rozkład zachowań użytkowników przestrzeni publicznych w poszczególnych LCU. Źródło: opracowanie własne .....	161

Tab. 3.10. Motywacje użytkowników do korzystania z LCU. Źródło: opracowanie własne .....	164
Tab. 3.11. Hierarchia motywów korzystania z LCU. Źródło: opracowanie własne .....	166
Tab. 3.12. Wzory praktyk zaspokajania potrzeb w LCU. Źródło: opracowanie własne .....	167
Tab. 3.13. Charakterystyka funkcjonalna LCU na podstawie wyników ankiet. Źródło: opracowanie własne .....	170
Tab. 3.14. Charakterystyka funkcjonalna LCU – bilans funkcji. Źródło: opracowanie własne .....	171
Tab. 3.15. Charakterystyka funkcjonalna LCU – bilans funkcji z uwzględnieniem częstości załatwiania spraw. Źródło: opracowanie własne .....	172
Tab. 3.16. Wiedza usługodawców o miejscu zamieszkania ich klientów. Źródło: opracowanie własne .....	174
Tab. 3.17. Poziom konkurencyjności w sferze handlu i usług w badanych LCU. Źródło: opracowanie własne .....	175
Tab. 3.18. Ocena położenia punktu handlowego/usługowego przez usługodawców. Źródło: opracowanie własne .....	176
Tab. 3.19. Deklarowana chęć zmiany lokalizacji prowadzenia biznesu. Źródło: opracowanie własne .....	178
Tab. 3.20. Powody ewentualnej zmiany lokalizacji biznesu wg typów osadniczych. Źródło: opracowanie własne .....	179
Tab. 3.21. Czynniki sprzyjające prowadzeniu biznesu Źródło: opracowanie własne .....	180
Tab. 3.22. Punkty usługowe występujące w poszczególnych LCU, zinwentaryzowane w terenie. Źródło: opracowanie własne .....	182
Tab. 3.23. Kumulacje ocen użytkowników i usługodawców w poszczególnych strefach LCU. Źródło: opracowanie własne .....	185
Tab. 3.24. Obliczenia współczynnika koncentracji preferencji przestrzennych wśród użytkowników przestrzeni i usługodawców. Źródło: opracowanie własne .....	187
Tab. 3.25. Wskaźniki potencjału konwersji wśród usługobiorców i usługodawców w poszczególnych LCU. Źródło: opracowanie własne .....	190
Tab. 3.26. Preferowane przez respondentów sposoby dotarcia do LCU. Źródło: opracowanie własne .....	192
Tab. 3.27. Preferencje w sposobach dotarcia do LCU z uwzględnieniem sposobu przeprowadzenia pomiaru i typów osadniczych. Źródło: opracowanie własne ....	193
Tab. 3.28. Statystyki opisowe pomiaru czasu dojścia do LCU – dane w podziale na profile respondentów. Źródło: opracowanie własne .....	194
Tab. 3.29. Subiektywna ocena dostępności LCU. Źródło: opracowanie własne .....	196
Tab. 3.30. Zestawienie obiektywistycznej i subiektywistycznej miary dostępności LCU. Źródło: opracowanie własne .....	197
Tab. 3.31. Częstotliwość odwiedzania LCU wg typów osadniczych w zestawieniu ze średnim czasem dojścia. Źródło: opracowanie własne .....	197
Tab. 3.32. Zestawienie wyników analizy rozmieszczenia punktów usługowych tworzących LCU w badanych miastach za pomocą wskaźnika średniej odległości do najbliższego sąsiada (ANN ratio). Źródło: opracowanie własne .....	200
Tab. 3.33. Liczba i rodzaje przystanków uwzględnione w poszczególnych przypadkach badawczych. Źródło: opracowanie własne .....	212
Tab. 3.34. Zestawienie danych wejściowych oraz uzyskanych w analizie wskaźników opisujących relacyjne oddziaływanie miejsc zamieszkania	



i przystanków transportu publicznego na lokalizację LCU. Źródło: opracowanie własne .....	215
Tab. 4.1. Parametry opisujące relacje między popytem i podażą w LCU w zależności od kontekstu osadniczego. Źródło: opracowanie własne .....	231
Tab. 4.2. Etapy tworzenia LCU w obszarach zurbanizowanych. Źródło: opracowanie własne .....	236





**Książka poprzez rekapitulację aktualnych teorii urbanistycznych i przeprowadzenie interdyscyplinarnych badań empirycznych wnosi nową wiedzę z zakresu planowania lokalnych ośrodków usługowych. Jednocześnie pozycja ta może być dobrą płaszczyzną popularyzacji idei LCU jako instrumentu podniesienia żywotności osiedli mieszkaniowych, zwiększenia ładności przestrzennej w obszarach zurbanizowanych, sprawiedliwego rozdysponowania zasobów czy kształtowania tożsamości lokalnej.**

**Z recenzji dr. hab. Mariana Kachniarza**

**Opracowanie uznaję za potrzebne i mam nadzieję, że dzięki uporządkowanej i klarownej strukturze będzie chętnie czytane przez interesariuszy LCU, niepowiązanych z akademią. (...) Opracowanie przewyższa ograniczenia międzydziedzinowe i faktycznie oferuje wieloaspektowe omówienie LCU. Co nawet istotniejsze, jest to opracowanie silnie zakorzenione w danych empirycznych, powiązanych z poszczególnymi teoretycznie opisanymi elementami LCU.**

**Z recenzji dr. hab. Katarzyny Kajdanek**



**Wydawnictwa Politechniki Wroclawskiej są do nabycia w księgarni  
ul. C.K. Norwida 9, 50-374 Wrocław, tel. 71 328 08 95**

**Prowadzimy sprzedaż wysyłkową: zamawianie.ksiazek@pwr.edu.pl**

**ISBN 978-83-7493-124-3**