

Uwarunkowania i kierunki działań rewitalizacyjnych w Poznaniu



Uwarunkowania i kierunki działań rewitalizacyjnych w Poznaniu

**Praca zbiorowa
pod redakcją Przemysława Ciesiówki**

Seria
Ekspertyzy i Raporty
Instytutu Geografii Społeczno-Ekonomicznej i Gospodarki Przestrzennej
Uniwersytetu im. Adama Mickiewicza w Poznaniu

Tom 1

Uwarunkowania i kierunki działań rewitalizacyjnych w Poznaniu

**Praca zbiorowa pod redakcją
Przemysława Ciesiółki**

Poznań 2017

Wydawca:

Instytut Geografii Społeczno-Ekonomicznej i Gospodarki Przestrzennej
Uniwersytetu im. Adama Mickiewicza w Poznaniu

Recenzenci:

dr Andreas Billert
prof. UAM dr hab. Paweł Churski

Cytowanie:

Ciesiółka P. (red.), 2017. Uwarunkowania i kierunki działań rewitalizacyjnych w Poznaniu.
Ekspertyzy i Raporty IGSEiGP UAM 1. Poznań.

Staszewska S., 2017. Analiza uwarunkowań przestrzenno-funkcjonalnych obszaru rewitalizacji.
W: P. Ciesiółka (red.), Uwarunkowania i kierunki działań rewitalizacyjnych w Poznaniu.
Ekspertyzy i Raporty IGSEiGP UAM, t. 1. Poznań, s. 53–66.

Copyright © Instytut Geografii Społeczno-Ekonomicznej i Gospodarki Przestrzennej
UAM w Poznaniu, Poznań 2017

ISBN 978-83-7986-200-9

Projekt i przygotowanie do druku:

Bogucki Wydawnictwo Naukowe
ul. Górna Wilda 90
61-576 Poznań
biuro@bogucki.com.pl

Fotografia na okładce: Marek Kaczmarczyk

Druk: Uni-druk

Spis treści

Wstęp	7
<i>Przemysław Ciesiółka</i>	
1. Zakres badań nad uwarunkowaniami i kierunkami działań rewitalizacyjnych w Poznaniu	9
<i>Marzena Walaszek, Edyta Bąkowska-Waldmann, Malwina Balcerak</i>	
2. Analiza uwarunkowań społecznych obszaru rewitalizacji	16
<i>Przemysław Ciesiółka, Maciej Głowczyński</i>	
3. Analiza uwarunkowań gospodarczych obszaru rewitalizacji	32
<i>Emilia Bogacka, Małgorzata Donderowicz</i>	
4. Analiza uwarunkowań środowiskowych obszaru rewitalizacji	43
<i>Sylwia Staszewska</i>	
5. Analiza uwarunkowań przestrzenno-funkcjonalnych obszaru rewitalizacji	54
<i>Sylwia Staszewska, Adam Wronkowski, Patryk Kaczmarek, Małgorzata Donderowicz</i>	
6. Analiza infrastruktury społecznej na obszarze rewitalizacji	67
<i>Michał Micek, Wojciech Wachowiak</i>	
7. Analiza uwarunkowań w zakresie przestrzeni publicznych obszaru rewitalizacji	81
<i>Wojciech Wachowiak, Michał Micek</i>	
8. Analiza uwarunkowań transportowo-komunikacyjnych obszaru rewitalizacji	96
<i>Inga Szymanowska, Olga Dajek</i>	
9. Analiza uwarunkowań technicznych obszaru rewitalizacji	112
<i>Edyta Bąkowska-Waldmann, Michał Czepkiewicz, Cezary Brudka</i>	
10. Ocena warunków życia i aktywności mieszkańców obszaru rewitalizacji z wykorzystaniem geoankiety	122
<i>Przemysław Ciesiółka</i>	
11. Kierunki działań rewitalizacyjnych na obszarze rewitalizacji	133
<i>Przemysław Ciesiółka</i>	
12. Podsumowanie	150
Literatura	152

Wstęp

Jednym z celów zapisanych w przyjętej w czerwcu 2017 r. strategii rozwoju Instytutu Geografii Społeczno-Ekonomicznej i Gospodarki Przestrzennej Uniwersytetu im. A. Mickiewicza w Poznaniu jest wzmocnienie współpracy z otoczeniem społeczno-gospodarczym. Uznano przy tym, że szczególnie ważne jest promowanie projektów, które oprócz waloru aplikacyjnego mają również wartość merytoryczną i potencjał publikacyjny. Tymi cechami niewątpliwie charakteryzowała się podjęta w kwietniu 2017 r. współpraca z Urzędem Miasta Poznania, dotycząca wsparcia przy opracowaniu nowego dokumentu kształtującego politykę rozwoju i rewitalizacji centrum miasta, tj. Gminnego Programu Rewitalizacji dla Miasta Poznania.

Samorządy po wejściu w życie w 2015 r. ustawy o rewitalizacji stanęły przed trudnym zadaniem przeformułowania dotychczasowej polityki odnowy terenów zdegradowanych. Nowe wytyczne prawne wymagały jasnych kryteriów określania granic obszarów problemowych, a następnie bardziej szczegółowych i kompleksowych niż dotychczas analiz, w których kluczową rolę miała pełnić pogłębiona diagnoza obszaru rewitalizacji. W dalszej kolejności konieczne było ściśle powiązanie celów i kierunków działań ze zdiagnozowanymi problemami, z wykorzystaniem istniejących potencjałów obszaru rewitalizacji. Tak skonstruowana polityka rewitalizacyjna była o tyle kusząca, że otwierała możliwość zastosowania nowych narzędzi prawnych, takich jak miejscowe plany rewitalizacji czy też specjalne strefy rewitalizacji. Z drugiej jednak strony wymagała dużego nakładu pracy inwentaryzacyjnej, prowadzonej w oparciu o właściwy warsztat badawczy.

Złożoność kwestii opracowania nowych programów rewitalizacji sprawiła, że pracownicy Instytutu Geografii Społeczno-Ekonomicznej i Gospodarki Przestrzennej zostali włączeni w tworzenie nowego programu rewitalizacji w Poznaniu. Stało się to w momencie, gdy ustalone już były granice obszaru rewitalizacji – obejmował on przede wszystkim śródmieście. Wymagane było jednak dokonanie pogłębionej, wieloaspektowej diagnozy tego terenu, a zatem sformułowanie uwarunkowań działań rewitalizacyjnych, a także określenie kierunku przekształceń, w formie celów i projektów rewitalizacyjnych. W kolejnych miesiącach ścisła współpraca pracowników i doktorantów Instytutu z Oddziałem Rewitalizacji Urzędu Miasta Poznania zaowocowała stworzeniem projektu Gminnego Programu Rewitalizacji dla Miasta Poznania. Odbyto przy tym niezliczoną liczbę spotkań z urzędnikami oraz konsultacji społecznych z mieszkańcami i członkami rad osiedli. Efektem tej współpracy będzie przyjęcie ww. dokumentu na sesji Rady Miasta Poznania w listopadzie 2017 r. Natomiast efekt naukowy stanowić będzie niniejsza publikacja pt. „Uwarunkowania i kierunki działań rewitalizacyjnych w Poznaniu”. Zawiera ona fragmenty programu rewitalizacji opracowane przez pracowników i doktorantów Instytutu oraz pełniejsze uzasadnienie naukowe przeprowadzanych analiz, dla którego w samym programie rewitalizacji z przyczyn obiektywnych zabrakło miejsca. Tym samym publikacja stanowić będzie dopełnienie obowiązującego w mieście dokumentu, przyczyniając się do podniesienia poziomu merytorycznego rozwiązań zaproponowanych w programie rewitalizacji oraz do popularyzacji działań rewitalizacyjnych w śródmieściu Poznania.

Warto wspomnieć, że we współpracy z Urzędem Miasta, obok pracowników i doktorantów Instytutu, włączeni zostali także studenci Akademickiego Koła Naukowego Gospodarki Przestrzennej działającego na Wydziale Nauk Geograficznych i Geologicznych Uniwersytetu im. Adama Mickiewicza w Poznaniu. Brali oni udział nie tylko w pracach terenowych przeprowadzanych na potrzeby programu rewitalizacji, ale również współtworzyli obszerne fragmenty niniejszej publikacji. Tym samym zrealizowany został inny cel zapisany w strategii Instytutu, dotyczący włączenia studentów w prace badawczo-eksperckie prowadzone przez Instytut. Należy mieć nadzieję, że efekty tej współpracy będą procentować w ich przyszłej pracy zawodowej.

Na koniec chciałbym podziękować wszystkim osobom, z którymi współpracowaliśmy przy przygo-

towaniu zarówno Gminnego Programu Rewitalizacji dla Miasta Poznania, jak i tej publikacji. Szczególne podziękowania należą się zastępcy dyrektora Biura Koordynacji Projektów i Rewitalizacji Miasta, Katarzynie Parysek, oraz kierownikowi Oddziału Rewitalizacji, Lechowi Podbrezowi, za wiele godzin rozmów, które doprowadziły do stworzenia, mam nadzieję, udanego programu rewitalizacji, dr. Łukaszowi Mikule, przewodniczącemu Komisji Polityki Przestrzennej Rady Miasta Poznania, za niezwykle cenne uwagi w trakcie prac na programem, a także prof. UAM dr. hab. Pawłowi Churskiemu i dr. Andreasowi Billertowi, którzy byli recenzentami tej publikacji i niewątpliwie przyczynili się do podniesienia jej poziomu merytorycznego.

Przemysław Ciesiółka

redaktor tomu

Przemysław Ciesiółka

Uniwersytet im. A. Mickiewicza w Poznaniu

1. Zakres badań nad uwarunkowaniami i kierunkami działań rewitalizacyjnych w Poznaniu

Rewitalizacja jest często doświadczanym, ale wciąż mało zrozumiałym zjawiskiem zachodzącym w otaczającej nas przestrzeni (Roberts, Sykes 2000). Definiuje się ją jako proces wyprowadzania ze stanu kryzysowego obszarów zdegradowanych poprzez działania całościowe, integrujące interwencję na rzecz społeczności lokalnej, przestrzeni i lokalnej gospodarki, skoncentrowane terytorialnie i prowadzone w sposób zaplanowany oraz zintegrowany poprzez programy rewitalizacji. Rewitalizacja w praktyce ma jednak bardzo różny przebieg, silnie uzależniony od lokalnych uwarunkowań. Mimo to tendencja odradzania się miast jest wyraźna i niemożliwa do zatrzymania (Majer 2014). Dotyczyć ona będzie przede wszystkim miast, w których zdołano odczytać wymagania nowej fazy gospodarki i korzysta się z dobrych stron procesu integracji i globalizacji (por. Mykhnenko, Turok 2008).

Pojęcie rewitalizacja stanowi polski odpowiednik procesów określanymi współcześnie w literaturze angielskiej jako *regeneration* i *renewal*, a w niemieckiej *Stadterneuerung* (por. Bryx, Jadach-Sepiolo 2009, Majer 2014). Należy jednak zaznaczyć, że w krajach zachodnich proces ten przechodził intensywne przemiany i w związku z tym również zmieniało się jego nazewnictwo. Przeobrażenia miast zachodzące w latach 50. określano mianem rekonstrukcji (*reconstruction*), w latach 60. rewitalizacji (*revitalisation*),

w latach 70. odnowy (*renewal*), w latach 80. ponownego rozwoju (*redevelopment*), a w latach 90. regeneracji (*regeneration*) (Lichfield 1992, Roberts, Sykes 2000, Parysek 2015). Niemniej w Polsce przyjęto nazywać rewitalizacją wszelkie pozytywne zmiany zachodzące na obszarach problemowych.

Dość powszechnie rewitalizację traktuje się jako element cyklu przemian współczesnego miasta, wiążąc ją z procesem reurbanizacji (por. van den Berg i in. 1982). Przypisuje się zatem rolę rewitalizacji jako przeciwdziałania suburbanizacji i dezurbanizacji za sprawą odnowy centrum miasta i w rezultacie przyciągania nowych mieszkańców (Lorens 2007). W efekcie przywraca się historyczną rolę terenów śródmiejskich jako miejsca skupiającego życie gospodarcze, społeczne i kulturowe kosztem terenów podmiejskich (Parysek, 2005). Rewitalizacja jest także elementem współczesnych koncepcji rozwoju miast. Nawiązują do niej idea nowego urbanizmu (*new urbanism*) i koncepcja inteligentnego rozwoju (*smart growth*). Zwolennicy nowego urbanizmu podkreślają m.in., że planowanie przestrzenne powinno nawiązywać do tradycji i regionalnego charakteru miejsca, tworzyć miasta zwarte i zróżnicowane przestrzennie i funkcjonalnie. Drogą do osiągnięcia tego celu jest m.in. rewitalizacja centrum. Podobnie koncepcja rozwoju inteligentnego zakłada m.in. oszczędne wykorzystanie terenu, poprawę dostępności pieszej i promocję zwartej

zabudowy, co jest zbieżne z celami działań rewitalizacyjnych (por. Mierzejewska 2009).

Prowadzona w ramach rewitalizacji ingerencja w wybrane dzielnice oznacza nowy rozwój miasta, jego *przebudowę*, która może doprowadzić do wzrostu konkurencyjności całego ośrodka miejskiego. W tym sensie rewitalizację traktuje się zatem jako efekt konkurowania z innymi ośrodkami o pozyskanie nowych mieszkańców, przedsiębiorców i turystów (Musterd 2006). Wiąże to rewitalizację z procesem globalizacji, bowiem przemiany zdegradowanych fragmentów miast przyczyniają się do wzrostu znaczenia miasta w globalnym systemie powiązań ekonomicznych, kulturowych i ideologicznych między społecznościami ludzkimi (Lorens 2007). Z drugiej strony często podkreśla się rolę rewitalizacji jako procesu zmierzającego do zrównoważonego rozwoju całego miasta, poprzez dostarczanie impulsów obszarom „szczególnej troski” (Billert 2007). Z tego względu rewitalizacja nie może dotyczyć całego miasta, obejmuje ona jedynie wybrane jego fragmenty charakteryzujące się szczególnym natężeniem problemów (Roberts 2000). Pozytywne zmiany zachodzące na tych obszarach będą korzystnie oddziaływać na całe miasto. W związku z tym zasady zrównoważonego rozwoju leżą u podstaw programowania rewitalizacji, a wskaźniki zrównoważonego rozwoju stają się użyteczne w kontekście monitorowania stopnia realizacji celów rewitalizacji (Topczewska 2009).

Warto wreszcie podkreślić znaczenie partnerstwa i partycypacji społecznej w rewitalizacji, które w oparciu o wiele doświadczeń państw europejskich są warunkiem udanej odnowy obszarów zdegradowanych. W tym względzie należy odnieść się do idei współzrządzenia i współzarządzania (*local governance*), która zakłada, że ustalanie i realizacja lokalnej polityki rozwoju jest zbiorem działań podejmowanych w warunkach wielopodmiotowości oraz wielowymiarowości (Ochojski 2014). Takie podejście przyświeca zarówno etapowi programowania, jak i realizacji działań rewitalizacyjnych. Należy w końcu podkreślić, że również aktualne regulacje prawne obowiązujące w Polsce zachęcają do korzystania z bardziej dojrzałych form partycypacji społecznej w rewitalizacji.

Do końca lat 90. XX w. w Polsce w niewielkim stopniu wykorzystano jednak z doświadczeń europejskich w zakresie rewitalizacji. Działo się tak pomimo obserwowanych w miastach szeregu problemów społeczno-gospodarczych i przestrzennych. Odnowa

obszarów zdegradowanych nie była ujęta w polityce strategicznego rozwoju kraju, w rezultacie brakowało zarówno rozwiązań prawnych, jak i środków finansowych na jej realizację. Dostrzeżenie potrzeby podjęcia działań rewitalizacyjnych nastąpiło wraz z wejściem Polski do Unii Europejskiej. W krajowych i regionalnych programach operacyjnych z lat 2004–2013 rewitalizacja stała się ważnym elementem kształtowania zrównoważonego i spójnego rozwoju kraju. W ślad za tym zaplanowano znaczne środki finansowe, które pozwoliły na zrealizowanie szeregu projektów rewitalizacyjnych w wielu miastach w Polsce. Nie uniknięto przy tym różnych błędów, polegających niekiedy na prowadzeniu fasadowych działań, które nie przynosiły spodziewanych efektów. Mimo to ogólny bilans dwóch pierwszych okresów programowania funduszy europejskich należy ocenić pozytywnie. Niewątpliwie pozwolił on „oswoić się” samorządom lokalnym z potrzebą podejmowania działań naprawczych na obszarach kryzysowych. Na bazie tych doświadczeń w ostatnich latach stworzono w Polsce system wsparcia rewitalizacji, którego filary stanowią: 1) ujęcie rewitalizacji w polityce strategicznej kraju i zagwarantowanie środków finansowych na realizację działań rewitalizacyjnych, 2) opracowanie rozwiązań legislacyjnych usprawniających proces rewitalizacji, a także – jako uzupełnienie dla dwóch powyższych rozwiązań – 3) prowadzenie działań promocyjno-informacyjnych w zakresie rewitalizacji.

Odniesienia do rewitalizacji można obecnie znaleźć w większości dokumentów strategicznych kształtujących politykę rozwoju społeczno-gospodarczego i przestrzennego Polski. W Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 jedną z głównych zasad rozwoju jest preferencja regeneracji (odnowy) nad zajmowaniem nowych terenów pod zabudowę. W określonych w Krajowej Strategii Rozwoju Regionalnego obszarach strategicznych wyzwaniem znalazła się konieczność zapewnienia spójności wewnętrznej kraju i niedopuszczenia do nadmiernych różnicowań przestrzennych. Restrukturyzacja i rewitalizacja miast ma tę spójność zapewnić. Z kolei w Krajowej Polityce Miejskiej rewitalizację określono jako jeden z „wątków tematycznych”, dotyczących najistotniejszych obszarów funkcjonowania miast. W Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju zaplanowano stworzenie „pakietu działań” na rzecz wsparcia samorządów w programowaniu i realizacji rewitalizacji, który w rezultacie ma wpłynąć na upowszechnianie

rewitalizacji jako ważnego elementu rozwoju miast, zapewniającego trwałość zasad i instrumentów, kompleksowość, mechanizmy finansowania, usprawnienia prawno-instytucjonalne oraz przejrzysty system monitorowania i ewaluacji. Rolę rdzenia systemu rewitalizacji w Polsce ma jednak pełnić Narodowy Plan Rewitalizacji. To w tym dokumencie wskazano, że do 2023 r. na wsparcie działań związanych z rewitalizacją zostanie przeznaczonych minimum 25 mld zł, pochodzących przede wszystkim z funduszy Unii Europejskiej, w tym z dotacji na poziomie krajowym, regionalnym, a także nisko oprocentowanych pożyczek w ramach Inicjatywy JESSICA.

W 2015 r. weszła w życie ustawa o rewitalizacji, która jest pierwszym dokumentem prawnym regulującym w Polsce odnowę obszarów zdegradowanych. Podnosi ona w istotnym stopniu rangę tego procesu i nadaje mu nowy kształt, wprowadzając niespotykane dotąd w kraju uregulowania (por. Rogatka i in. 2015; Lorens 2016; Szlachetko, Borówka 2017). Ustawa o rewitalizacji m.in.:

- definiuje rewitalizację jako proces wyprowadzania ze stanu kryzysowego obszarów zdegradowanych, prowadzony w sposób kompleksowy, poprzez zintegrowane działania na rzecz lokalnej społeczności, przestrzeni i gospodarki, skoncentrowane terytorialnie, podejmowane przez interesariuszy rewitalizacji na podstawie gminnego programu rewitalizacji;
- określa rewitalizację jako fakultatywne zadanie własne gminy, które jest realizowane w sposób jawny i przejrzysty;
- wskazuje, że partycypacja społeczna w procesie rewitalizacji obejmuje przygotowanie, prowadzenie i ocenę rewitalizacji w sposób zapewniający aktywny udział interesariuszy, w tym prowadzenie konsultacji społecznych oraz powołanie komitetu rewitalizacji;
- określa zasady wyznaczania obszarów zdegradowanych i obszarów rewitalizacji, przy czym przez obszar zdegradowany rozumie się obszar gminy znajdujący się w stanie kryzysowym z powodu koncentracji negatywnych zjawisk społecznych, w szczególności bezrobocia, ubóstwa, przestępczości, niskiego poziomu edukacji lub kapitału społecznego, a także niewystarczającego poziomu uczestnictwa w życiu publicznym i kulturalnym, oraz dodatkowo negatywnych zjawisk gospodarczych, środowiskowych,

przestrzenno-funkcjonalnych lub technicznych, a przez obszar rewitalizacji rozumie się całość lub część obszaru zdegradowanego, cechującą się szczególną koncentracją negatywnych zjawisk, na której z uwagi na istotne znaczenie dla rozwoju lokalnego gmina zamierza prowadzić rewitalizację;

- określa umocowanie prawne gminnego programu rewitalizacji, w tym zakres dokumentu, zasady jego uchwalania, a także sposoby oceny aktualności i stopnia jego realizacji;
- wiąże programowanie rewitalizacji z planowaniem przestrzennym, w szczególności wprowadzając obowiązek przenoszenia zapisów gminnych programów rewitalizacji do studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego;
- umożliwia tworzenie specjalnych stref rewitalizacji, w ramach których dla usprawnienia realizacji przedsięwzięć rewitalizacyjnych dopuszcza się m.in. wprowadzenie zakazu wydawania decyzji o warunkach zabudowy, udzielanie przez gminę dotacji właścicielom lub użytkownikom wieczystym budynków na wykonanie robót budowlanych lub prac konserwatorskich i prac restauratorskich;
- wprowadza możliwość uchwalenia miejscowych planów rewitalizacji (pełne regulacje w tym zakresie zawarte są w ustawie o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym i rozporządzeniu wykonawczym), które są szczególnym rodzajem miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, pozwalającym m.in. na zawieranie umów urbanistycznych z potencjalnymi inwestorami, a także umożliwiającym dokonywanie szczegółowych analiz urbanistycznych, w tym wizualizacji przyszłego zagospodarowania (por. Ciesiółka 2017).

Procedura tworzenia gminnych programów rewitalizacji i wyznaczania obszarów rewitalizacji w oparciu o ustawę rodzi wśród samorządów lokalnych pewne trudności. Są one częściowo związane z rozwlekłością procedury prawnej, a także brakiem doświadczeń w stosowaniu nowych narzędzi legislacyjnych (por. Rogatka i in. 2015). W rezultacie do 2023 r. dopuszczono realizację działań rewitalizacyjnych na uproszczonych zasadach, z pominięciem powyższych rozwiązań prawnych. Część ośrodków

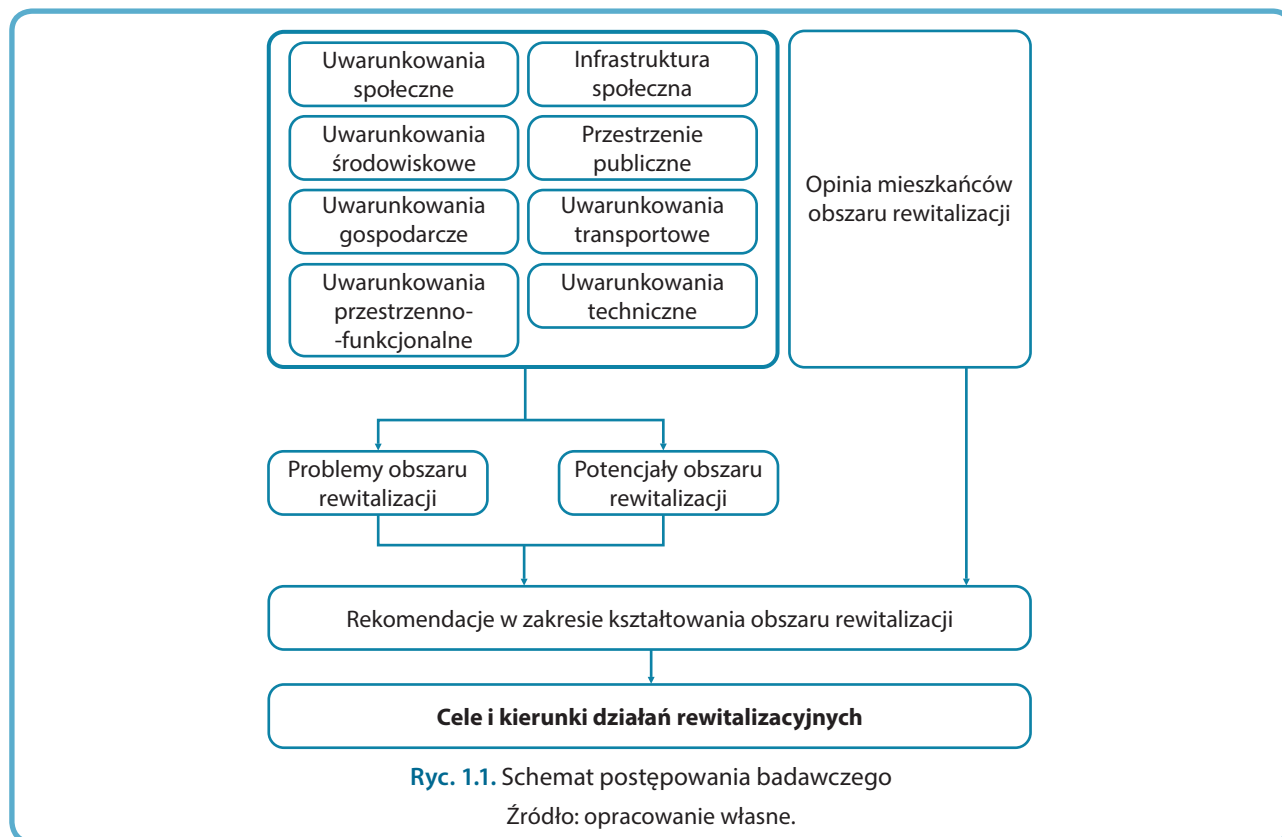
miejskich zdecydowała się jednak na skorzystanie z zapisów ustawy o rewitalizacji, widząc w niej nadzieję na usprawnienie podejmowanych dotychczas inicjatyw. W tej grupie, obok Gdańska i Łodzi, uznawanych za liderów procesu rewitalizacji, znalazł się także Poznań.

Doświadczenia władz miasta Poznania w zakresie programowania rewitalizacji i realizacji projektów rewitalizacyjnych są szczególnie interesujące. Podejmowane na przestrzeni ostatnich dziesięciu lat konsekwentne działania na obszarach zdegradowanych – Śródcie, Ostrowie Tumskim, Chwaliszewie, Jeżycach i Łazarzu – przyczyniły się do zmiany oblicza tych dzielnic, zarówno w sferze społeczno-gospodarczej, jak i przestrzennej (por. m.in. Tölle 2007; Podbrzez, Szwarz-Gosiewska 2010; Kaźmierczak i in. 2011; Luczys 2013; Ciesiołka 2014; Bardzińska-Bonenberg 2017). Nowa perspektywa finansowa Unii Europejskiej i fakt skorzystania z przepisów ustawy o rewitalizacji otwierają nowe możliwości dla procesu rewitalizacji w mieście. Uchwałą nr XXXVIII/648/VII/2016 z dnia 22.11.2016 r. wyznaczony został w Poznaniu obszar rewitalizacji. Obejmuje on przede wszystkim pięć śródmiejskich osiedli (Stare Miasto, Jeżyce, św. Łazarz, Wilda, Ostrów Tumski – Śródka – Zawady – Koman-doria), a także fragmenty osiedli: Główna, Górczyn, Rataje, Sołacz i Starołęka – Minikowo – Marlewo, głównie o charakterze przemysłowym, powoj-skowym i pokolejowym oraz sportowo-rekreacyjnym, bezpośrednio sąsiadujące z zasadniczą częścią obszaru rewitalizacji i tworzące z nim integralną całość funkcjonalno-przestrzenną. Powierzchnia wyznaczonego obszaru rewitalizacji wynosi 2462 ha, co stanowi 9,40% powierzchni całego miasta. Dla tego obszaru jesienią 2017 r. planowane było uchwalenie Gminnego Programu Rewitalizacji dla Miasta Poznania. W dokumencie tym określono cele rewitalizacji i kierunki działań oraz 97 projektów rewitalizacyjnych o zróżnicowanym charakterze.

Niniejsza praca stanowi zbiór analiz dotyczących obszaru rewitalizacji Poznania, wykonanych przez pracowników, doktorantów i studentów Instytutu Geografii Społeczno-Ekonomicznej i Gospodarki Przestrzennej, które w dużej mierze zostały wykorzystane w trakcie sporządzania Gminnego Programu Rewitalizacji dla Miasta Poznania. Część badań wykonywana była jednak w związku z opracowaniem innych projektów, tj. Mapy Potrzeb Lokalnych Śródmieścia Poznania na rok 2016 czy też Poznańskiej

Mapy Barrier z lat 2016–2017. Głównym celem badań była analiza i ocena uwarunkowań rozwoju obszaru rewitalizacji w Poznaniu i na tej podstawie sformułowanie celów i kierunków rewitalizacji, a także wieloaspektowych projektów rewitalizacyjnych. Na tak określony cel główny składają się następujące cele szczegółowe: 1) analiza uwarunkowań społecznych, gospodarczych, przestrzenno-funkcjonalnych (w tym przestrzeni publicznych i infrastruktury społecznej), transportowych, technicznych i środowiskowych funkcjonowania obszaru rewitalizacji, 2) określenie problemów i potencjałów obszaru rewitalizacji w każdej ze sfer, 3) zbadanie opinii mieszkańców na temat funkcjonowania obszaru rewitalizacji, 4) sformułowanie rekomendacji w zakresie kształtowania obszaru rewitalizacji, 5) wyznaczenie celów i kierunków działań rewitalizacyjnych, które będą eliminować zdiagnozowane problemy i wykorzystywać istniejące potencjały obszaru rewitalizacji (ryc. 1.1).

Przyjęty schemat badawczy ma swoje uzasadnienie w literaturze, a także aktualnych regulacjach prawnych. Pierwszym etapem programowania rewitalizacji powinna być szczegółowa analiza obszaru rewitalizacji, w tym jego problemów i potencjałów w sferze społecznej, gospodarczej, środowiskowej, przestrzenno-funkcjonalnej i technicznej, która powinna doprowadzić do określenia celów rewitalizacji, a w dalszej kolejności projektów rewitalizacyjnych (Roberts 2000). Warunkiem powodzenia procesu rewitalizacji jest zatem stworzenie planu działań, w którym w usystematyzowany sposób określona zostanie wizja odnowy, możliwa do osiągnięcia w określonej perspektywie czasowej (Parkinson 1996). Szczególne znaczenie ma tutaj długofalowość podejmowanych działań oraz pewnego rodzaju cierpliwość w oczekiwaniu na efekty rewitalizacji (Shutt 2000). Innym bardzo ważnym czynnikiem warunkującym efektywne programowanie i realizację procesu rewitalizacji jest integracja w układzie wertykalnym i horyzontalnym. Przez integrację wertykalną rozumie się przy tym konieczność uwzględnienia w procesie rewitalizacji uwarunkowań krajowych, regionalnych, lokalnych, a w największym stopniu uwarunkowań sąsiedzkich, które w niniejszej pracy pełniły wiodącą rolę. Z kolei integracja horyzontalna polega na włączeniu jak najszerszego grona interesariuszy w proces rewitalizacji miasta, w tym przede wszystkim mieszkańców, przedsiębiorców i organizacji pozarządowych (Carley 1996, za: Carter 2000). Taki schemat programowania



rewitalizacji, dodatkowo dostosowany do polskich uwarunkowań, został przedstawiony m.in. w pracach Behr i in. (2003), Janasa i in. (2010), Lorensa (2010) i Ciesiółki (2012). Odpowiada on ponadto zakresowi określonemu w art. 15 ust. 1 pkt 1 ustawy o rewitalizacji.

Publikacja składa się z dwunastu rozdziałów. W rozdziale 1 opisano cel i zakres badań, a także przedstawiono ich uzasadnienie. W rozdziałach od 2 do 9 analizą objęto pięć sfer istotnych w kwestii kształtowania procesu rewitalizacji, tj. sferę społeczną (rozdział 2), sferę gospodarczą (rozdział 3), sferę środowiskową (rozdział 4), sferę przestrzenną (rozdziały 5–8) i sferę techniczną (rozdział 9). Analiza sfery społecznej, kluczowej w całym procesie rewitalizacji, obejmuje takie zagadnienia, jak stan i struktura ludności, sytuacja na rynku pracy, identyfikacja zjawiska ubóstwa i jego przyczyn, poziom edukacji, zjawiska przestępczości oraz uczestnictwa w życiu publicznym. Sfera gospodarcza, stanowiąca uzupełnienie dla aspektu społecznego, obejmuje kwestię miejsca prowadzenia działalności gospodarczej, stopień przedsiębiorczości oraz kondycję lokalnych przedsiębiorstw. Opis sfery środowiskowej odnosi się do: funkcjonowania środowiska przyrodniczego,

przekroczenia standardów środowiska oraz obecności odpadów stwarzających zagrożenie. W zakresie sfery przestrzennej scharakteryzowano rozwiązania urbanistyczne występujące na obszarze rewitalizacji, wyposażenie w infrastrukturę społeczną, dostęp do podstawowych usług publicznych, przestrzenie publiczne, a także system transportowy i obsługę komunikacyjną obszaru rewitalizacji. W końcu w aspekcie technicznym zbadano stan techniczny budynków, obecność zabytków na obszarze rewitalizacji, a także wyposażenie w infrastrukturę techniczną. Dla powyższych sfer sformułowano problemy i potencjały, które będą oddziaływać na przyszły rozwój obszaru rewitalizacji. Następnie analizą objęto opinie mieszkańców na temat funkcjonowania obszaru rewitalizacji (rozdział 10). Jest to niezwykle ważny aspekt badań, pozwala bowiem zweryfikować wcześniejsze poglądy wynikające z analizy danych statystycznych. Na wstępie rozdziału 11 określono dotychczasowe kierunki działań rewitalizacyjnych formułowane w programach rewitalizacji w latach 2006–2017. Następnie przedstawiono aktualne rekomendacje w zakresie kształtowania obszaru rewitalizacji, powstałe na bazie przeprowadzonych wcześniej

działań. W końcu wyznaczono cele i kierunki działań, a także opisano projekty rewitalizacyjne, pogrupowane w ramach 14 przedsięwzięć. W rezultacie działania rewitalizacyjne powinny doprowadzić do podniesienia poziomu życia, stworzenia lepszych warunków zamieszkania, pracy, komunikacji czy też korzystania z usług i wypoczynku (aspekt społeczny), generować powstanie nowych impulsów rozwoju gospodarczego, rozwój istniejących lub implementację nowych działalności, rozbudzenie mechanizmów rynkowych, czy też przyciąganie inwestorów (aspekt gospodarczy), doprowadzić do poprawy stanu środowiska przyrodniczego, a w szczególności jakości powietrza atmosferycznego, stanu wód powierzchniowych i podziemnych oraz zmniejszenia produkcji odpadów (aspekt środowiskowy), doprowadzić do nadania nowego wyglądu obszarowi rewitalizacji, do

poprawy stanu technicznego budynków i przestrzeni publicznych, usprawnienia komunikacji (aspekt przestrzenno-funkcyjny), a także doprowadzić do poprawy stanu technicznego infrastruktury technicznej (aspekt techniczny). W ostatnim rozdziale pracy – 12 – przedstawiono podsumowanie.

Podstawą analiz obszaru rewitalizacji był podział na 64 jednostki przestrzenne, nazwane w dalszej części opracowania „obszarami” (ryc. 1.2, tab. 1.1). Ich wydzielenie opierało się na indywidualnej roli pełnionej przez dany teren w strukturze przestrzenno-funkcyjnej miasta. W praktyce oznaczało to wydzielenie obszarów o podobnym typie zabudowy lub pełnionej funkcji. W ramach tych jednostek przeanalizowano przede wszystkim problemy społeczne i gospodarcze. Do analizy problemów w sferze przestrzenno-funkcyjnej, technicznej i środowiskowej

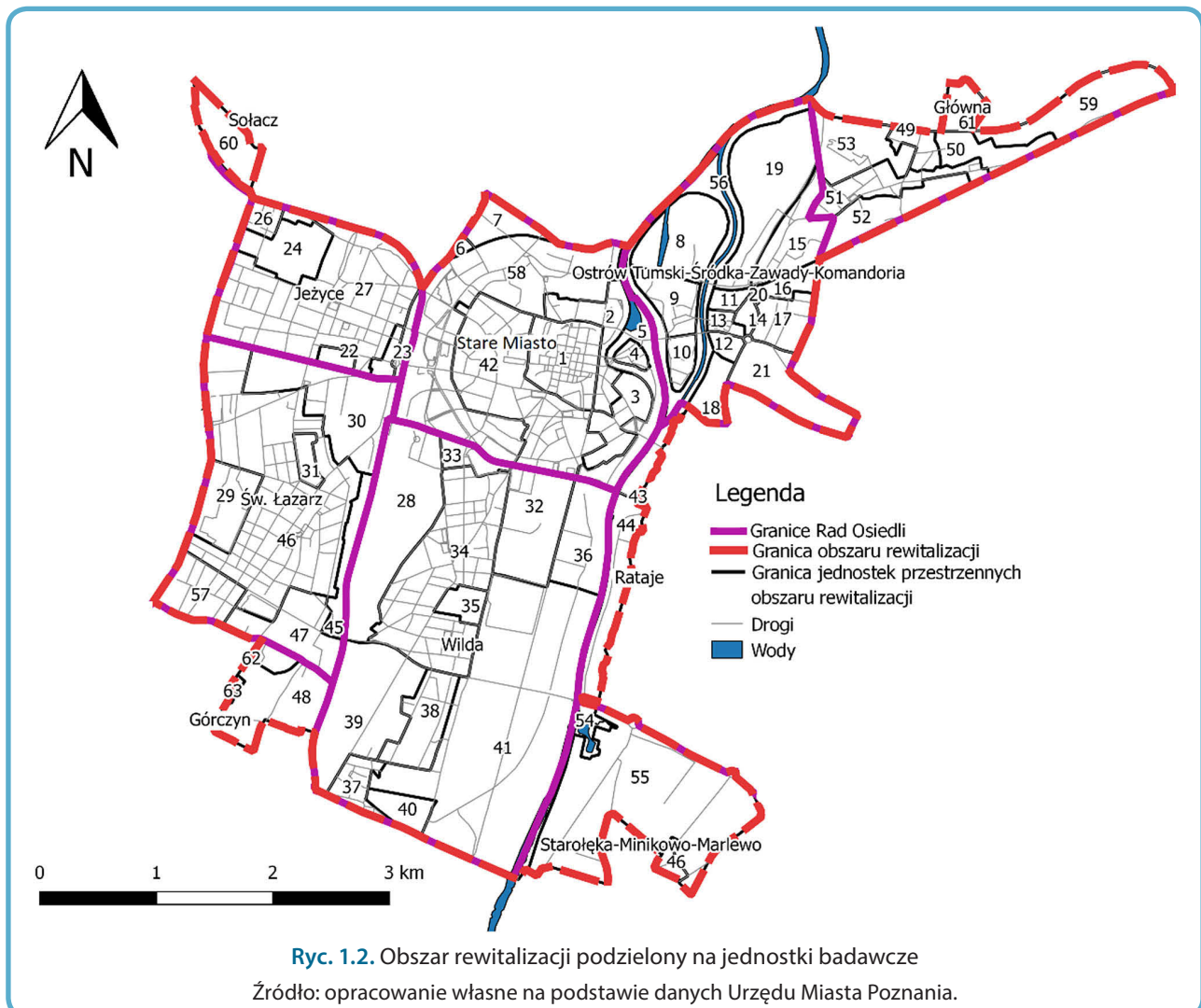


Tabela 1.1. Jednostki badawcze (obszary) w podziale na osiedla

Nazwa osiedla	Numer obszaru
Główna	49, 50, 51, 52, 53, 59, 61
Górczyn	48, 62, 63
Jeżyce	22, 23, 24, 25, 26, 27
Ostrów Tumski – Śródka – Zawady – Komandoria	8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 56
Rataje	43, 44
Sołacz	60
Stare Miasto	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 42, 58
Starołęka – Minikowo – Marlewo	54, 55, 64
św. Łazarz	29, 30, 31, 45, 46, 47, 57
Wilda	28, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Miasta Poznania.

wykorzystano w dużej mierze inne podziały, wynikające ze specyfiki danego zjawiska. Przyjęte w pracy podziały na jednostki badawcze mają charakter umowny i służą jedynie lepszemu zobrazowaniu analizowanych zjawisk.

Metody i techniki badawcze zastosowane na poszczególnych etapach postępowania badawczego zostały szczegółowo opisane w kolejnych rozdziałach, w odniesieniu do specyfiki analizowanych zagadnień. Należy do nich zaliczyć przede wszystkim: analizę statystyczną, prezentację graficzną, analizę *desk research*, dyferencjał semantyczny, analizę dostępności, geoankietę i inwentaryzację terenową (urbanistyczną). Wśród podstawowych źródeł danych należy wymienić materiały statystyczne i dokumenty strategiczne udostępnione przez Urząd Miasta Poznania, wyniki inwentaryzacji terenowej, a także wyniki badań ankietowych przeprowadzonych w oparciu o geoankietę.

Badania terenowe odbyły się w 2017 r., geoankietę wykonano w 2016 r. Dane statystyczne natomiast pochodzą głównie z lat 2011–2015. Wykorzystane źródła zostały szczegółowo omówione w dalszej części pracy, przy opisie analizowanych zagadnień.

Właściwe zaprogramowanie rewitalizacji jest warunkiem koniecznym do zapoczątkowania procesu odnowy zdegradowanych dzielnic. W przypadku miasta Poznania Gminny Program Rewitalizacji stanowić będzie kontynuację dokumentów sporządzanych w latach 2006–2013. Niniejsze opracowanie będzie zatem kolejnym etapem realizującym ideę rewitalizacji kroczącej, w której na bieżąco dostosowuje się lokalną politykę rewitalizacyjną do zmieniających się uwarunkowań społeczno-gospodarczych, finansowych i prawnych.

2. Analiza uwarunkowań społecznych obszaru rewitalizacji

Realizacja programów rewitalizacji jest procesem długotrwałym, w którym określona sekwencja działań ma na celu odnowę społeczną, gospodarczą i przestrzenną obszaru zdegradowanego (Heller 2002). Jednym z komponentów kompleksowo realizowanego programu rewitalizacji powinny być projekty o charakterze społecznym, obejmujące społeczność lokalną zamieszkałą na danym obszarze, przy czym projekty te mogą dotyczyć działań polegających np. na udzieleniu pomocy osobom mniej uprzywilejowanym z powodu ubóstwa czy też bezrobocia, ale także na angażowaniu społeczności lokalnej w sam proces rewitalizacji. Jak twierdzi Leszkowicz-Baczyński (2015), celem rewitalizacji społecznej jest podniesienie jakości życia mieszkańców danego terenu, a rewitalizacja społeczna stanowi nie tyle uzupełnienie innych typów działań rewitalizacyjnych, które nakierowane są na poprawę infrastruktury miast, ile podstawowy składnik i warunek skuteczności kompleksu podejmowanych działań. Można zatem stwierdzić, że działania społeczne na obszarze kryzysowym mają fundamentalne znaczenie dla powodzenia całego procesu rewitalizacji.

Jedną z przyczyn degradacji społecznej miast jest to, że – jak argumentuje Herbst (2008) – zatłoczone, zanieczyszczone oraz nie bardzo bezpieczne centra przegrywają w konkurencji z przedmieściami i dzielnicami rezydencjalnymi, przy czym z centrum miasta wyprowadzają się ludzie średnio zamożni i zamożni,

a pozostają w nich ci, których nie stać na kupno czy zamianę mieszkania – osoby biedne, starsze, mało zaradne. W poszukiwaniu lepszych warunków życia mieszkańcy dzielnic śródmiejskich migrują zwłaszcza do stref podmiejskich, a proces ten wywołuje w konsekwencji zmiany struktury demograficznej tych dzielnic, np. postępujące starzenie się społeczeństwa. Takie obszary stają się często obszarami szczególnej koncentracji negatywnych zjawisk społecznych: bezrobocia, ubóstwa czy przestępczości. Jak twierdzi Kaczmarek (1988), obserwowany w ostatnich latach proces intensywnych migracji do stref podmiejskich miast oraz przejście społeczeństwa polskiego do fazy tzw. starości demograficznej wymaga identyfikacji spodziewanych kierunków zmian i związanych z nimi wyzwań w zakresie lokalnych polityk rozwoju, w tym podczas planowania procesów rewitalizacyjnych. Należy uznać, że specjalną pomocą w zakresie planowania i realizacji procesów rewitalizacyjnych powinny być objęte osoby starsze, mniej zaradne, bezrobotne, ubogie.

Bezrobocie jest najczęściej stosowanym wskaźnikiem służącym identyfikacji stopnia degradacji społecznej danego obszaru. W szczególności wskaźnika stopy bezrobocia używa się do charakterystyki sytuacji społecznej w dzielnicach śródmiejskich, w których głównie obserwuje się koncentrację niekorzystnych zjawisk (Słodczyk 2001; Węclawowicz 2001; Praweńska-Skrzypek, Porębski 2003; Muzioł,

Węclawowicz 2009; Zborowski 2009). Zborowski (2009) zalicza do nich utrwalanie pewnych niekorzystnych wzorców związanych z biernością, bezczynnością i bezradnością oraz przekazywanie ich kolejnym pokoleniom, a także wskazuje, że często sytuacja ta wywołuje wzrost przestępczości oraz inne zachowania patologiczne. Ponadto, jak argumentuje autor, brak środków niezbędnych do zaspokojenia podstawowych potrzeb jest przejawem degradacji społecznej w wymiarze ekonomicznym, czego skutkiem może być zjawisko ubóstwa. Bezrobocie koncentruje się w centralnych częściach obszarów śródmiejskich, a co za tym idzie – ubóstwo dotyka mieszkańców tych miejsc. Warto podkreślić, że problemy biedy, bezrobocia, przestępczości nader często współwystępują.

Konieczność rewitalizacji obszarów śródmiejskich wynika zatem z dynamicznie zachodzących procesów społecznych, gospodarczych i przestrzennych, związanych z fazą rozwoju miast zwaną suburbanizacją (Klaassen i in. 1981). Jak zauważają Stanilov i Sykora, (2014) w krajach postsocjalistycznych proces suburbanizacji stał się naturalnym, a wręcz dominującym etapem rozwoju obszarów wielkomiejskich. Zmiany społeczno-demograficzne zachodzące na obszarze kryzysowym związane są zatem z odpływem kapitału społecznego (Coleman 1968, 1988; Putnam 1995), w fazie depopulacji centrów miast – na tereny podmiejskie. Emanacją środowiska lokalnego oraz tkwiących w nim zasobów jest np. szkoła lokalna.

Jednym z elementów diagnozy społecznej może być zatem także środowisko szkoły, będące pewną matrycą społeczności lokalnej. Wyniki edukacyjne uczniów mogą stanowić pośrednio informację na temat zasobów rodziny (np. ekonomicznych, intelektualnych), z której uczniowie ci pochodzą, oraz tym samym wskazywać na problemy występujące w danej społeczności. Istotną kwestią, która w sposób znaczący wpływać może na proces przyswajania wiedzy przez ucznia, są patologie społeczne w środowisku rodzinnym (np. przestępczość, alkoholizm). Jak wykazują badania prowadzone w rodzinach dysfunkcyjnych, alkoholizm rodziców i związane z tym często ubóstwo oddziałują na obniżenie zdolności intelektualnych dziecka i utrudniają rozwijanie naturalnych zdolności (Świta 2013).

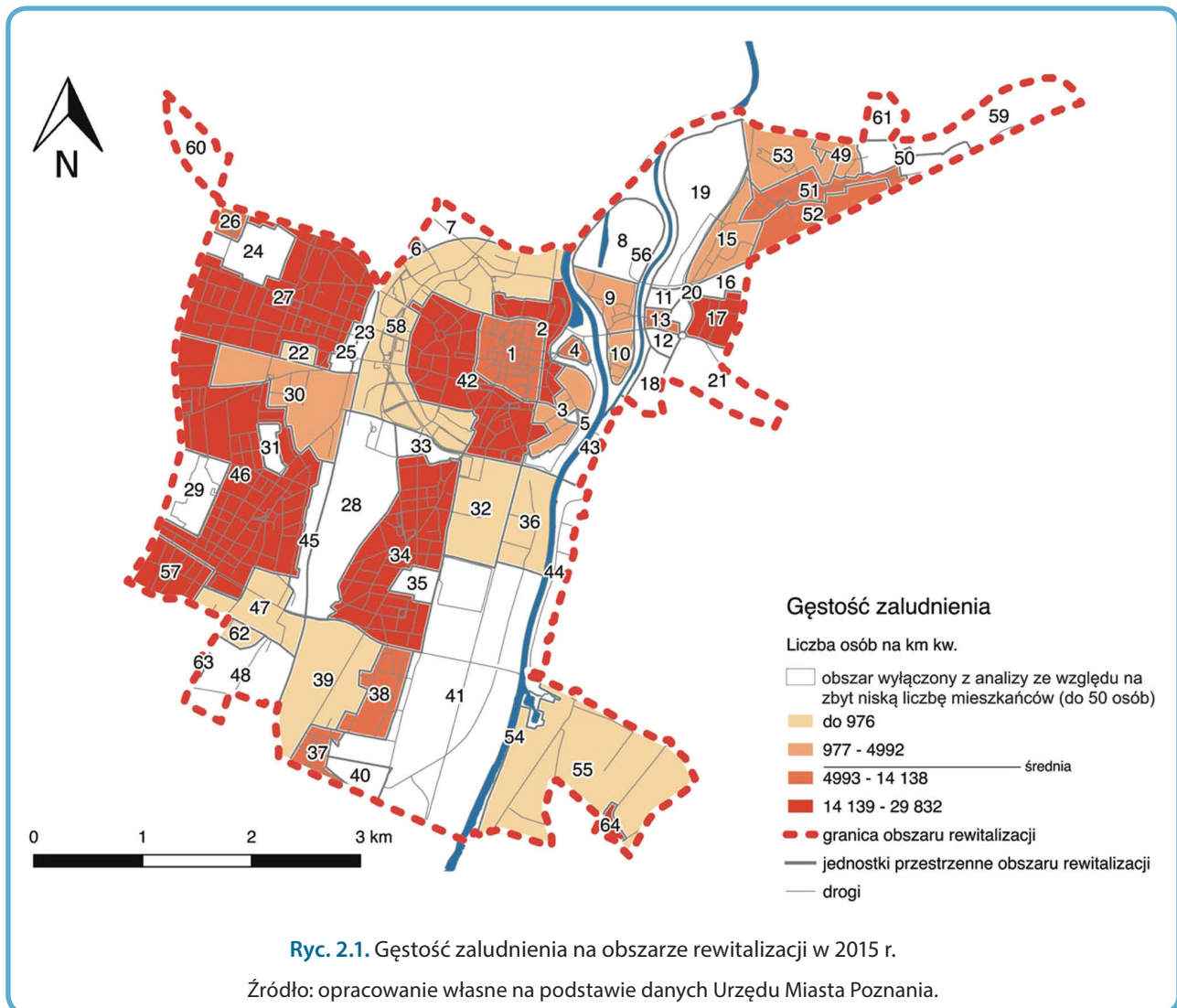
W amerykańskiej literaturze przedmiotu szkoły zlokalizowane w centrum miasta na terenach zurbanizowanych określa się często mianem *high poverty schools*. Szkoły te cechuje duża kumulacja

negatywnych zjawisk społecznych, takich jak ubóstwo czy przestępczość, co pociąga za sobą niskie wyniki edukacyjne uczniów. Badania naukowe prowadzone przez badaczy różnych dziedzin potwierdzają, że największy wpływ na wyniki dziecka w nauce ma status socjoekonomiczny rodziny, jednak nie bez znaczenia pozostaje również zaangażowanie ucznia w życie szkoły, co jest m.in. rezultatem tworzenia przyjaznego klimatu w szkole czy pełnych szacunku kontaktów z nauczycielami (Carter i in. 2007). W związku z powyższym rewitalizacja społeczna w szkołach dotyczyć może: programów profilaktyki społecznej, angażowania dzieci i młodzieży w działalność społeczną, podnoszenia poziomu edukacji uczniów poprzez realizowane programy kulturalne czy wzmacniania współpracy szkoły ze środowiskiem lokalnym, również z rodziną ucznia itd.

Podsumowując, kompleksowość działań na obszarze rewitalizacji jest uznawana za jedną z najważniejszych cech lokalnych programów rewitalizacji. Diagnoza społeczna obszaru kryzysowego powinna uwzględniać sytuację demograficzną obszaru badań, szeroko rozumiane problemy społeczne oraz równość w zakresie dostępu dzieci i młodzieży do szkół. Katalog możliwych działań rewitalizacji społecznej, w zależności od zdiagnozowanego problemu, należy uznać za bardzo szeroki. Do działań tych można zaliczyć m.in. projekty edukacyjno-kulturalne skierowane do dzieci i młodzieży oraz programy prewencyjne, których celem jest zapobieganie i walka z bezrobociem, ubóstwem czy przestępczością.

2.1. Ludność

Według danych Urzędu Miasta Poznania obszar rewitalizacji w 2015 r. zamieszkiwany był przez 123 745 osób, które stanowiły 22,8% mieszkańców całego miasta (BDL GUS 2015). Średnia gęstość zaludnienia na tym terenie wynosiła 4992 os./km² i była wyższa od średniej gęstości zaludnienia dla miasta Poznania wynoszącej 2071 os./km² (BDL GUS 2015). W roku 2011 liczba ludności na obszarze rewitalizacji była większa niż w 2015 r. i wynosiła 136 300 mieszkańców, a gęstość zaludnienia 5496 os./km². Obszar rewitalizacji w latach 2011–2015 cechował zatem spadek liczby ludności i gęstości zaludnienia, co jest cechą charakterystyczną dla stref śródmiejskich miast polskich, znajdujących się aktualnie w fazie suburbanizacji. Jednym z przejawów suburbanizacji jest



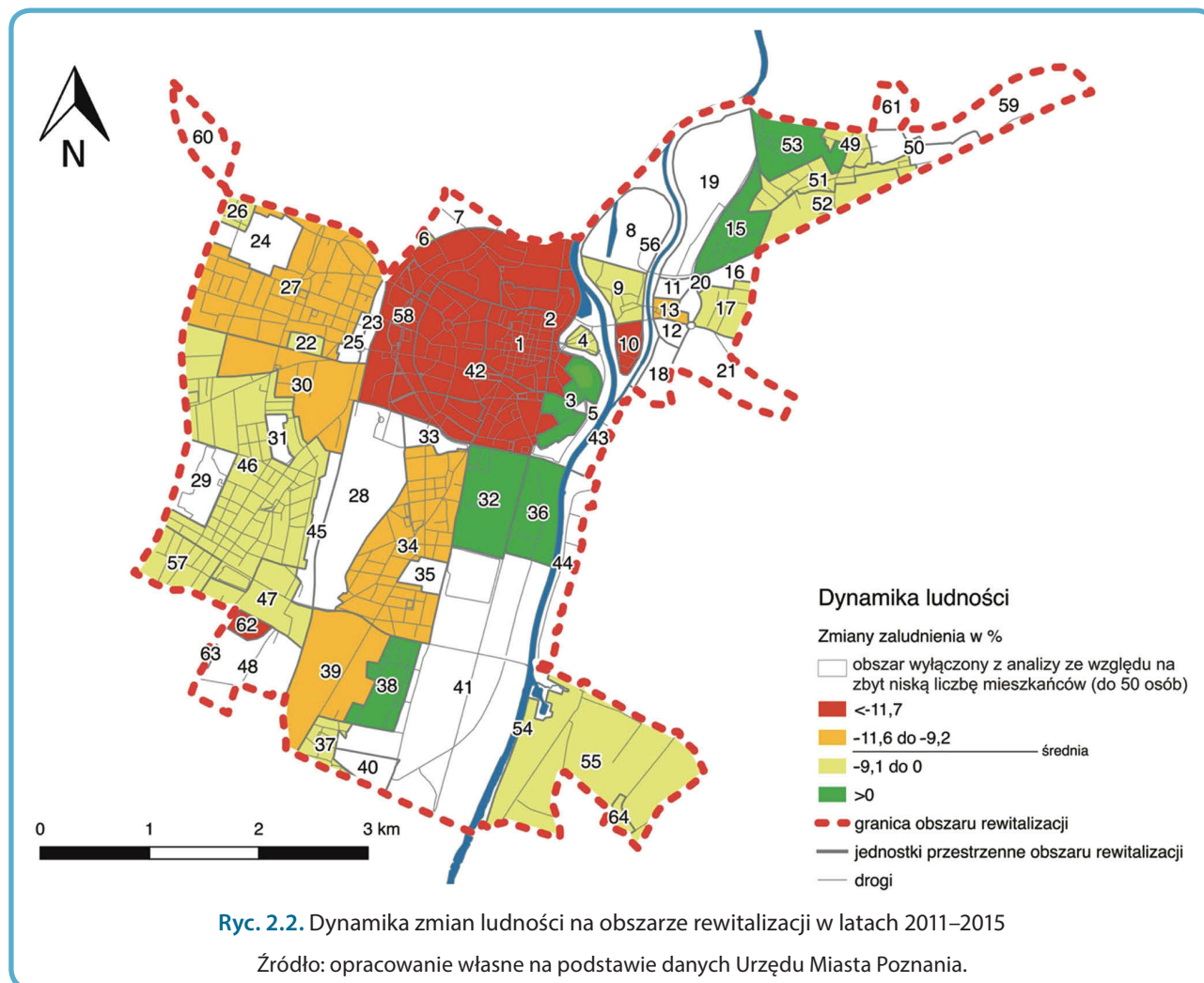
depopulacja śródmiejskich miast centralnych oraz związane z tym zmiany struktury ludności, takie jak starzenie się społeczeństwa.

Największą gęstością zaludnienia w 2015 r. charakteryzowały się jednostki zlokalizowane na terenie Jeżyc (obszary: 26 i 27), Starego Miasta (obszary: 2, 4 i 42), Komandorii (obszar 17), św. Łazarza (obszar 57), Wildy (obszar 34), a także Starołęki¹ (obszar 64). Na terenach tych gęstość zaludnienia w badanym okresie przekraczała 15 tys. os./km². Spośród wszystkich 64 jednostek wydzielonych na obszarze rewitalizacji 24 były niezamieszkałe, a w 8 liczba mieszkańców była niższa niż 50 osób (ryc. 2.1).

Wejście na początku lat 90. XX w. obszarów zurbanizowanych w fazę suburbanizacji jest dużym

wyzwaniem dla ośrodków miejskich takich jak Poznań (Parysek 2010; Kaczmarek i in. 2014). Standardy i koszty zamieszkania w mieście, a w szczególności w jego najstarszych częściach, w obliczu licznych inwestycji (zarówno prywatnych, jak i deweloperskich) w strefie podmiejskiej i kalkulacji finansowej osób decydujących się na zakup nieruchomości, stanowią istotny czynnik wpływający na zmniejszającą się liczbę mieszkańców na obszarze miasta centralnego (Słodczyk 2003). Jedną z najistotniejszych tendencji demograficznych na rejonie śródmiejskim miasta Poznania w ostatnich latach jest spadek liczby ludności. Według „Studium uwarunkowań rozwoju przestrzennego aglomeracji poznańskiej” (Kaczmarek, Łodyga 2012) w latach 2000–2010 ze śródmieścia Poznania ubyło tyłu mieszkańców, ilu przybyło

¹ Osiedle zlokalizowane przy ul. Unii Lubelskiej.



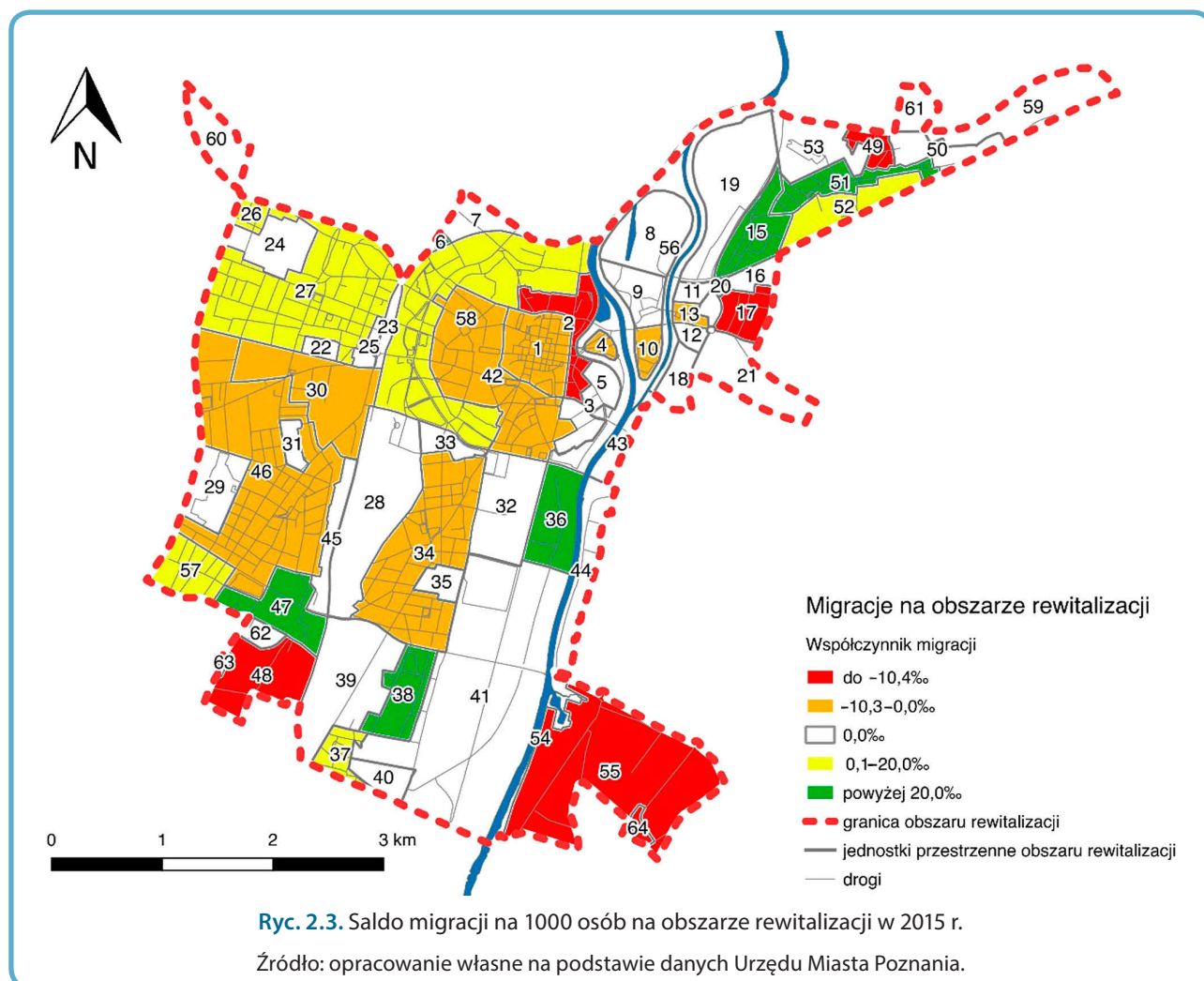
w gminach Dopiewo i Komorniki, znajdujących się w strefie podmiejskiej Poznania.

Zgodnie z danymi Urzędu Miasta Poznania w latach 2011–2015 na badanym obszarze ubyło 12 555 mieszkańców, co stanowiło spadek o 9,2% (ryc. 2.2). 26 spośród 64 analizowanych jednostek przestrzennych charakteryzował ubytek liczby ludności. Największy relatywny spadek liczby ludności dotyczył osiedla Stare Miasto (–13,5%). Ujemna dynamika zmian zaludnienia obserwowana była w większości pozostałych jednostek analizowanego obszaru. Dodatnią dynamiką liczby ludności charakteryzowało się tylko 6 jednostek, położonych w północno-wschodniej i południowej części osiedla Wilda (obszary: 32, 36 i 38) oraz na Zawadach i Głównej w rejonie Nadolnika (obszary 15 i 53) i w południowo-wschodniej części Starego Miasta (obszar 3).

Wzrost liczby ludności na tych terenach jest wyraźnie związany z nowymi inwestycjami

mieszaniowymi (np. nowe osiedla nad Wartą). Nowe inwestycje mieszkaniowe wpłynęły w ostatnich latach na zwiększenie liczby mieszkańców, jednak zasadniczo tylko w tych częściach miast, gdzie były zlokalizowane. Ożywienie rynku budowlanego w niektórych częściach obszaru rewitalizacji miało charakter ściśle lokalny (dzielnicowy) i nie oddziaływało w badanym okresie na wzrost liczby mieszkańców całego analizowanego terenu.

Jak już zasygnalizowano, obszar rewitalizacji cechowała w latach 2011–2015 ujemna dynamika zaludnienia. W 2015 r. współczynnik salda migracji na 1000 mieszkańców dla badanego obszaru (średnia) wynosił –2,43‰, co oznacza, że na 1000 mieszkańców obszaru rewitalizacji w 2015 r. wyemigrowały netto 2 osoby. Saldo migracji w 2015 r. wynosiło –301, a w 2013 r. –1145, co oznacza istotne jego zmniejszenie się w tym okresie. W 2015 r. spośród 15 jednostek badawczych obszaru rewitalizacji z liczbą powyżej



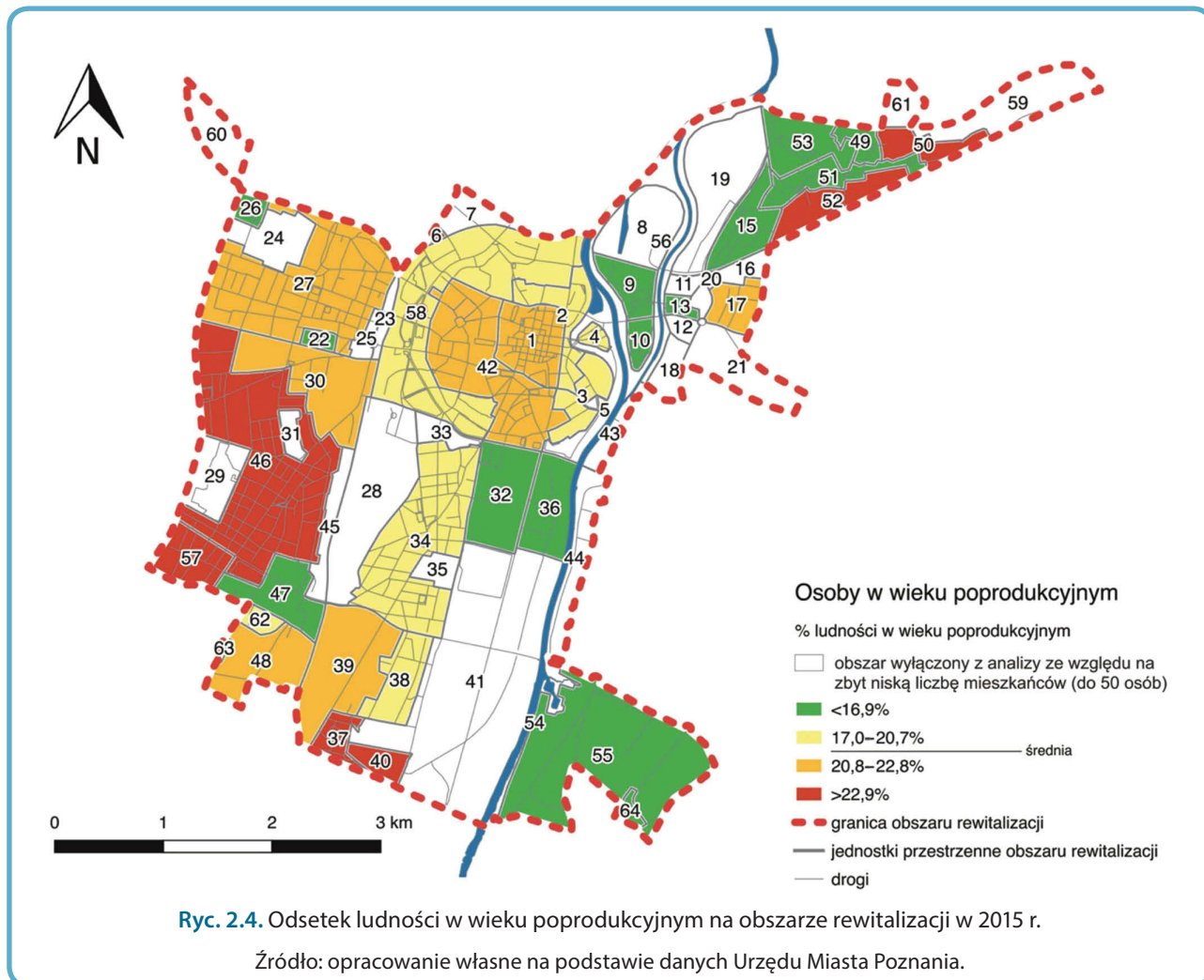
1000 mieszkańców 8 cechował ujemny współczynnik salda migracji (obszary: 1, 2, 17, 30, 34, 42, 46, 64), natomiast 7 dodatni (obszary: 27, 37, 38, 51, 52, 57, 58). Natężenie migracji na obszarze rewitalizacji jest zatem przestrzennie zróżnicowane (ryc. 2.3). Najwyższy napływ ludności dotyczy południowej części Wildy, w rejonie ulic Rolnej i Saperskiej. Dużym odpływem ludności odznaczają się z kolei centralne części Starego Miasta, Łazarza i Wildy. Pozytywnym aspektem porównania wartości dla 2013 i 2015 r. jest odwrócenie niekorzystnych trendów migracyjnych na Jeźycach, gdyż jednostka ta zmieniła w badanym okresie swój charakter z emigracyjnej na imigracyjną.

Problem starzenia się ludności jest zjawiskiem typowym dla dużych miast znajdujących się w fazie suburbanizacji. Dotyczy on także Poznania, w tym obszaru rewitalizacji, w którym 20,8% mieszkańców stanowią osoby w wieku poprodukcyjnym. Stosunkowo wysoki udział osób starszych pozwala

zaklasyfikować społeczeństwo obszaru rewitalizacji do fazy późnej starości demograficznej. Według Kaczmarska (1998), faza ta cechuje populację, w której udział osób w wieku ≥ 60 lat przekracza 13%. Spośród wszystkich 64 jednostek obszaru rewitalizacji w 12 (na Łazarzu, Jeźycach, w centralnej części Starego Miasta, południowej części Wildy, Komandorii i w rejonie ul. Główniej) odsetek liczby osób w wieku poprodukcyjnym jest wyższy od średniej dla obszaru rewitalizacji, a w 5 (oznaczonych na mapie kolorem czerwonym) wyższy od średniej dla całego miasta wynoszącej 22,8% (ryc. 2.4).

Struktura wieku ludności zamieszkującej analizowany obszar wpływa na stosunkowo wysoki wskaźnik obciążenia demograficznego². W 2015 r. wynosił on przeciętnie 33,4 (przy średniej krajowej 31,4), z czego

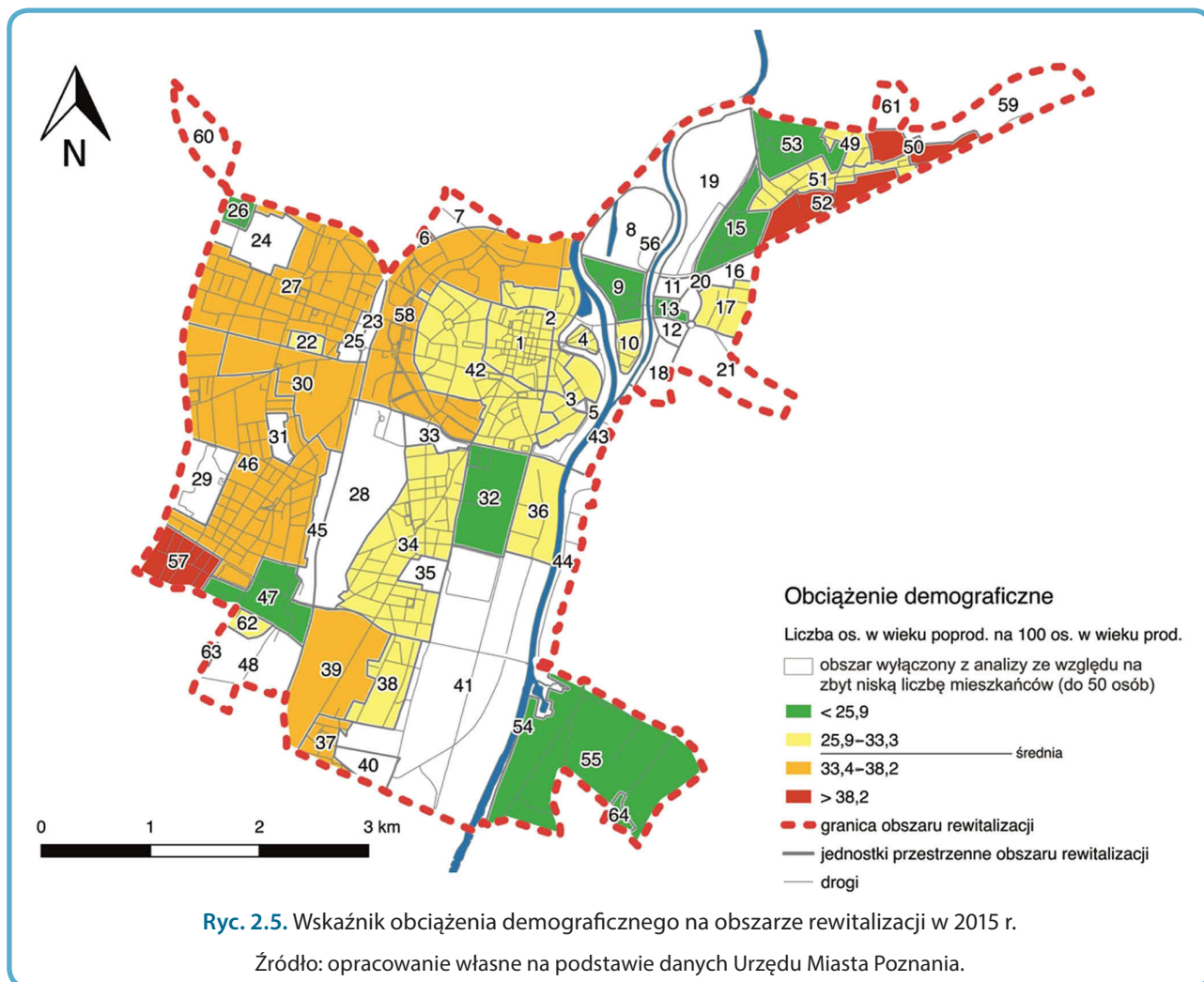
² Wyrażony w niniejszym opracowaniu jako stosunek liczby osób w wieku poprodukcyjnym do liczby osób w wieku produkcyjnym.



w 9 jednostkach przestrzennych był wyższy i wynosił od 34,0 do 57,0. W 7 jednostkach wartość ta była wyższa od średniej dla miasta wynoszącej 37,1 (ryc. 2.5). Do jednostek o największym wskaźniku obciążenia demograficznego należały: Jeżyce (obszar 27), Stare Miasto (obszary 6 i 58), św. Łazarz (obszary: 30, 46 i 57), wschodnia część osiedla Główna (obszary 50 i 52) oraz południowo-zachodnia część Wildy (obszary 37 i 39), a więc rejony zabudowy staromiejskiej i z wysokim saldem migracji (por. ryc. 2.3). Niższy na tle analizowanego obszaru odsetek osób w wieku poprodukcyjnym cechuje tereny nowego budownictwa mieszkaniowego i dodatniego salda migracji, np. położone w północnej części rady osiedla Wilda (obszar 36).

Podsumowując, warto zaznaczyć, że osoby w wieku poprodukcyjnym charakteryzuje ograniczona aktywność zawodowa, która obniża status społeczny i materialny, szczególnie zważywszy na

wyższy odsetek kobiet w tej grupie wiekowej, charakteryzujących się na ogół niższymi dochodami (Jelonek, Soja 2013). Aktywizacja tej części populacji powinna stanowić jeden z elementów kompleksowo realizowanego programu rewitalizacji, zarówno pod względem doboru projektów skierowanych do tej grupy odbiorców, jak i angażowania jej w proces partycypacji społecznej. Należy podkreślić, że wzrastający udział ludności w wieku senioralnym można, a nawet należy, postrzegać także w kategoriach swoistego kapitału społecznego. Wzrastająca liczba osób w wieku emerytalnym może stanowić potencjalną grupę odbiorców wszelkiego rodzaju działalności skierowanych na zaspokojenie ich potrzeb (tzw. gospodarka senioralna, srebrna gospodarka, ang. *silver economy*). Poza tym niezwykle ważne jest aktywizowanie organizacji pozarządowych w zakresie działalności na rzecz osób starszych.



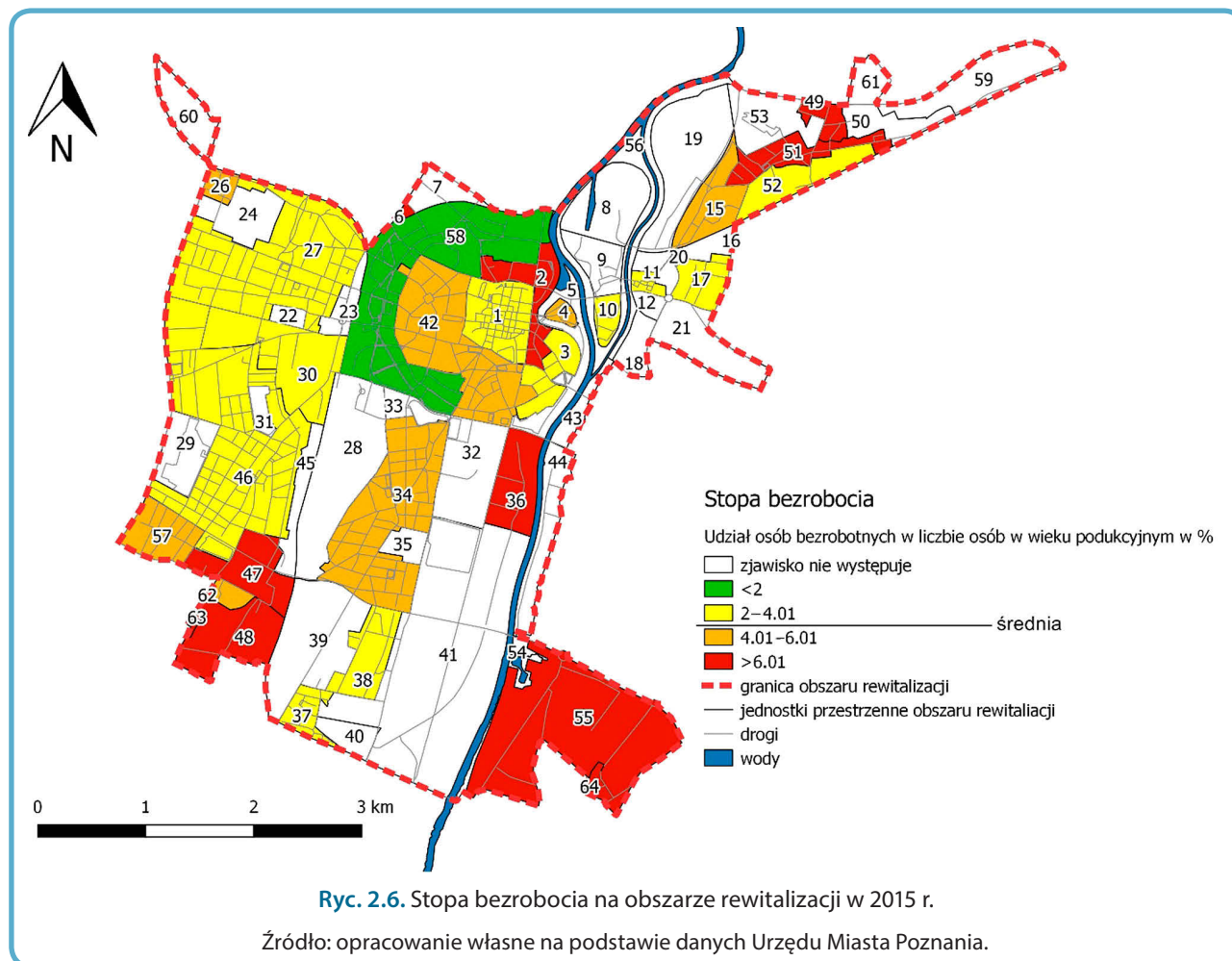
2.2. Bezrobocie

Zjawisko bezrobocia jest istotną przyczyną problemów społecznych, dlatego jego zwalczanie odgrywa bardzo ważną rolę. Bezrobocie z punktu widzenia ekonomii to sytuacja nadwyżki popytu na pracę nad podażą pracy. Jest ono efektem tego, że w realnych warunkach funkcjonowania gospodarki rzadko zdarza się, iż cała ludność aktywna zawodowo znajduje zatrudnienie (Jelonek, Soja 2013). Przyczyn bezrobocia jest wiele, m.in. niedostosowanie poziomu i struktury kształcenia do potrzeb na rynku pracy, zmiany technologiczne, zmniejszenie popytu na określone dobra i usługi (Kmieciak-Baran 2009).

Od początku lat 90. XX w. stopa bezrobocia w Poznaniu jest najniższa w województwie i należy również do najniższych w kraju. W 2015 r. liczba osób bezrobotnych na badanym obszarze wynosiła 3087, co w porównaniu z wartością za rok 2010

(4124) wskazuje na spadek o 25%. Pomimo pozytywnego trendu zmian istotny jest stały monitoring bezrobocia pod względem jego struktury i rozmieszczenia przestrzennego. Przeciętna stopa bezrobocia dla obszaru rewitalizacji w 2015 r. wynosiła 4,01%, przy wartości dla całego miasta 2,4%. Najwyższym wskaźnikiem stopy bezrobocia (powyżej średniej dla obszaru rewitalizacji) w 2015 r. cechowały się, spośród jednostek o liczbie mieszkańców powyżej 1000, północno-wschodnia część Starego Miasta (obszar 2 – 12,2%), osiedle przy ul. Unii Lubelskiej na Starołęce (obszar 64 – 9,7%) oraz centralne części osiedli Główna (obszar 51 – 7%), Wilda (obszar 34 – 4,9%) i Stare Miasto (obszar 42 – 4,1%). Najniższą stopą bezrobocia w 2015 r. cechowały się obszary 58, 37, 30, 17, 1, 38, 27, 46, 52, 57 (ryc. 2.6).

Wskaźnik stopy bezrobocia jest przestrzennie zróżnicowany, a na obszarze rewitalizacji znajdują się zarówno jednostki przestrzenne, w których problem



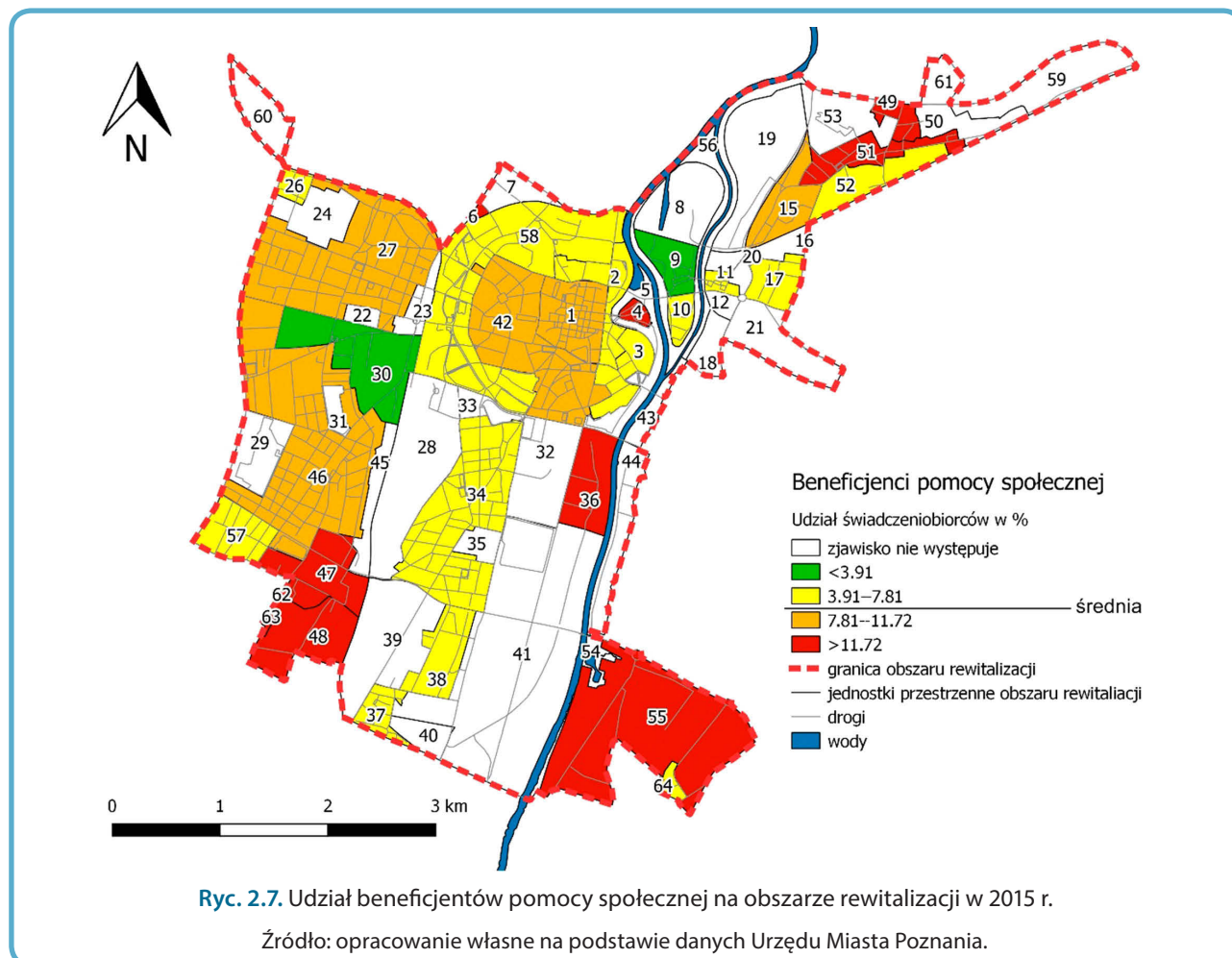
ten zasadniczo nie występuje, jak i takie, gdzie stopa bezrobocia jest wyższa niż średnia. Należy zauważyć, że obszary o najbardziej niekorzystnym wskaźniku bezrobocia położone są w sąsiedztwie terenów przemysłowych, które utraciły swoją dotychczasową funkcję (m.in. Stara Rzeźnia, Stara Gazownia, zakłady ZNTK). Przy ich ponownym zagospodarowaniu należy dążyć do wprowadzenia, oprócz funkcji mieszkaniowej, także inwestycji generujących nowe miejsca pracy, rekompensujących spadek zatrudnienia w przemyśle.

2.3. Ubóstwo

Według Popow i in. (2011) w wyniku przemian transformacyjnych gwałtownie zwiększył się odsetek osób zagrożonych ubóstwem lub już borykających się z tym problemem. Z biedą i ubóstwem nierozwalnie związane jest pojęcie wykluczenia społecznego. B. Szopa i A. Szopa (2011) wskazują na to, że sytuacja

wykluczenia następuje wówczas, gdy obywatel chciałby, ale nie może brać udziału w normalnych działaniach, podejmowanych przez innych obywateli. Autorzy wyodrębniają dwa rodzaje wykluczenia społecznego: wykluczenie finansowe – wynikające z utraty pracy, którego efektem jest ograniczenie lub brak zasobów finansowych, oraz wykluczenie społeczno-relacyjne – dotyczące szeroko pojętego funkcjonowania w społeczeństwie, a cechujące się w tym przypadku brakiem możliwości pełnego uczestniczenia w życiu społecznym. Oba typy ww. wykluczeń są ze sobą ściśle powiązane, upośledzają funkcjonowanie jednostki w społeczeństwie, wpływają na aktywność społeczności lokalnej oraz bezwzględnie wymagają interwencji sektora publicznego.

W 2015 r. na obszarze rewitalizacji 9667 osób było beneficjentami pomocy społecznej, co stanowiło 7,81% mieszkańców tego terenu. W porównaniu z rokiem 2009 liczba beneficjentów pomocy społecznej na obszarze rewitalizacji zmniejszyła się o 288,



jednak odsetek osób objętych pomocą społeczną zwiększył się z 6,88% w 2009 r. do 7,81% w 2015 r. Największym odsetkiem beneficjentów pomocy społecznej³ (powyżej średniej dla obszaru rewitalizacji) spośród jednostek o liczbie mieszkańców powyżej 1000 w 2015 r. cechowały się jednostki na osiedlach: Główna (obszar 51 – 17,04%), Stare Miasto (obszary 42 – 9,45%, 1 – 9,36%), Łazarz (obszar 46 – 8,28%) i Jeżyce (obszar 27 – 8,16%). Z kolei najmniejszy odsetek odnotowano na obszarach: 30 (2,82%), 58 (4,24%), 17 (4,41%), 64 (4,64%), 38 (4,81%), 57 (4,83%), 37 (5,59%), 2 (6,83%), 34 (7,06%) oraz 52 (7,1%) (ryc. 2.7). Sytuację na osiedlu Główna należy określić jako bardzo niepokojącą. Jak wynika z przeprowadzonej analizy współczynnika korelacji pomiędzy stopą bezrobocia a odsetkiem beneficjentów pomocy społecznej w układzie jednostek przestrzennych rewitalizacji,

pomiędzy zjawiskami bezrobocia i ubóstwa występuje silna współzależność (współczynnik korelacji Pearsona = 0,9).

Ubóstwo niewątpliwie wpływa na funkcjonowanie społeczeństwa, w szczególności znajdując odzwierciedlenie w kosztach świadczeń socjalnych. Środki pochodzące z ośrodków pomocy społecznej umożliwiają pomoc osobom i rodzinom w radzeniu sobie w trudnych sytuacjach życiowych, jakich nie mogą one same pokonać przy wykorzystaniu swoich możliwości, uprawnień i własnych środków (Gierszewska 2003). Naturalną reakcją władz publicznych, odpowiadających za realizację polityki socjalnej, na zdiagnozowany terytorialnie problem ubóstwa i wykluczenia społecznego powinno być wzmocnienie działań realizujących cel inkluzji społecznej. Szarfenberg (2015) wskazuje na wiele możliwości walki z ubóstwem w kontekście istniejących programów europejskich i krajowych w perspektywie programowania na lata 2014–2020. Autor, wśród propozycji

³ W opisie zjawiska uwzględniono jednostki przestrzenne obszaru rewitalizacji powyżej 50 mieszkańców.

projektów skierowanych na włączenie społeczne, wymienia m.in. udział organizacji w projektach rewitalizacji. Tym samym warto podkreślić dużą rolę programów rewitalizacji w zwalczaniu problemów ubóstwa na obszarach kryzysowych.

2.4. Poziom edukacji

Powszechnie stosowanym wskaźnikiem ilustrującym poziom edukacji są wyniki edukacyjne uczniów: ze sprawdzianu szóstoklasisty i egzaminu gimnazjalnego. Z uwagi na obwodowy charakter znacznej większości szkół podstawowych i gimnazjalnych, wyniki uczniów stanowią pośrednio informację na temat sytuacji życiowej ucznia oraz kapitału społecznego jego rodziny. Jak wynika z badań przeprowadzonych przez Walaszek (2016), w Poznaniu wyraźnie zaznacza się zróżnicowanie przestrzenne wyników edukacyjnych uczniów, będące m.in. odzwierciedleniem lokalnej struktury społecznej.

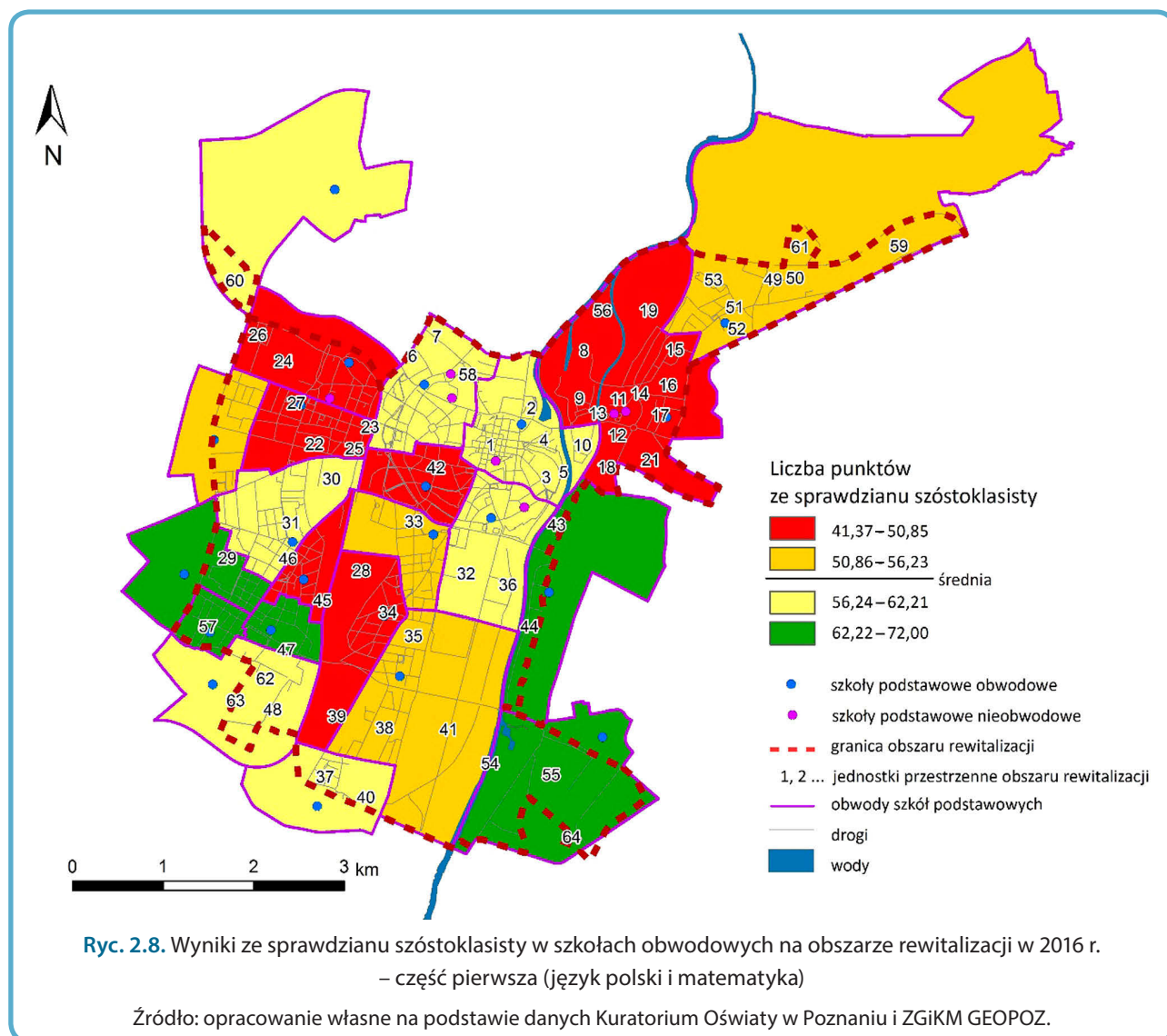
Czynniki wpływające na wyniki edukacyjne uczniów zostały w skali mikro (szkoła, rodzina) dość dobrze rozpoznane na gruncie nauk pedagogicznych. Zajmowali się nimi m.in. Kupisiewicz (1972), Łuczak (2000) czy Wojda (2001). Jak zaważa Wojda (2001), pierwszym czynnikiem oddziałującym na niepowodzenia szkolne jest sytuacja materialna rodziny. Zróżnicowaniem sytuacji uczniów w obszarze kapitałów: społecznego, kulturowego i ekonomicznego oraz jej wpływem na kompetencje humanistyczne i matematyczno-przyrodnicze gimnazjalistów zajmował się również Radoła (2012, 2013). Autor przedstawia ucznia jako jednostkę o pewnym posiadanym kapitale, argumentując na podstawie licznych cytowanych definicji (m.in. kapitału ludzkiego Putnama) i przeprowadzonych do tej pory badań, że dzieci pochodzące ze środowisk i rodzin o większych zasobach kapitału kulturowego osiągają wyższe wyniki z egzaminów zewnętrznych, gdyż w ramach tzw. socjalizacji pierwotnej uzyskały wysoki poziom kompetencji ogólnych.

Należy zatem mieć na uwadze, że wyniki szkół z egzaminów zewnętrznych nie odzwierciedlają jednoznacznie jakości pracy szkoły. Jak podkreśla Sasin (2010), komunikowanie wyników egzaminów zewnętrznych niesie ze sobą niebezpieczeństwo oceny jakości pracy szkoły w oparciu o miarę, która samodzielnie jakości pracy szkoły nie mierzy. Ponadto autorka twierdzi, że średnie wyniki edukacyjne

osiągane przez uczniów zależą od czynników będących poza kontrolą szkoły. Nawiązując do badań naukowych, których celem było rozpoznanie czynników wpływających na wyniki nauczania, należy zauważyć, że twierdzenie to jest słuszne, w literaturze naukowej bowiem podkreśla się istotny wpływ środowiska socjalizacyjnego na wyniki edukacyjne uczniów. Interpretując więc przestrzenne zróżnicowanie tych wyników na obszarze rewitalizacji, trzeba wziąć pod uwagę oddziaływanie czynników pozaszkolnych (środowiskowych, rodzinnych) na wyniki edukacyjne uczniów.

Uczniowie szkół obwodowych reprezentują zasadniczo środowisko lokalne, choć nie wolno zapominać, że w Poznaniu do podstawowych szkół obwodowych uczęszcza 56,1% uczniów (rok szkolny 2013/2014), a do gimnazjów obwodowych 44,4% (rok szkolny 2013/2014). Natężenie przemieszczeń międzyobwodowych wynika z możliwości uczęszczania do szkoły innej niż obwodowa po uzyskaniu zgody dyrekcji szkoły przyjmującej ucznia spoza obwodu i jest ono większe w przypadku szkół gimnazjalnych niż podstawowych. Opierając się na badaniach przeprowadzonych przez Walaszek (2016), można stwierdzić, że w Poznaniu wyraźnie zaznacza się zróżnicowanie przestrzenne wyników edukacyjnych uczniów, będące m.in. odzwierciedleniem lokalnej struktury społecznej.

Obszar rewitalizacji obejmuje 22 obwody szkół podstawowych, choć 6 szkół obwodowych, przyjmujących również dzieci z obszaru rewitalizacji, mieści się poza tym obszarem (ryc. 2.8). Średnia ze sprawdzianu szóstoklasisty w szkołach obwodowych w 2016 r., do których uczęszczają dzieci z obszaru rewitalizacji, wyniosła 56,23 pkt (średnia dla szkół podstawowych obwodowych w Poznaniu – 63,31 pkt). Wyniki poniżej średniej dla obszaru rewitalizacji cechowały następujące szkoły podstawowe: SP nr 5, SP nr 9, SP nr 23, SP nr 25, SP nr 36, SP nr 42, SP nr 45, SP nr 71, SP nr 75, SP nr 85, natomiast powyżej średniej dla tego obszaru: SP nr 3, SP nr 10, SP nr 13, SP nr 18, SP nr 26, SP nr 27, SP nr 40, SP nr 69, SP nr 77, SP nr 82, SP nr 84, SP nr 90. Najniższy wynik ze sprawdzianu szóstoklasisty w 2016 r. cechował SP nr 75 (warto jednak zaznaczyć, że jest to szkoła z oddziałami integracyjnymi) zlokalizowaną w południowo-zachodniej części osiedla Stare Miasto (41,37 pkt), najwyższy z kolei SP Mistrzostwa Sportowego nr 69 (72 pkt) zlokalizowaną w południowej części osiedla św. Łazarz (szkoła



posiada z kolei niewielki własny obwód i z uwagi na swój profil pełni też funkcje ponaddzielnicowe).

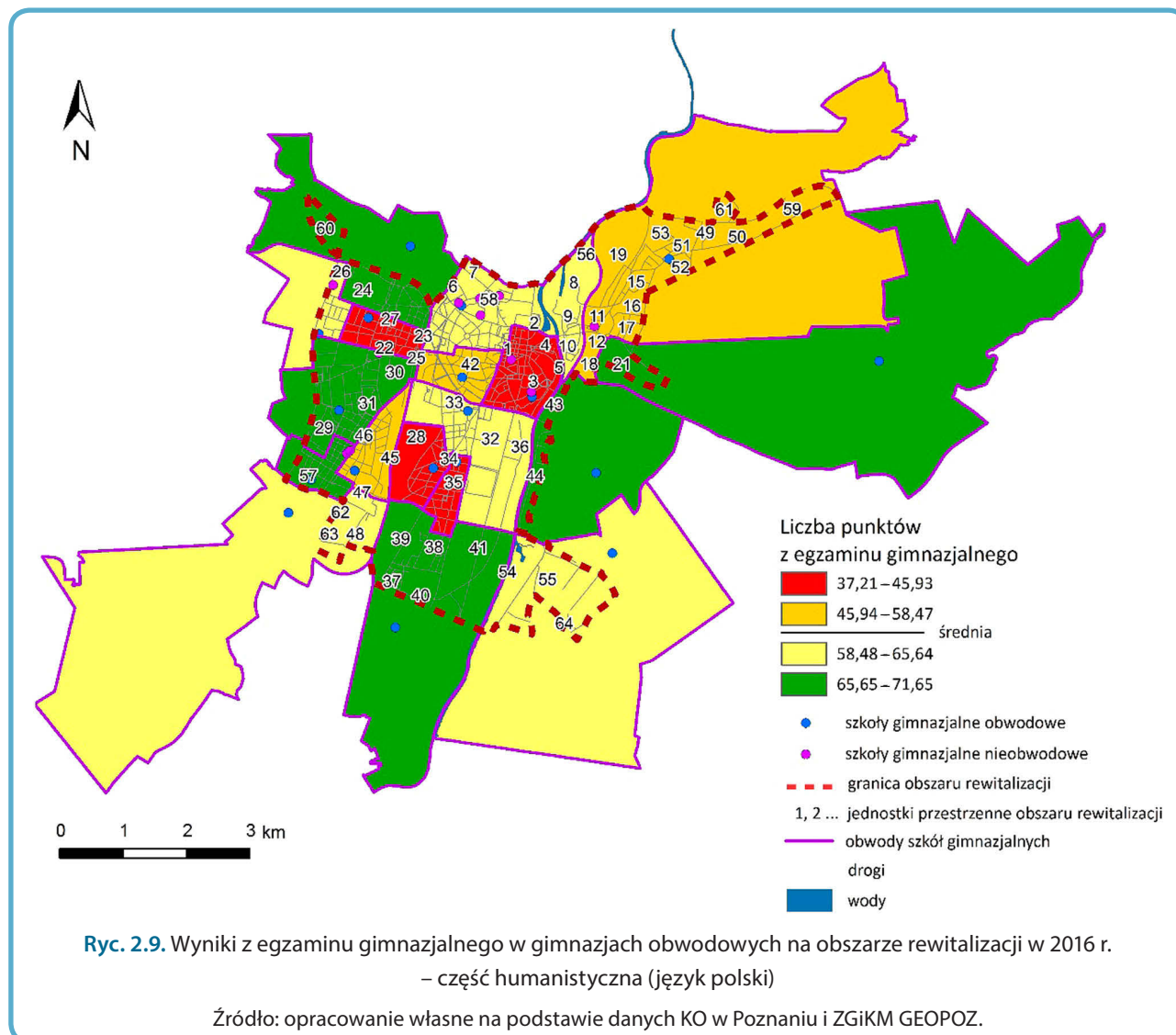
Na obszarze rewitalizacji zaznacza się przestrzenne zróżnicowanie wyników edukacyjnych osiągniętych przez uczniów. Warto zauważyć, że jednostki przestrzenne na osiedlach: Stare Miasto – część południowo-zachodnia, Jeżyce, św. Łazarz – część północna, Wilda, Ostrów Tumski–Śródka–Komandoria oraz Główna cechują najniższe na tym terenie wyniki edukacyjne uczniów szkół podstawowych. Nieco wyższe wyniki edukacyjne charakteryzują jednostki przestrzenne zlokalizowane na osiedlach: Stare Miasto – część północna i wschodnia, Górczyn, Rataje (większość obwodu jest jednak poza obszarem rewitalizacji), Starołęka–Minikowo–Marlewo, św. Łazarz – część południowa.

Warto podkreślić, że na obszarze rewitalizacji usytuowane są również szkoły podstawowe nieobwodowe (łącznie 8 szkół: 2 szkoły prowadzone przez stowarzyszenia⁴, 1 szkoła prowadzona przez osoby fizyczne⁵, 3 szkoły muzyczne/chóralne prowadzone przez miasto na prawach powiatu⁶, 1 szkoła muzyczna prowadzona przez organizację wyzna-

⁴ Chrześcijańska Szkoła im. Króla Dawida (70,22 pkt), Niepubliczna Szkoła „Otwarte Drzwi” (b.d.).

⁵ „Harmonia” Prywatna Szkoła Podstawowa Montessori (b.d.).

⁶ Poznańska Szkoła Chóralna Jerzego Kurczewskiego (73,62 pkt), Poznańska Ogólnokształcąca Szkoła Muzyczna I st. nr 1 im. Henryka Wieniawskiego (77,48 pkt), Poznańska Ogólnokształcąca Szkoła Muzyczna I st. nr 2 im. Tadeusza Szeligowskiego (76,56 pkt).



niową⁷, 1 szkoła prowadzona przez Ministra Kultury i Dziedzictwa Narodowego⁸). Uczniowie tych szkół uzyskali w 2016 r. bardzo wysokie wyniki ze sprawdzianu szóstoklasisty (średnia: 73,91 pkt). Szkoły te powinny być postrzegane w kategoriach wyjątkowego potencjału tego obszaru oraz bezwzględnie zachęcane do udziału w procesie rewitalizacji.

Obszar rewitalizacji obejmuje 18 obwodów szkół gimnazjalnych, choć 6 szkół gimnazjalnych, do których uczęszczają uczniowie z obszaru rewitalizacji, mieści się poza tym obszarem (ryc. 2.9). Średnia

liczba punktów uzyskana przez uczniów gimnazjów obwodowych z egzaminu gimnazjalnego w 2016 r. na obszarze rewitalizacji wyniosła 58,47 pkt przy średniej dla gimnazjów obwodowych miasta Poznania 64,24 pkt. Gimnazja nr 1, 2, 20, 41, 42, 51, 61 uplasowały się poniżej średniej dla obszaru rewitalizacji, Gimnazja nr 3, 22, 23, 27, 33, 40, 43, 50, 53, 60, 63 – powyżej tej średniej. Najniższe wyniki z egzaminu gimnazjalnego – poniżej średniej dla obszaru rewitalizacji – cechują obwody szkolne zlokalizowane w południowej części osiedla Stare Miasto, zachodniej części osiedla Wilda, południowej części osiedla Jeżyce, zachodniej części Ostrowa Tumskiego–Śródki–Komandorii, na osiedlu Główna oraz wschodniej części Łazarza. Najniższy wynik z egzaminu gimnazjalnego w 2016 r. cechował Gimnazjum nr 1 w Poznaniu (37,21 pkt, warto

⁷ Katedralna Ogólnokształcąca Szkoła Muzyczna I st. (81,87 pkt).

⁸ Ogólnokształcąca Szkoła Baletowa im. Olgi Sławskiej-Lipczyńskiej (63,71 pkt).

jednak zaznaczyć, że jest to szkoła z oddziałami integracyjnymi) zlokalizowane w części południowo-wschodniej osiedla Stare Miasto, najwyższy z kolei Gimnazjum nr 63 (71,65 pkt) mieszczące się na osiedlu Sołacz.

Na obszarze rewitalizacji znajduje się również 13 szkół gimnazjalnych nieobwodowych (2 szkoły prowadzone przez stowarzyszenia⁹, 1 szkoła prowadzona przez osobę fizyczną¹⁰, 3 szkoły prowadzone przez organizacje wyznaniowe¹¹, 2 szkoły prowadzone przez Ministra Kultury i Dziedzictwa Narodowego¹², 1 szkoła prowadzona przez szkołę wyższą¹³, 4 szkoły prowadzone przez miasto na prawach powiatu¹⁴). Szkoły te osiągnęły w 2016 r. wysoką średnią z egzaminu gimnazjalnego (73,87 pkt). Ważne jest, aby aktywizować je w procesie rewitalizacji.

Warto zauważyć, że szkoły obwodowe na obszarze rewitalizacji osiągają zarówno bardzo dobre, jak i słabsze wyniki edukacyjne, a poziom zróżnicowania tego zjawiska jest znaczny. Wiele szkół na tym terenie to szkoły o długoletniej tradycji, mające bardzo silne związki ze społecznością lokalną, uczestniczące w życiu dzielnicy i jej mieszkańców. Szkoły te są ważnymi centrami aktywności społecznej, co należy uznać za ogromny potencjał, jednak w wielu przypadkach stan infrastruktury oświatowej jest niezadowolający, co obniża atrakcyjność szkół na obszarze rewitalizacji w stosunku do ich odpowiedników w dzielnicach peryferyjnych.

⁹ Chrześcijańskie Gimnazjum im. Króla Dawida (83,5 pkt), Niepubliczne Gimnazjum „Otwarte Drzwi”.

¹⁰ Prywatne Gimnazjum Językowo-Informatyczne (72,5 pkt).

¹¹ Gimnazjum Katedralne (84,93 pkt), Gimnazjum Sióstr Urszulanek Unii Rzymskiej (86,65 pkt), Publiczne Gimnazjum Katolickie im. św. Stanisława Kostki (76,68 pkt).

¹² Ogólnokształcąca Szkoła Muzyczna II st. im. J. Kaliszewskiej (84,33 pkt), Ogólnokształcąca Szkoła Baletowa im. Olgi Sławskiej-Lipczyńskiej (82,24 pkt).

¹³ Gimnazjum Akademickie Da Vinci przy Wyższej Szkole Nauk Humanistycznych i Dziennikarstwa (77,87 pkt).

¹⁴ Poznańska Szkoła Chóralna Jerzego Kurczewskiego (72,35 pkt), Gimnazjum Dwujęzyczne im. K. Marcinkowskiego (86,86 pkt), Gimnazjum Dwujęzyczne im. Dąbrowki (81,19 pkt), Poznańska Ogólnokształcąca Szkoła Muzyczna II stopnia im. Mieczysława Karłowicza (81,24 pkt).

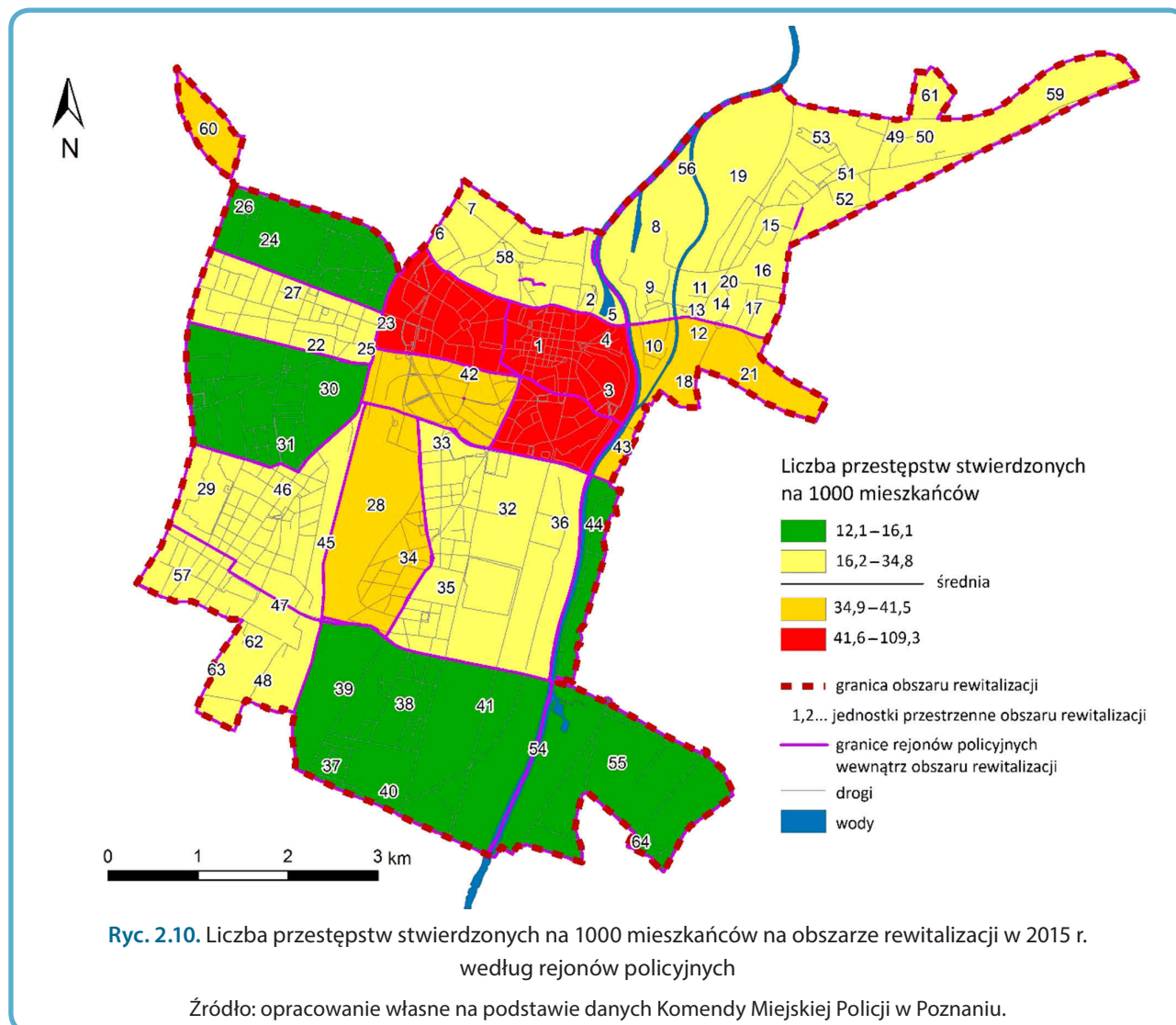
2.5. Przestępczość

Według Łodziana (2016) szczególnie w dużych miastach występują obszary mniej lub bardziej naznaczone problemem przestępczości. Średnia liczby przestępstw na obszarze rewitalizacji w 2015 r. wynosiła 34,8 na 1000 mieszkańców. Jednostki wydzielone na obszarze rewitalizacji zlokalizowane są w rejonach policyjnych oznaczonych symbolami: Stare Miasto: S1, S2, S3, S4, S5, Jeżyce: J1, J2, J6, Grunwald: G1, G2, G9, Wilda: W1, W2, W3 oraz Nowe Miasto: N2, N3, N5, N6 (ryc. 2.10). Wśród analizowanych jednostek obszaru rewitalizacji 17 zlokalizowanych jest na terenie rewirów policyjnych, które cechuje natężenie przestępstw powyżej średniej dla tego obszaru (34,8 na 1000 mieszkańców).

Analiza zróżnicowania przestrzennego zjawiska przestępczości na obszarze rewitalizacji pozwala stwierdzić, że największym jego natężeniem cechują się rejony policyjne zlokalizowane na osiedlu Stare Miasto. Wskaźnik osiąga wybitnie niepokojącą wartość maksymalną, trzykrotnie przekraczającą wartość średnią, w rewirze obejmującym najstarszą część miasta lewobrzeżnego w okolicy Starego Rynku (109,3 przestępstwa na 1000 osób). Sytuacja ta wymaga niezbędnej interwencji, wkraczającej także, poza działaniami doraźnymi o charakterze policyjno-prewencyjnym, w bardziej dalekosiężną sferę profilu funkcjonalnego przedmiotowego obszaru (wzmocnienie funkcji kultury kosztem usług typowo rozrywkowych, związanych też ze spożyciem alkoholu) oraz odnowy jego wizerunku estetycznego.

2.6. Uczestnictwo w życiu publicznym

Dla określenia poziomu uczestnictwa lokalnej społeczności w życiu publicznym posłużono się wskaźnikiem frekwencji w wyborach do Sejmu i Senatu w 2015 r., analizowanym w podziale na poszczególne obwody wyborcze. Przyjęcie za punkt odniesienia wyborów parlamentarnych uzasadnione jest ich powszechnym charakterem na terenie miasta (miasto stanowi jeden okręg i wszyscy mieszkańcy głosują na ten sam zestaw kandydatów), co pozwala uniknąć lokalnych zniekształceń danych, które mogłyby wystąpić w wyborach do Rady Miasta lub rad osiedli. W analizie wzięto pod uwagę 57 obwodów (na 224 w całym mieście), które w całości lub w przeważającej

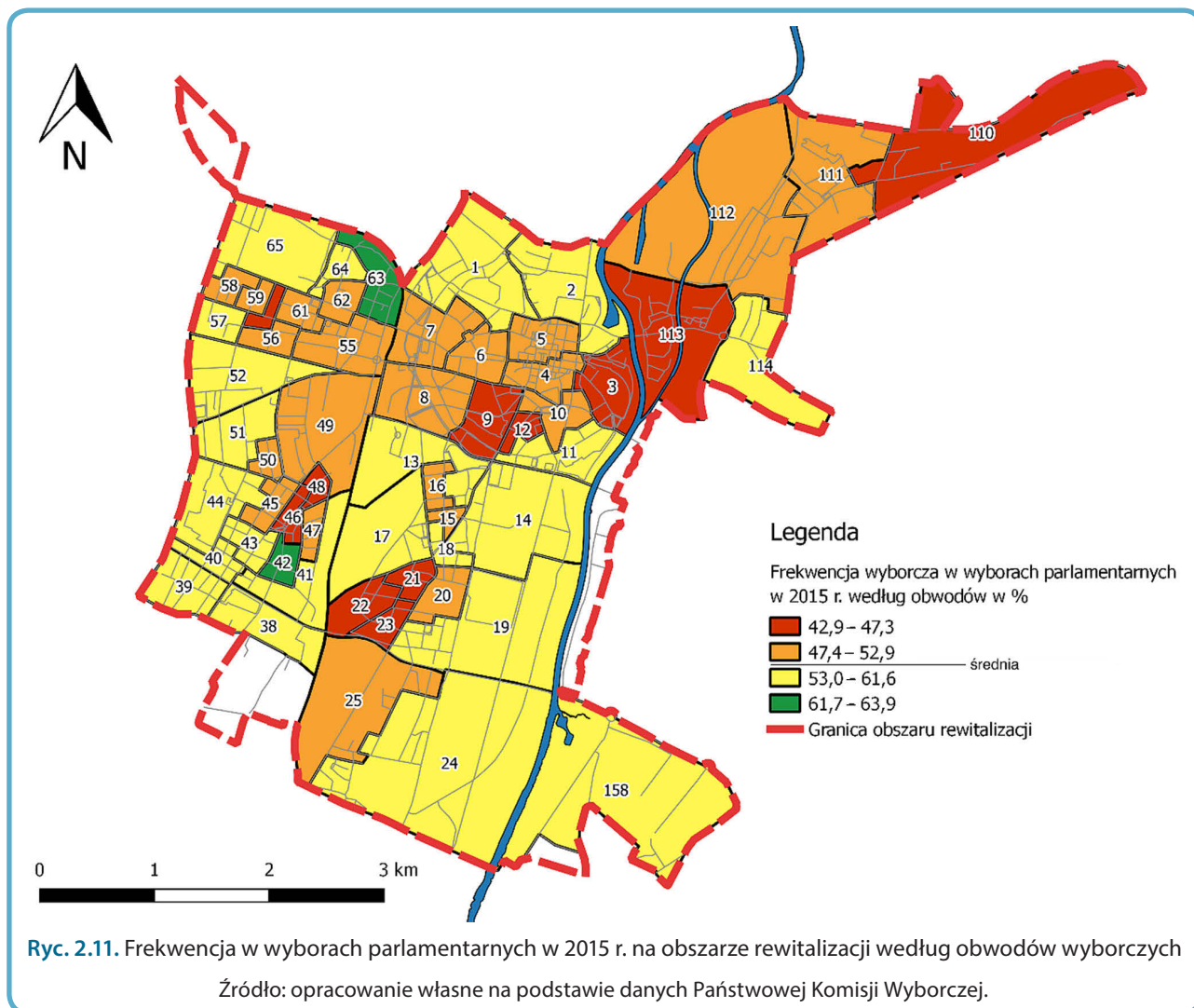


części znajdują się na obszarze rewitalizacji (ryc. 2.11). Pominięto niezamieszkałe lub bardzo słabo zaludnione części Górczyna, Sołaczka i Rataj.

Obszar rewitalizacji jako całość charakteryzuje się zdecydowanie niższą średnią frekwencją wyborczą (53,0%) niż przeciętna dla całego miasta Poznania (61,7%). Zaledwie 2 z 57 obwodów przekraczają wartość średnią dla miasta. Pomiędzy średnią dla miasta a średnią dla obszaru rewitalizacji (przedział 53–61,7%) znajdują się 22 obwody. Aż 33 charakteryzowały się frekwencją niższą od średniej dla całego obszaru rewitalizacji. W tej grupie wyróżniono jeszcze jedną – najniższą – kategorię, dla której górny próg wyznaczono na poziomie 47,4% (średnia dla obszaru rewitalizacji minus jedno odchylenie standardowe). Poniżej tego progu znalazło się 12 obwodów z najniższą frekwencją w ramach obszaru rewitalizacji – jest

to jednocześnie 12 obwodów z najniższą frekwencją w całym mieście. Obszarami najniższej aktywności w życiu publicznym są:

- Jeżyce na południe od ul. Dąbrowskiego, szczególnie kwartał ulic Polna–Bukowska–Kraszewskiego–Dąbrowskiego,
- tzw. dolny Łazarz (w okolicach Rynku Łazarskiego i na północ od niego),
- Wilda „za rynkiem” (na południe od Rynku Wilddeckiego, zwłaszcza część na zachód od ul. 28 Czerwca 1956 r.),
- na Starym Mieście rejon ograniczony ulicami św. Marcin, Strzelecką, Łąkową, Krakowską, Kościuszki, Ratajczaka oraz okolice ul. Grobla,
- Śródka,
- Główna.



Należy podkreślić, że wymienione wyżej obszary charakteryzują się również dużym natężeniem innych niekorzystnych zjawisk społecznych, co wskazuje

na kompleksowy charakter występujących tam problemów.

2.7. Problemy i potencjały obszaru rewitalizacji w sferze społecznej

W wyniku przeprowadzonej diagnozy społeczno-demograficznej możliwe było wyodrębnienie głów-

nych problemów oraz potencjałów, które mogłyby stanowić czynniki rozwoju obszaru rewitalizacji (tab. 2.1).

Tabela 2.1. Problemy i potencjały w sferze społecznej zdiagnozowane na obszarze rewitalizacji

Problemy obszaru rewitalizacji	Potencjały obszaru rewitalizacji
<ul style="list-style-type: none"> - ujemna dynamika zmian zaludnienia na obszarze rewitalizacji (-9,2% w latach 2011–2015) - postępujący proces starzenia się mieszkańców obszaru rewitalizacji (średnio 20,7% osób w wieku poprodukcyjnym) - wzrost udziału beneficjentów pomocy społecznej na obszarze rewitalizacji w latach 2009–2015 - wyższy od średniej krajowej wskaźnik obciążenia demograficznego na obszarze rewitalizacji (średnia 33,4) - ujemne saldo migracji na obszarze rewitalizacji w 2015 r. - znaczne zróżnicowanie międzyszkolne wyników edukacyjnych uczniów szkół podstawowych i gimnazjalnych na obszarze rewitalizacji (istnieją szkoły uzyskujące wyniki bardzo dobre oraz niskie) - średnia liczba punktów ze sprawdzianu szóstoklasisty i egzaminu gimnazjalnego szkół na obszarze rewitalizacji niższa niż średnia dla miasta Poznania (w obu analizowanych typach szkół) - koncentracja przestępczości w strefie śródmiejskiej (osiedla: Stare Miasto, Ostrów Tumski-Śródka-Komandoria, Wilda) - niska aktywność w życiu publicznym, mierzona frekwencją wyborczą 	<ul style="list-style-type: none"> - duży potencjał ludnościowy obszaru rewitalizacji - miejscowy przyrost mieszkańców w jednostkach przestrzennych charakteryzujących się rozwojem nowej zabudowy mieszkaniowej - wzrastająca liczba seniorów, którzy mogą stanowić grupę odbiorców działalności tzw. sektora silver economy - możliwość aktywizowania organizacji pozarządowych na rzecz działań skierowanych ku seniorom - spadek liczby i udziału osób bezrobotnych na obszarze rewitalizacji w latach 2010–2015 - prestiżowe szkoły funkcjonujące na obszarze rewitalizacji, w tym prowadzone przez organy niesamorządowe - szkoły o długoletniej tradycji funkcjonowania, stanowiące ważne ogniwo w procesie aktywizacji środowiska lokalnego

Źródło: opracowanie własne.

3. Analiza uwarunkowań gospodarczych obszaru rewitalizacji

Diagnoza gospodarcza stanowi dopełnienie diagnozy społecznej. Silnie koresponduje również z diagnozą przestrzenno-funkcjonalną obszaru rewitalizacji. Jak zauważa Sztando (2010), wymogiem dobrego programu rewitalizacji jest oparcie go właśnie na nieprzypadkowej diagnozie i analizie problemów gospodarczych oraz problemów społecznych o charakterze ekonomicznym. Powinno to w dalszej kolejności znaleźć odzwierciedlenie na etapie formułowania celów rewitalizacji, prowadzących do ożywienia gospodarczego obszaru rewitalizacji, wspierania przedsiębiorczości i samozatrudnienia oraz zwiększenia atrakcyjności dla lokalnych inwestorów (por. Kaczmarek 2001; Lorens 2010). Zgodnie z ustawą o rewitalizacji analiza uwarunkowań gospodarczych powinna odnosić się do takich zagadnień, jak stopień przedsiębiorczości oraz kondycja lokalnych przedsiębiorstw (art. 9 ust. 1 pkt 1). Jednak, jak podkreślają Szlachetko i Borówka (2017), ustawodawca pozostawił otwarty katalog negatywnych zjawisk gospodarczych, możliwych do analizy.

Od 1989 r. widoczna jest dezindustrializacja polskich miast prowadząca do wzrostu znaczenia sektora usługowego. Efektem tego procesu jest powstawanie rozległych terenów przemysłowych, zdegradowanych terenów magazynowo-składowych i nieużytkowanych terenów i obiektów pokomunikacyjnych zlokalizowanych często w centrach miast (por. Parysek 2005). Obszary te mają niewątpliwe atuty, takie

jak walory historyczne i estetyczne, czytelność form przestrzennych związanych z działalnością produkcyjną oraz ich oddziaływanie na sąsiadującą zabudowę (por. Gorgoń i in. 2007). Dlatego szansą na zahamowanie negatywnych skutków dezindustrializacji jest rewitalizacja, prowadząca do lokalizacji innej funkcji niż dotychczasowa działalność gospodarcza w obiektach poprzemysłowych oraz w miejscach po wyburzeniu tych, które nie mają wartości historycznej (Wieloński 2005). Należy jednak podkreślić, że rewitalizacja obszaru poprzemysłowego to proces złożony, niosący ze sobą wyzwania związane z koniecznością poniesienia wysokich nakładów finansowych i pracochłonnych zabiegów technicznych (Świerczewska-Pietras 2009). Obok wprowadzania nowych funkcji na tereny poprzemysłowe trzeba jednak dążyć również do utrzymania istniejących obiektów gospodarczych, są one bowiem ważnym czynnikiem wpływającym na utrzymanie roli centrum miasta jako głównego ośrodka handlu i usług, m.in. poprzez: podniesienie jakości i standardu starych obiektów handlowo-usługowych w centrum, wprowadzenie nowoczesnych dużych obiektów handlowych lub też rozbudowę krytych powierzchni handlowo-usługowych (Słodczyk 2003). Stąd ważnym czynnikiem, który należy wziąć pod uwagę w analizie uwarunkowań gospodarczych, jest obecność i forma prowadzenia działalności gospodarczej na obszarze rewitalizacji.

Kolejnym istotnym zagadnieniem w zakresie analizy gospodarczych aspektów procesu rewitalizacji jest przedsiębiorczość mieszkańców. Jest ona uznawana za sposób rozwiązania problemu degradacji społecznej, rozumianej jako utrata przez jednostkę lub grupę społeczną pozycji w hierarchii społecznej, powiązana z pogorszeniem pozycji zawodowej, utratą stanowiska, bezrobociem, a także spadkiem dochodów i zamożności (Wojnowski 2002). Problemy społeczne utrzymujące się przez dłuższy czas prowadzą do utrwalania niekorzystnych wzorców bierności, bezczynności i bezradności oraz przekazywania ich następnym pokoleniom, co w dalszej kolejności może przyczyniać się do wzrostu przestępczości oraz powstawania innych patologicznych zachowań (Zborowski, Dej 2009). Pobudzanie przedsiębiorczości jest zatem sposobem przeciwdziałania tak rozumianej degradacji społecznej. Rozwijanie postaw przedsiębiorczych wpływa na pobudzanie w społeczeństwie działań na rzecz zwiększenia aktywności jednostek w zakresie możliwości zwiększania dochodów i w znacznym stopniu osłabia postawy roszczeniowe (Zioło, Rachwał 2006). W rezultacie, jak zauważa Sztando (2008), rozwój przedsiębiorczości jest jednym z typowych celów operacyjnych określanych w większości programów rewitalizacji. Z tego względu ważna jest analiza aktualnego stanu przedsiębiorczości na obszarze rewitalizacji.

Analizując uwarunkowania gospodarcze rewitalizacji, należy w końcu odwołać się do definicji tego pojęcia. Rewitalizacja powinna być prowadzona poprzez zintegrowane działania na rzecz lokalnej społeczności, przestrzeni i właśnie gospodarki (ustawa o rewitalizacji, art. 1). Wspieranie rozwoju lokalnych przedsiębiorców jest zatem ważnym celem podejmowanych działań. Prowadzić to będzie do spadku bezrobocia i wzrostu przedsiębiorczości. Rewitalizacja jest zatem powiązana z zagadnieniem gospodarki lokalnej, w której władze lokalne przy wykorzystaniu zasobów własnych oraz zaangażowaniu partnerów zewnętrznych stymulują rozwój gospodarczy danej jednostki terytorialnej (Blakley 1989). Jak zauważa Parysek (1997), tak rozumiana gospodarka lokalna obejmuje również tworzenie klimatu dla inwestowania oraz przyciągania zewnętrznych podmiotów gospodarczych. Na podobny mechanizm względem rewitalizacji wskazuje również Boryczka (2016). Zauważa ona, że w wyniku działań rewitalizacyjnych wzmacniany jest sektor działalności egzogenicznych

(tzw. miastotwórczych), który będzie sprzyjał rozwojowi działalności endogenicznych. Gospodarczy aspekt rewitalizacji polega więc na wspieraniu rozwoju lokalnego, rozumianego jako kompleks przeobrażeń jakościowych dotyczących danego obszaru, odnoszących się do poziomu życia ludności oraz warunków funkcjonowania podmiotów gospodarczych (Parysek 1997).

Na wstępie niniejszego rozdziału scharakteryzowano zatem przestrzenny wymiar prowadzonej działalności gospodarczej. Wskazano w tym względzie lokalizację budynków biurowych, handlowych i produkcyjnych. Ponadto analizą objęto rozmieszczenie placów targowych i głównych ulic handlowych obszaru rewitalizacji, a także lokalizację pustych lokali użytkowych. W dalszej kolejności przedstawiono charakterystykę stopnia przedsiębiorczości w oparciu o liczbę podatników PIT prowadzących działalność gospodarczą oraz analizę kondycji lokalnych przedsiębiorstw, która ograniczyła się do opisu zmiany podatników PIT i CIT prowadzących działalność gospodarczą na przestrzeni ostatnich lat. Na podstawie powyższych wskaźników sformułowano problemy i potencjały obszaru rewitalizacji, odnoszące się do sfery gospodarczej.

W rozdziale wykorzystano dane udostępnione przez Urząd Miasta Poznania, a także uzyskane w czasie inwentaryzacji w terenie. Część informacji została też udostępniona przez spółkę Targowiska. Analizy zostały w większości przypadków wykonane w układzie jednostek urbanistycznych, opisanych we wstępie niniejszej publikacji.

3.1. Miejsce i forma prowadzenia działalności gospodarczej

Obszar rewitalizacji to centrum życia gospodarczego miasta Poznania. Zlokalizowanych jest tutaj szereg obiektów biurowych, handlowych i produkcyjnych (ryc. 3.1). Obejmują one około 15% wszystkich budynków na obszarze rewitalizacji.

Budynki, w których prowadzi się działalność przemysłową i produkcyjną, stanowią 53% wszystkich budynków związanych z działalnością gospodarczą. Ich lokalizacja związana jest w dużej mierze z dostępnością transportu kolejowego. Dlatego największe zagęszczenie funkcji przemysłowej i produkcyjnej występuje w południowej części obszaru rewitalizacji (39) oraz południowo-wschodniej (obszar 55), a także

na osiedlu Główna (obszary: 15, 50, 51, 52). Jednym z największych przedsiębiorstw na analizowanych terenach jest zakład H. Cegielski – Poznań S.A. zajmujący się przede wszystkim zaawansowanymi technologiami z zakresu energetyki, transportu, gazu i petrochemii, inżynierii środowiskowej oraz produkcji konstrukcji stalowych. Ponadto inne znaczące obiekty produkcyjne na obszarze rewitalizacji to: Butrans – Poznań, Materiały Budowlane Sp. z o.o., Konbet Poznań, OMA-TECH Poznań (wszystkie na obszarze 8), Vakomtek S.A. (obszar 15), APATOR – Powogaz S.A., Hafciatnia FINKE PPHU (wszystkie na obszarze 24), Remondis Sp. z o.o., ONE Pfeiderer (obszar 48), Beiersdorf Manufacturing Poznań Sp. z o.o. (obszar 50), HYDROBUDOWA – Przedsiębiorstwo Inżynieryjno-Budowlane Sp. z o.o. (obszar 53), Stomil – Poznań S.A. oraz Fawor – Spółdzielnia Piekarsko-Ciastkarska

(oba na obszarze 55). Jednocześnie na obszarze rewitalizacji występuje wiele budynków, w których na przestrzeni ostatnich lat ustała działalność przemysłowa. Należy tu wymienić przede wszystkim Poznańskie Zakłady Naprawcze Taboru Kolejowego (obszar 28), Elektrociepłownię Garbary (obszar 56) i Wyborową S.A. (obszar 21).

Obiekty biurowe stanowią 25% budynków, w których prowadzona jest działalność gospodarcza. Największe ich skupienie występuje w ramach osiedla Stare Miasto (obszary: 1, 2, 3, 42, 58), gdzie zlokalizowane jest ponad 41% ogółu budynków pełniących tę funkcję. Jest to związane z atrakcyjnością inwestycyjną ścisłego centrum miasta Poznania. Ważniejsze powierzchnie biurowe na obszarze rewitalizacji to: Biurowiec „Za Bramką” (obszar 1), Nowe Garbary Office Center (obszar 2), Victoria Business Center

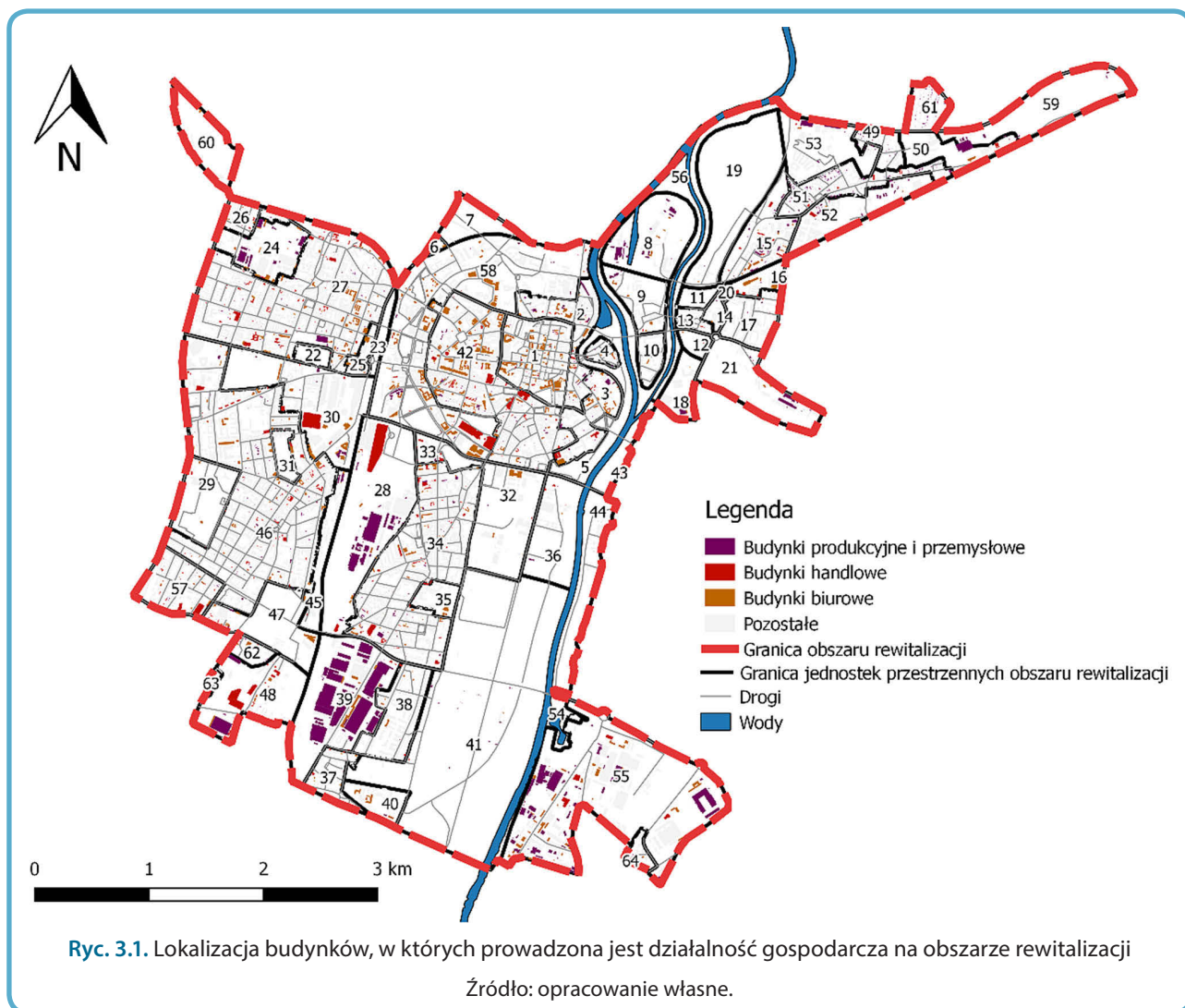


Tabela 3.1. Charakterystyka zorganizowanych targowisk na obszarze rewitalizacji w Poznaniu (2016)

Lokalizacja targowiska	Powierzchnia ogółem w m ²	Powierzchnia sprzedaży w m ²	Liczba stanowisk handlowych
Rynek Jeżycki	3816	2670	300
Rynek Łazarski	5800	4000	400
Rynek Wildecki	2990	2090	178
Plac Wielkopolski	2500	1596	225
Plac Bernardyński	2236	1565	82
Targowisko Dolna Wilda	11970	6000	672

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Targowiska Sp. z o.o.

(obszar 3), Szyperska Office Center, Woźna 14, Nowa Sienna (wszystkie na obszarze 5), Centrum Biurowe Podwale, Centrum Biurowe św. Michała (wszystkie na obszarze 16), Globis (obszar 25), Nobel Tower (obszar 27), Maraton (obszar 32), Green Point (obszar 34), Skalar Office Center (obszar 39), City Park (obszar 46), Delta Office Center, Poznań Financial Center, Andersia Bussines Centre, Andersia Tower (wszystkie na obszarze 58), LOBO Business Park, KEA Business Service Center (oba na obszarze 53).

Funkcja handlowa zlokalizowana jest w 22% budynków, w których prowadzona jest działalność gospodarcza. Na obszarze rewitalizacji funkcjonuje 5 dużych galerii handlowych: Stary Browar, Avenida Poznań, Galeria MM, Kupiec Poznański oraz Galeria Handlowa Panorama. W rezultacie na jednego mieszkańca obszaru rewitalizacji przypada aż 1,96 m² powierzchni galerii handlowej. Tak duże nagromadzenie galerii handlowych może skutkować negatywnymi efektami, dotyczącymi głównie lokalnych przedsiębiorców prowadzących małe bądź średnie przedsiębiorstwa handlowe.

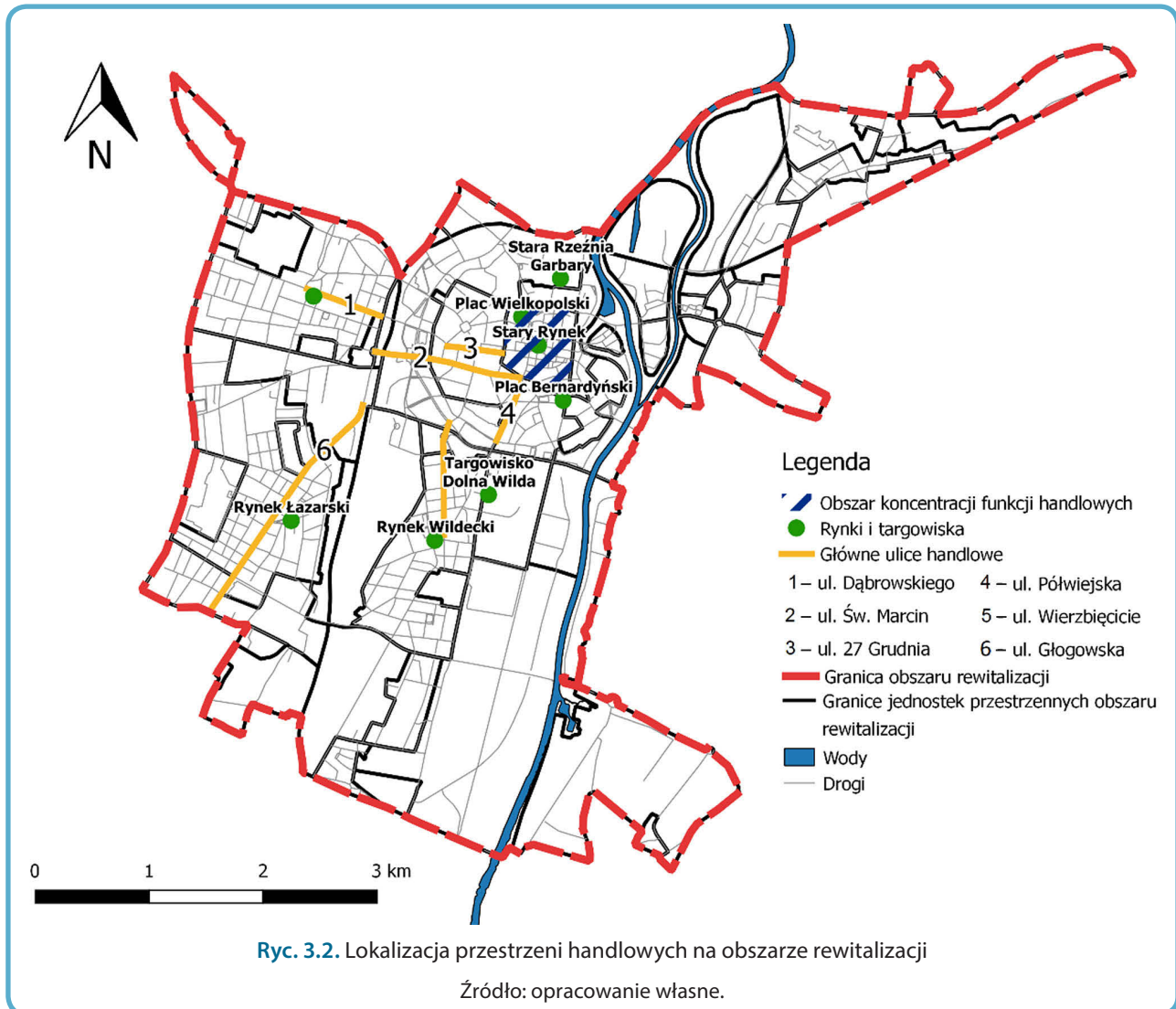
Cechą charakterystyczną obszaru rewitalizacji jest występowanie rynków handlowych. Działa tutaj 6 zorganizowanych targowisk oraz 1 giełda (ryc. 3.2). Największym z nich jest targowisko na obszarze 32 przy ul. Dolna Wilda (tab. 3.1). Oferuje ono 672 stanowiska targowe na powierzchni sprzedaży 6000 m², a skoncentrowane jest głównie na branży przemysłowej. W związku ze spadkiem zainteresowania klientów tym miejscem zmniejsza się liczba sprzedawców (obecnie wynajmowanych jest ok. 70 stoisk targowych). W celu poprawienia jakości przestrzeni targowiska i udoskonalenia jego funkcjonowania prowadzone są doraźne prace remontowe, które mają

umożliwić przedsiębiorcom dalszą działalność w tym miejscu.

Pozostałe przestrzenie handlowe: Rynek Jeżycki (obszar 27, ul. Dąbrowskiego), Rynek Łazarski (obszar 46, ul. Głogowska), Rynek Wildecki (obszar 34, ul. 28 Czerwca 1956 r.), plac Wielkopolski (obszar 1, plac Wielkopolski) oraz plac Bernardyński (obszar 42, plac Bernardyński) to targowiska nastawione przede wszystkim na branżę spożywczą i przemysłową oraz sprzedaż kwiatów. Skoncentrowane są głównie na obsłudze społeczności lokalnej dzielnicy, w której są zlokalizowane. Najmniejsze targowisko znajduje się na placu Bernardyńskim, składa się jedynie z 82 stanowisk na 1565 m² powierzchni sprzedaży, jednak utrzymuje popularność dzięki organizowanemu raz w tygodniu tzw. Zielonemu Bazarowi, który promuje rynek produktów ekologicznych. W granicach obszaru rewitalizacji działa również jedna z największych giełd antyków w Polsce. Usytuowana jest na obszarze 58 w Starej Rzeźni Garbary.

Oprócz wyżej wymienionych targowisk należy wskazać na Stary Rynek który ogniskuje ważną funkcję gospodarczą dla lokalnych przedsiębiorców. Cyklicznie organizowane są tam wydarzenia lokalne i ponadlokalne skupiające sprzedawców oraz mieszkańców i turystów, w tym m.in. Jarmark Świętojański, Kaziuki, Jarmark Wielkanocny czy też Poznańskie Betlejem.

Na obszarze rewitalizacji zlokalizowane są także kluczowe dla całego miasta ulice handlowe, wśród których należy wymienić przede wszystkim ulice: Półwiejską, św. Marcin, 27 Grudnia, Głogowską, Wierzbicice oraz Dąbrowskiego. Jednocześnie obserwowany jest zanik działalności gospodarczej na tych ulicach, wyrażający się m.in. wzrostem liczby pustostanów.



Ważnym elementem diagnozy gospodarczej jest problem rozmieszczenia pustych lokali użytkowych. Ze względu na dostępność danych analizą objęto lokale, których gestorem jest Zarząd Komunalnych Zasobów Lokalowych. Na obszarze rewitalizacji występuje 100 pustostanów o łącznej powierzchni użytkowej 8319,51 m² wchodzących w skład miasta komunalnego miasta (ryc. 3.3). Lokale te często cechują się złym stanem technicznym, a pozostawienie ich niezagospodarowanych skutkuje pogłębianiem się dysfunkcji i dysproporcji na terenie ich koncentracji.

Największe zagęszczenie pustostanów występuje na następujących obszarach:

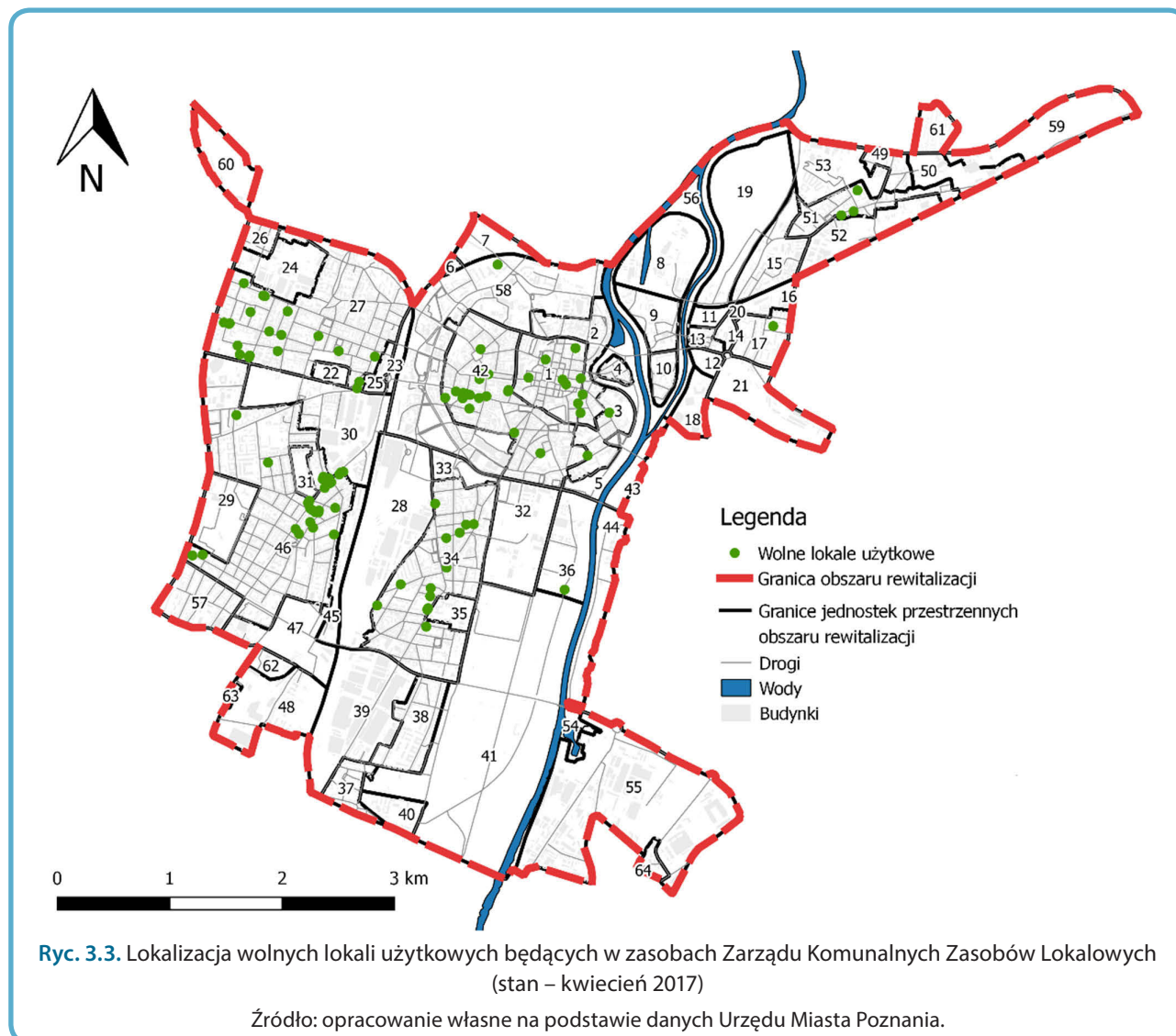
- Łazarz: obszar 46 – 29 pustostanów, z czego 23 skupione wokół ul. Głogowskiej,

- Stare Miasto „Centrum”: obszar 42 – 22 pustostany, z czego 12 skupionych wokół ul. św. Marcin,
- Jeżyce: obszar 27 – 20 pustostanów,
- Wilda: obszar 34 – 13 pustostanów,
- Stare Miasto „średniowieczne”: obszar 1 – 7 pustostanów.

Pozostałe pustostany znajdują się na obszarach: 51, 2, 58, 3, 17 oraz 36. Występowanie pustostanów można wykorzystać jako pewnego rodzaju potencjał do realizacji funkcji gospodarczych i społecznych na obszarze rewitalizacji.

3.2. Przedsiębiorczość

Kryterium istotnym z punktu widzenia kondycji gospodarczej obszaru rewitalizacji jest analiza stopnia przedsiębiorczości mieszkańców. Opiera się ona



na charakterystyce liczby podatników PIT prowadzących działalność gospodarczą na 100 mieszkańców. Wykorzystano w tym względzie dane z 2011 i 2014 r. Analiza została przeprowadzona w podziale na wydzielone jednostki przestrzenne. Wzięto przy tym pod uwagę obszary zamieszkałe przez minimum 50 osób. Pozostałe zostały wyłączone z analizy z powodu niereprezentatywności próby.

W 2011 r. na obszarze rewitalizacji 7209 podatników PIT prowadziło działalność gospodarczą. W przeliczeniu na 100 mieszkańców wskaźnik przedsiębiorczości wyniósł zatem 5,29 (tab. 3.2). Była to wartość gorsza od średniej dla miasta Poznania, która wynosiła 5,99. Najniższym poziomem przedsiębiorczości charakteryzowało się osiedle Główna (obszary: 15, 51, 53), a także Ostrów Tumski (obszar 9) i Śródka

(obszar 13) i fragment osiedla Jeżyce (obszar 22) (ryc. 3.4). Na tych terenach wskaźnik osiągnął wartość poniżej 4,44. Z kolei w najlepszej kondycji gospodarczej znajdowała się południowa część obszaru rewitalizacji – fragmenty osiedli św. Łazarz i Wilda (obszary: 39, 47, 62) – oraz jego środkowo-wschodnia część (obszary 3, 36). Na tych terenach wskaźnik osiągnął wartość powyżej 8,48 podatnika PIT prowadzącego działalność gospodarczą na 100 mieszkańców.

W 2014 r. kondycja gospodarcza wyrażająca się liczbą podatników PIT prowadzących działalność gospodarczą na obszarze rewitalizacji znacząco się poprawiła. Poziom przedsiębiorczości wyniósł 8,77, podczas gdy średnia dla miasta – 8,20. Coraz więcej osób decydowało się zatem na prowadzenie działalności gospodarczej. Liczba podatników PIT wynosiła

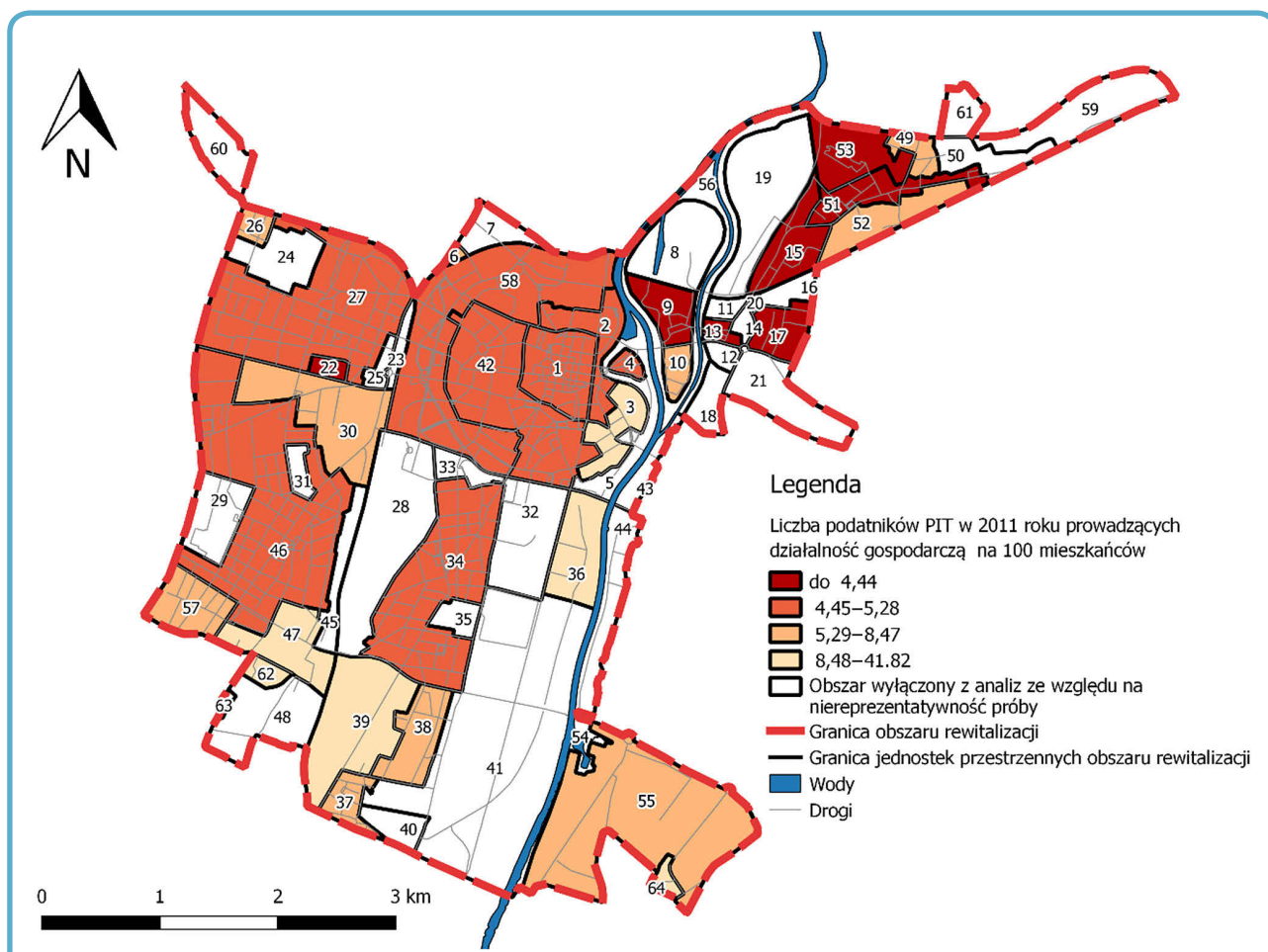
Tabela 3.2. Podstawowe dane o podatnikach PIT na obszarze rewitalizacji na tle miasta Poznania

	2011		2014	
	obszar rewitalizacji	Poznań	obszar rewitalizacji	Poznań
Liczba podatników PIT prowadzących działalność gospodarczą	7209	33172	11489	44774
Liczba podatników PIT prowadzących działalność gospodarczą na 100 mieszkańców	5,29	5,99	8,77	8,20

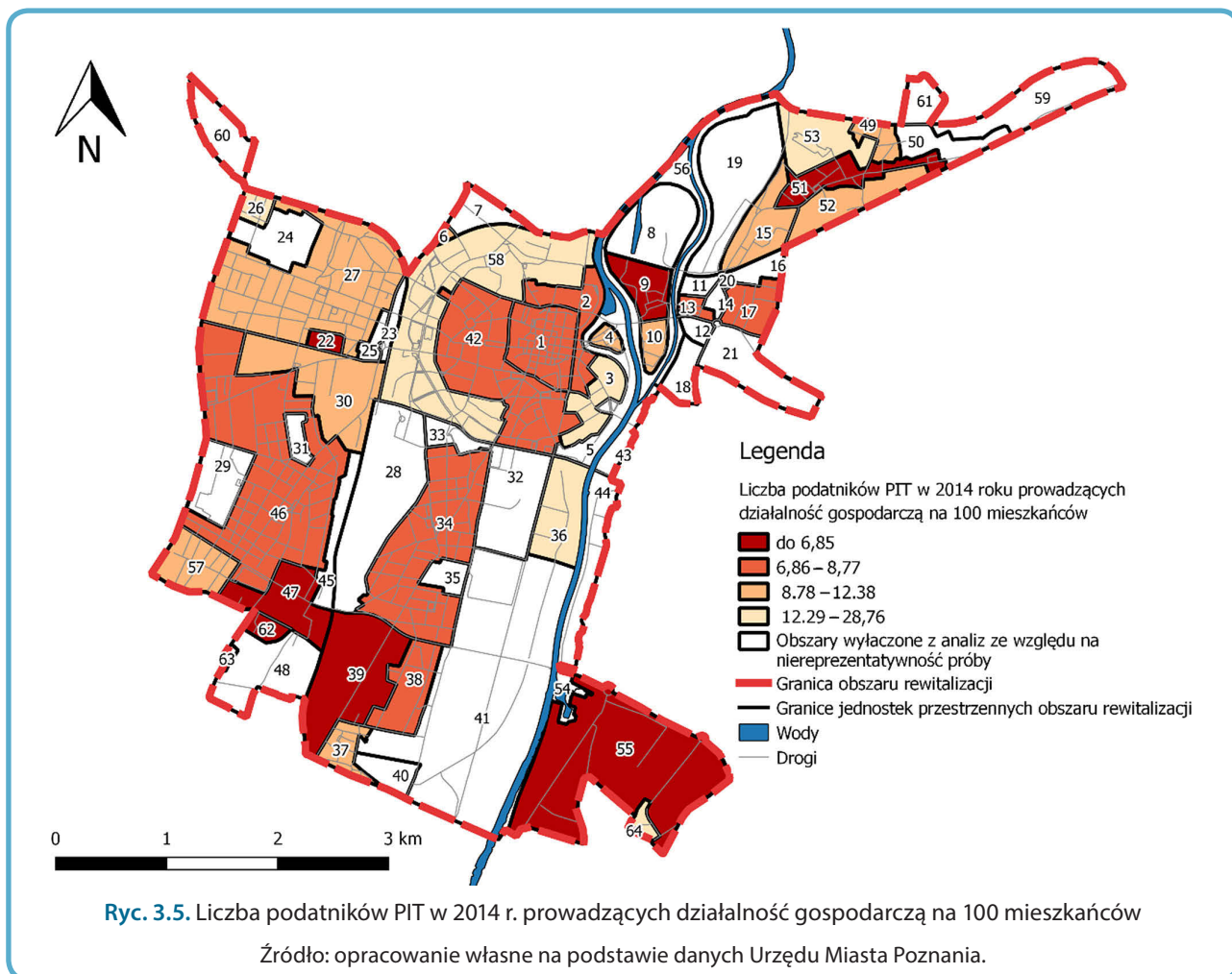
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Miasta Poznania.

11 460. Wciąż jednak na obszarze rewitalizacji pozostawały rejony w znacząco gorszej kondycji od średniej dla miasta (ryc. 3.5). Należy do nich zaliczyć przede wszystkim Ostrów Tumski (obszar 9) oraz fragmenty osiedla Główna (obszar 51) i Jeżyc (obszar 22). Dodatkowo degradacji gospodarczej uległa południowa część obszaru rewitalizacji, w tym fragmenty

osiedla św. Łazarz (obszary 47, 62) i Wilda (obszar 39) oraz Starołęka–Minikowo–Marlewo (obszar 55). Na wszystkich tych terenach poziom przedsiębiorczości osiągnął wartość poniżej 6,85 podatnika PIT prowadzącego działalność gospodarczą na 100 mieszkańców. Z kolei dobrą kondycją gospodarczą wyrażoną liczbą podatników PIT prowadzących działalność

**Ryc. 3.4.** Liczba podatników PIT w 2011 r. prowadzących działalność gospodarczą na 100 mieszkańców

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Miasta Poznania.



gospodarczą na 100 mieszkańców charakteryzowały się przede wszystkim obszary na obrzeżach Starego

Miasta (3, 58, 36). Na tych terenach wskaźnik przedsiębiorczości osiągnął wartość powyżej 12,29.

Tabela 3.3. Podstawowe dane o podatnikach CIT na obszarze rewitalizacji na tle średniej miasta Poznania

		2011		2014	
		Obszar rewitalizacji	Poznań	Obszar rewitalizacji	Poznań
Liczba podatników CIT	liczba	4409	9312	3868	10830
	udział	100%	100%	100%	100%
Mikro (do 9 pracowników)	liczba	3849	7983	3402	9504
	udział	87,3%	85,7%	88,0%	87,8%
Małe (10–49 pracowników)	liczba	360	894	266	891
	udział	8,2%	9,6%	6,9%	8,2%
Średnie (50–249 pracowników)	liczba	147	304	139	310
	udział	3,3%	3,3%	3,6%	2,9%
Duże (powyżej 250 pracowników)	liczba	53	131	61	125
	udział	1,2%	1,4%	1,6%	1,2%

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Miasta Poznania.

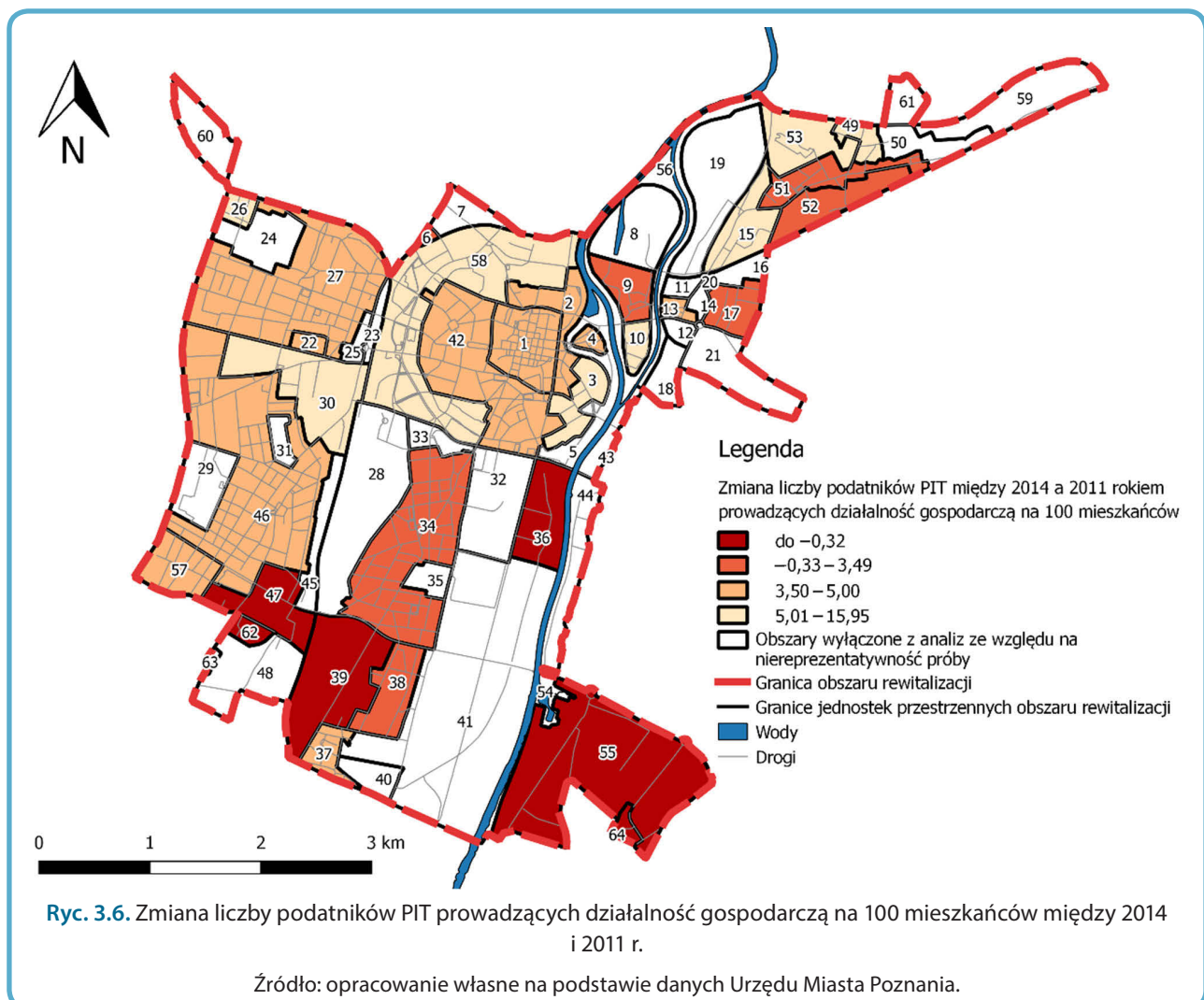
3.3. Kondycja lokalnych przedsiębiorstw

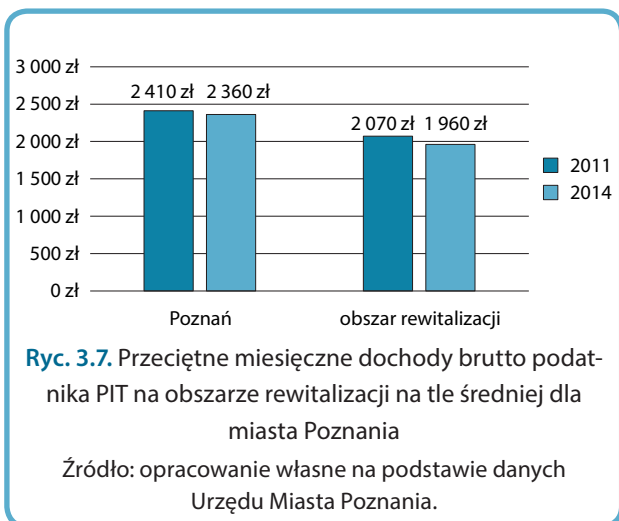
W ramach badania kondycji lokalnych przedsiębiorstw dokonano analizy dynamicznej, uwzględniającej zmianę podatników PIT prowadzących działalność gospodarczą na 100 mieszkańców, a także zmianę liczby podatników CIT w latach 2011–2014. Wzięto też pod uwagę przeciętne miesięczne dochody brutto podatnika PIT. Analiza dowiodła dużego zróżnicowania zmian wskaźnika przedsiębiorczości na obszarze rewitalizacji.

W latach 2011–2014 najbardziej pogorszyła się sytuacja gospodarcza południowej części obszaru rewitalizacji (ryc. 3.6). Dotyczy to w szczególności fragmentów osiedla św. Łazarz (obszary 47, 62), osiedla Wilda (obszary 36, 39), osiedla Górczyn (obszar 62) i osiedla Starołęka–Minikowo–Marlewo (obszary

55, 64). Na wszystkich tych terenach liczba podatników PIT prowadzących działalność gospodarczą na 100 mieszkańców zmniejszyła się o minimum 0,32. Dużą poprawę zanotowały z kolei fragmenty osiedla Stare Miasto zlokalizowane na jego obrzeżach (obszary 3, 58), północna część osiedla św. Łazarz (obszar 30) i osiedla Główna (obszary: 15, 49, 53). Na tych terenach wskaźnik przedsiębiorczości poprawił się o minimum 5,01.

Pomimo wzrostu liczby podatników PIT prowadzących działalność gospodarczą na obszarze rewitalizacji w latach 2011–2014 nastąpił spadek przeciętnego miesięcznego dochodu brutto podatnika PIT z 2070 zł do 1960 zł (ryc. 3.7). W badanym okresie wskaźnik ten pogorszył się w skali całego miasta, jednak spadek na obszarze rewitalizacji był większy. W rezultacie jeszcze bardziej powiększyła się różnica w dochodach między mieszkańcami obszaru





rewitalizacji a innych części miasta. W 2011 r. dochody mieszkańców obszaru rewitalizacji stanowiły 85,9% średnich dochodów mieszkańców całego miasta, podczas gdy w 2014 wskaźnik ten zmniejszył się do 83,1%.

Kolejnym elementem analizy była charakterystyka struktury płatników podatku dochodowego od osób prawnych (CIT). W okresie od 2011 do 2014 r. nastąpił spadek liczby podatników CIT na obszarze rewitalizacji z 4409 do 3868 (tab. 3.3). W tym samym czasie liczba przedsiębiorstw w tej kategorii w całym mieście znacząco zwiększyła się. W rezultacie udział obszaru rewitalizacji w stosunku do miasta spadł z 47,3% do 35,7%. Jest to niepokojące zjawisko

mogące świadczyć o spadku znaczenia gospodarczego obszaru rewitalizacji w skali całego Poznania.

Biorąc pod uwagę strukturę wielkościową przedsiębiorstw, można stwierdzić, że na obszarze rewitalizacji zdecydowanie przeważają mikroprzedsiębiorstwa zatrudniające do 9 pracowników (tab. 3.3). Co więcej, ich udział w okresie od 2011 do 2014 r. jeszcze wzrósł, z 87,3% do 88,0%. Jednocześnie nastąpił spadek przedsiębiorstw małych, zatrudniających od 10 do 49 pracowników oraz średnich zatrudniających od 50 do 249 pracowników. Warte uwagi jest natomiast wzrost dużych przedsiębiorstw, zatrudniających powyżej 250 pracowników. Była to jedyna kategoria, w ramach której, biorąc pod uwagę wartości bezwzględne, liczba podatników CIT na obszarze rewitalizacji wzrosła. W rezultacie ich udział w strukturze przedsiębiorstw zwiększył się z 1,2% do 1,6%. Na obszarze rewitalizacji następuje zatem swego rodzaju polaryzacja wielkościowa przedsiębiorstw. Staje się on atrakcyjny dla największych podatników CIT, natomiast dla pozostałych traci na znaczeniu. Nieco inne tendencje obserwowane są w całym mieście. Biorąc pod uwagę wartości procentowe, można stwierdzić, że w okresie od 2011 do 2014 r. nastąpił spadek wszystkich grup wielkościowych przedsiębiorstw, poza mikroprzedsiębiorstwami. Gdy jednak analizą obejmie się wartości bezwzględne, okazuje się, że w grupie średnich przedsiębiorstw nastąpił niewielki wzrost podatników CIT, a w dwóch pozostałych grupach bardzo mały spadek.

3.4. Problemy i potencjały obszaru rewitalizacji w sferze gospodarczej

Analiza sfery gospodarczej stała się podstawą do sformułowania problemów i potencjałów obszaru rewitalizacji (tab. 3.4).

Tabela 3.4. Problemy i potencjały w sferze gospodarczej zdiagnozowane na obszarze rewitalizacji

Problemy obszaru rewitalizacji	Potencjały obszaru rewitalizacji
<ul style="list-style-type: none"> – przenoszenie się usług do wielkopowierzchniowych galerii handlowych, powodujące wzrost liczby pustych lokali użytkowych skupionych przy ważnych ulicach handlowych obszaru rewitalizacji – nierównomierny rozwój przedsiębiorczości, wyrażający się występowaniem obszarów, na których od dłuższego czasu obserwowany jest znacząco niższy od średniej dla całego miasta wskaźnik liczby podatników PIT prowadzących działalność gospodarczą – spadek atrakcyjności obszaru rewitalizacji dla małych i średnich przedsiębiorstw, wyrażający się spadkiem liczby podatników CIT zatrudniających do 249 pracowników – spadek przeciętnego miesięcznego dochodu brutto podatnika PIT na obszarze rewitalizacji 	<ul style="list-style-type: none"> – obszar rewitalizacji wciąż stanowi centrum życia gospodarczego miasta, zlokalizowanych jest tutaj wiele obiektów handlowych i biurowych – występowanie wolnych przestrzeni, na których możliwy jest dalszy rozwój obiektów biurowych i handlowych, w tym również adaptacja budynków pełniących inne funkcje – występowanie rynków handlowych będących ważnym miejscem handlu, szczególnie dla lokalnej społeczności – wzrost poziomu przedsiębiorczości mieszkańców, wyrażający się znaczącym wzrostem liczby podatników PIT prowadzących działalność gospodarczą – wzrost atrakcyjności obszaru rewitalizacji dla dużych przedsiębiorstw, wyrażający się wzrostem liczby podatników CIT zatrudniających minimum 250 pracowników

Źródło: opracowanie własne.

Emilia Bogacka, Małgorzata Donderowicz

Uniwersytet im. A. Mickiewicza w Poznaniu

4. Analiza uwarunkowań środowiskowych obszaru rewitalizacji

Środowisko przyrodnicze miasta i jego rola w procesie rewitalizacji są szeroko dyskutowanymi zagadnieniami w polskiej literaturze naukowej. Kaliszuk (2001), Szulczewska i Kaliszuk (2005) oraz Mizgajski (2010) uważają, że środowisko przyrodnicze stanowi istotny czynnik wpływający na jakość życia i społeczeństwa. Z tego względu tak ważna jest analiza uwarunkowań środowiskowych obszaru rewitalizacji.

Chmielewski (2005) w swoim artykule omawia zasady planowania przyrodniczej rewitalizacji miast i zarządzania jej realizacją. Według autora zainteresowanie środowiskowymi aspektami rewitalizacji miast wynika ze wzrostu wymagań społecznych dotyczących się jakości życia, w tym jakości środowiska, różnorodności biologicznej, harmonii krajobrazu, a także dostępności przestrzeni publicznych, dla których charakterystyczny jest wysoki standard. Chmielewski wskazuje, że do głównych czynników decydujących o potencjale ekologicznym miasta można zaliczyć: zasoby wód podziemnych (ich bogactwo i jakość), wody powierzchniowe i tereny zieleni (które łącznie tworzą System Przyrodniczy Miasta – koncepcja opracowana przez Stałę 1986, Biernackiego 1990, Skibniewską 1990, Szulczewską i in. 1996), stopień zanieczyszczenia powietrza i wód oraz natężenia hałasu, a także kompozycję przestrzenną, bogactwo przyrodnicze, stopień antropogenicznych zmian w Systemie Przyrodniczym Miasta, istnienie węzłów i korytarzy ekologicznych oraz tereny przyrodnicze

okalające miasto. Część zagadnień zostanie przybliżona w niniejszym rozdziale, pozostałe zostaną podjęte w rozdziale dotyczącym kształtowania przestrzeni publicznych.

Drapella-Hermansdorfer (2005) uważa z kolei, że problem rewitalizacji miast w kontekście aspektu przyrodniczego sprowadza się do trzech podstawowych zasad, którymi są: ochrona ziemi, ochrona wód i ochrona bioróżnorodności. Tym samym zagadnienia podejmowane w ramach uwarunkowań środowiskowych obszaru rewitalizacji ściśle łączą się z aspektami dotyczącymi uwarunkowań przestrzenno-funkcjonalnych obszaru rewitalizacji, a w szczególności z uwarunkowaniami komunikacyjnymi oraz kształtowaniem przestrzeni publicznych.

Analiza uwarunkowań środowiskowych obszaru rewitalizacji, zgodnie z ustawą o rewitalizacji, obejmuje charakterystykę przekroczenia standardów jakości środowiska, obecności odpadów stwarzających zagrożenie dla życia, zdrowia ludzi lub stanu środowiska. W niniejszym rozdziale przedstawiono problemy obszaru rewitalizacji odnoszące się do: poziomu hałasu, czystości powietrza i niskiej emisji, czystości wód oraz gospodarki odpadami. Opis powyższych aspektów został poprzedzony informacją wprowadzającą na temat funkcjonowania sfery środowiskowej na obszarze rewitalizacji. W rozdziale wykorzystano dane uzyskane z Urzędu Miasta Poznania, „Studium uwarunkowań i kierunków

zagospodarowania przestrzennego miasta Poznania” (2014), Systemu Informacji Przestrzennej Miasta Poznania, dane i publikacje Wojewódzkiego Inspektoratu Ochrony Środowiska w Poznaniu oraz dane Straży Miejskiej Miasta Poznania.

4.1. Funkcjonowanie sfery środowiskowej¹⁵

Obszar rewitalizacji usytuowany jest w Przełomowej Dolinie Warty, w większości po zachodniej stronie Warty na Wysoczyźnie Poznańskiej, w mniejszej części po wschodniej stronie rzeki na Wysoczyźnie Gnieźnieńskiej. Teren zlokalizowany jest na poziomach terasowych Warty, od niskich po średnie i wysokie. Należy podkreślić, że charakter rzeźby obszaru został zaburzony przez działania antropogeniczne.

Wody powierzchniowe i podziemne mają istotne znaczenie dla analizowanego terenu. Na obszarze rewitalizacji płyną trzy rzeki: Warta o przebiegu południkowym przepływa przez wschodnią jego część, a Cybina oraz Główna są prawymi dopływami Warty. W badanym rejonie znajduje się także zachodnia część jeziora Malta, sztucznego zbiornika wodnego. Na obszarze rewitalizacji występuje znaczny zasób wód podziemnych o dobrej jakości, szczególnie na terenach niezabudowanych.

System zieleni ma historycznie ukształtowany układ klinowo-pierścieniowy, wykorzystujący naturalne ukształtowanie dolin rzecznych. Tereny zieleni zajmują prawie 5 km², co stanowi 19,8% obszaru rewitalizacji. Uwzględnienie terenów zieleni w działaniach programowych ma duże znaczenie, gdyż przyczyniają się one do efektywnego i zrównoważonego rozwoju obszarów miejskich (Degórska 2005).

Istotną rolę w systemie zieleni Poznania mają liczne parki, do których należą: park Generała Henryka Dąbrowskiego, park im. Adama Mickiewicza, park im. Fryderyka Chopina, park im. Jana Kasprówicza, park im. Jana Pawła II, park im. Jarogniewa i Izabeli Drwęskich, park im. Romana Maciejewskiego, park im. Stanisława Moniuszki, park Tadeusza Mazowieckiego, park im. Thomasa Woodrowa Wilsona, park Henryka Wieniawskiego, park Karola Marcinkowskiego, park ks. Tadeusza Kirschke, park Ogród Zamkowy im. Ofiar Katynia i Sybiru, park Stare Koryto

¹⁵ W tej części wykorzystano informacje ze „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Poznania” (2014).

Warty, park Tysiąclecia, Ogród Zoologiczny Stare Zoo i Cmentarz Zasłużonych Wielkopolan. Obecność zadbanych terenów zieleni urządzonej została wskazana jako główna cecha idealnego krajobrazu miejskiego w Poznaniu (Bródka i in. 2017).

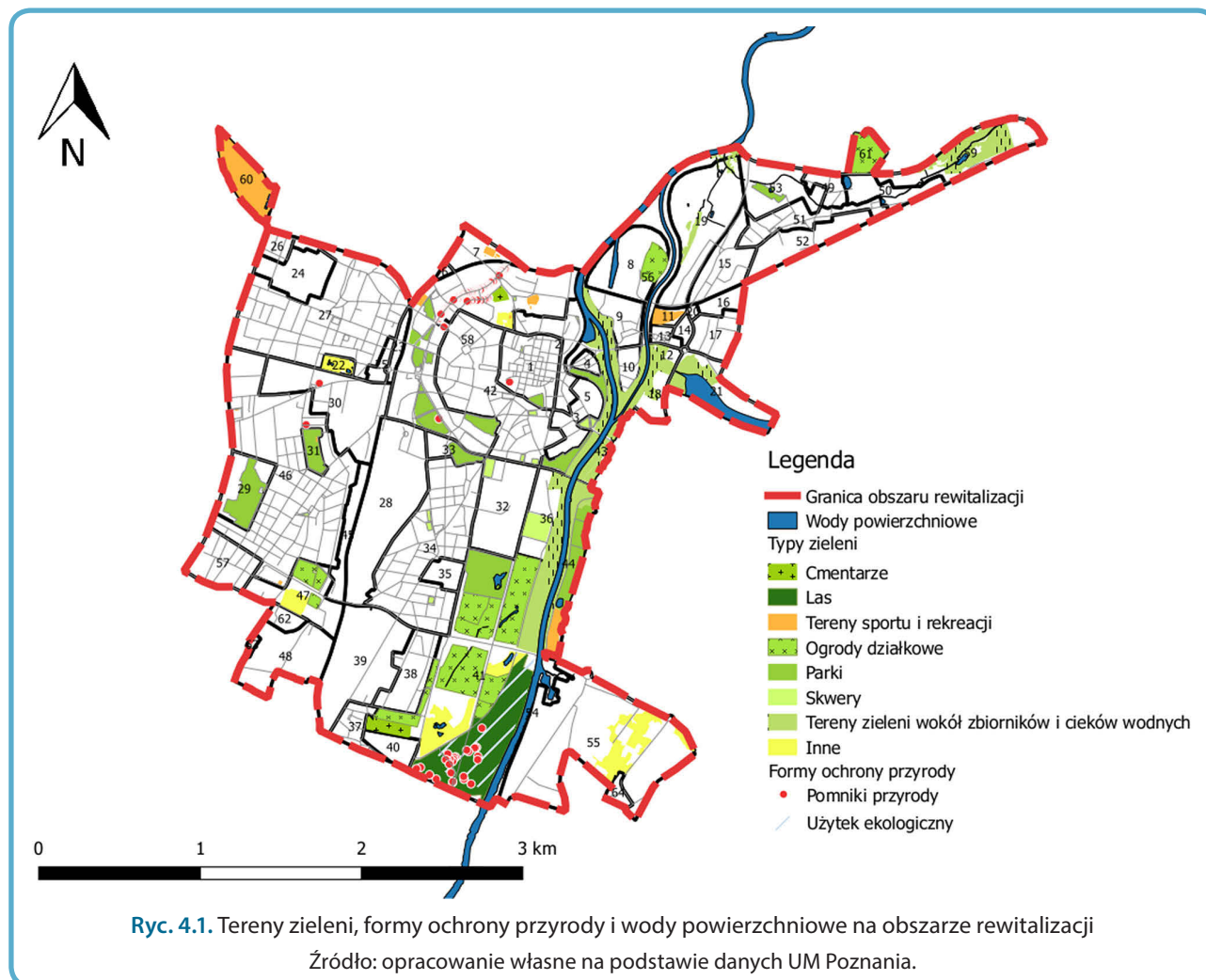
Na obszarze rewitalizacji występują dwa rodzaje form ochrony przyrody¹⁶:

- użytek ekologiczny: Dębina I, ustanowiony w celu ochrony fragmentów starego drzewostanu dębowego stanowiącego pozostałość po dawnych, dębińskich lasach łągowych rosnących w dolinie Warty, wraz z pozostałym starodrzewem i stawami;
- pomniki przyrody, w tym: drzewa (5): dąb szypułkowy przy ul. Grunwaldzkiej 3, leszczyna turecka w parku im. Marcinkowskiego, cis pospolity przy ul. Orzeszkowej 4, płatan klonolistny przy ul. Szkolnej 8/12, płatan klonolistny przy ul. Libelta 22a i 24, aleje (2): aleja przy al. Niepodległości (189 drzew, w tym: 42 platany klonolistne, 8 daglezi, 37 lip drobnolistnych, 65 lip krymskich, 37 topoli hollenderskich), aleja przy al. Niepodległości w okolicach ul. Solnej (35 kasztanowców białych) i grupy drzew (2): grupa drzew w parku Dębina (86 drzew, w tym 33 wiązy szypułkowe, 26 dębów szypułkowych, 6 topoli kanadyjskich, 4 klony pospolite, topola biała, 4 wierzby *Salix* sp., 2 graby pospolite, 2 sosny pospolite, klon srebrzysty, buk pospolity, olsza czarna, 10 jesionów wyniosłych, orzech czarny), grupa drzew przy ul. Gołęcińskiej (lipa drobnolistna, 6 jesionów wyniosłych).

Rozmieszczenie zieleni, pomników przyrody i wód powierzchniowych na obszarze rewitalizacji zostało przedstawione na rycinie 4.1.

Analizowany obszar charakteryzuje się niewielką powierzchnią terenów zagrożonych procesami geodynamicznymi (ryc. 4.2). Spowodowane jest to przede wszystkim typami gleb występującymi w tym rejonie, a mianowicie glebami ilastymi i morenowymi. Procesy osuwiskowe zachodzą bardzo wolno, a większość terenów, na których występują osuwiska, to tereny niezabudowane, przez co ryzyko ruchów masowych jest zminimalizowane. Ponadto obszary zagrożone osuwaniem się mas ziemnych są regularnie monitorowane oraz uwzględniane w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego.

¹⁶ Opracowane na podstawie danych Wydziału Ochrony Środowiska Urzędu Miasta Poznania.



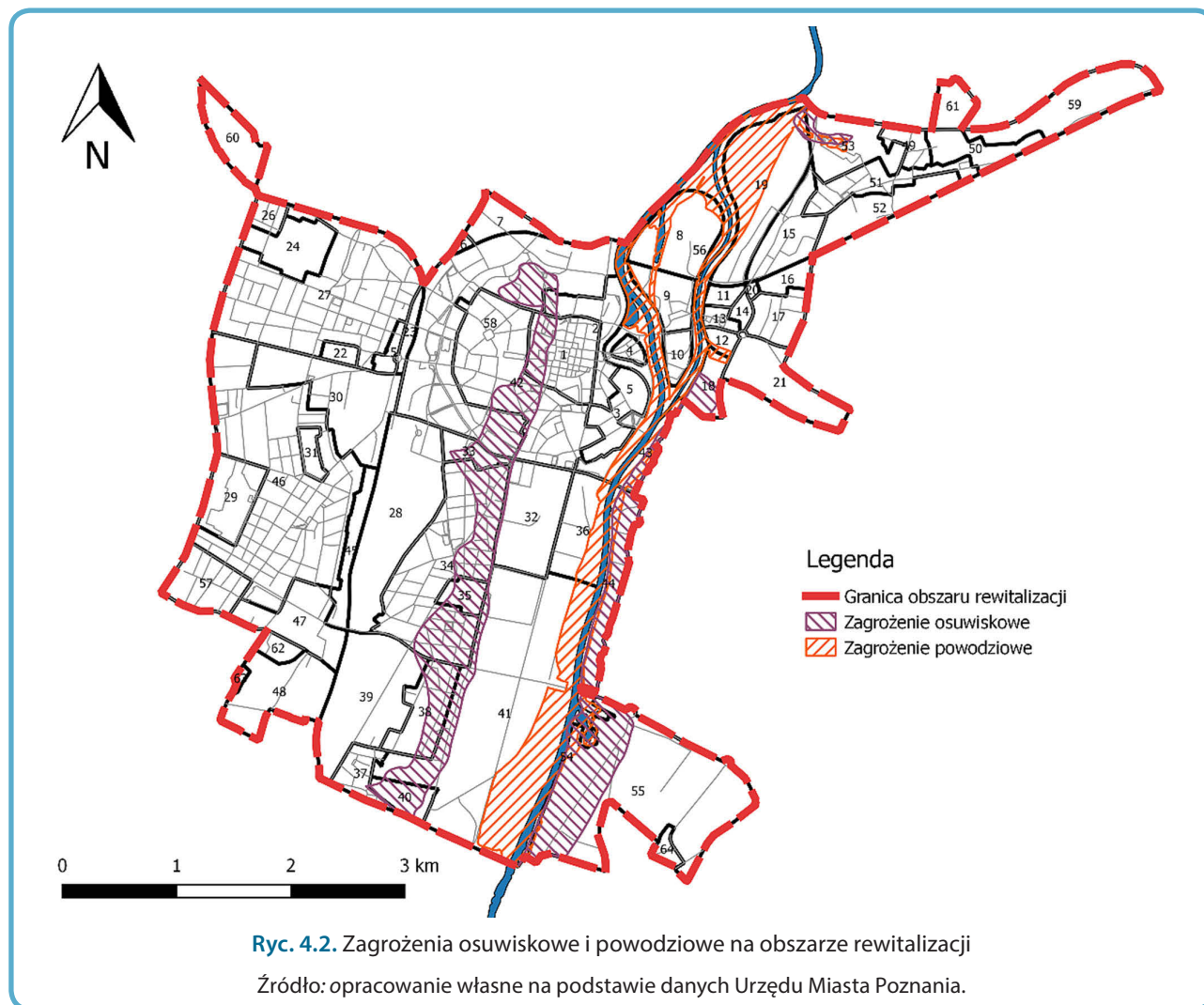
Tereny położone w okolicy rzeki Warty są najbardziej narażone na powódzie. Ciągły monitoring wód powierzchniowych pozwala zdiagnozować wahania ich poziomu. Dzięki temu można zaobserwować, że nie przebiegają one w sposób dynamiczny i nie stanowią większego zagrożenia. To samo dotyczy stanu wałów powodziowych i urządzeń hydrotechnicznych, których stan również jest przewidywalny i podlega stałej obserwacji. Niemniej przy długo utrzymującym się wysokim poziomie fali powodziowej istnieje zagrożenie podtapiania gruntów wzdłuż wałów przeciwpowodziowych. Podobnie jak w przypadku terenów zagrożonych ruchami masowymi, również obszary zalewowe chronione są przed zabudową poprzez wprowadzanie odpowiednich zapisów w dokumentach planistycznych.

4.2. Poziom hałas

Do oceny stanu akustycznego obszaru rewitalizacji wykorzystano Mapę Akustyczną Miasta Poznania, która powstała w 2012 r. i stanowiła podstawę do sporządzenia programu ochrony przed hałasem dla miasta Poznania¹⁷. Hałas emitowany na obszarze rewitalizacji podzielić można na kilka grup, w tym na: hałas samochodowy, tramwajowy, kolejowy, lotniczy czy przemysłowy. Należy jednak podkreślić, że największe uciążliwości powoduje hałas pochodzący ze źródeł komunikacji samochodowej. Więcej informacji dotyczących hałasu oraz ochrony przed nim mieszkańców dużych miast znajduje się w publikacji NIK¹⁸.

¹⁷ Program ochrony środowiska przed hałasem dla miasta Poznania na lata 2007–2013.

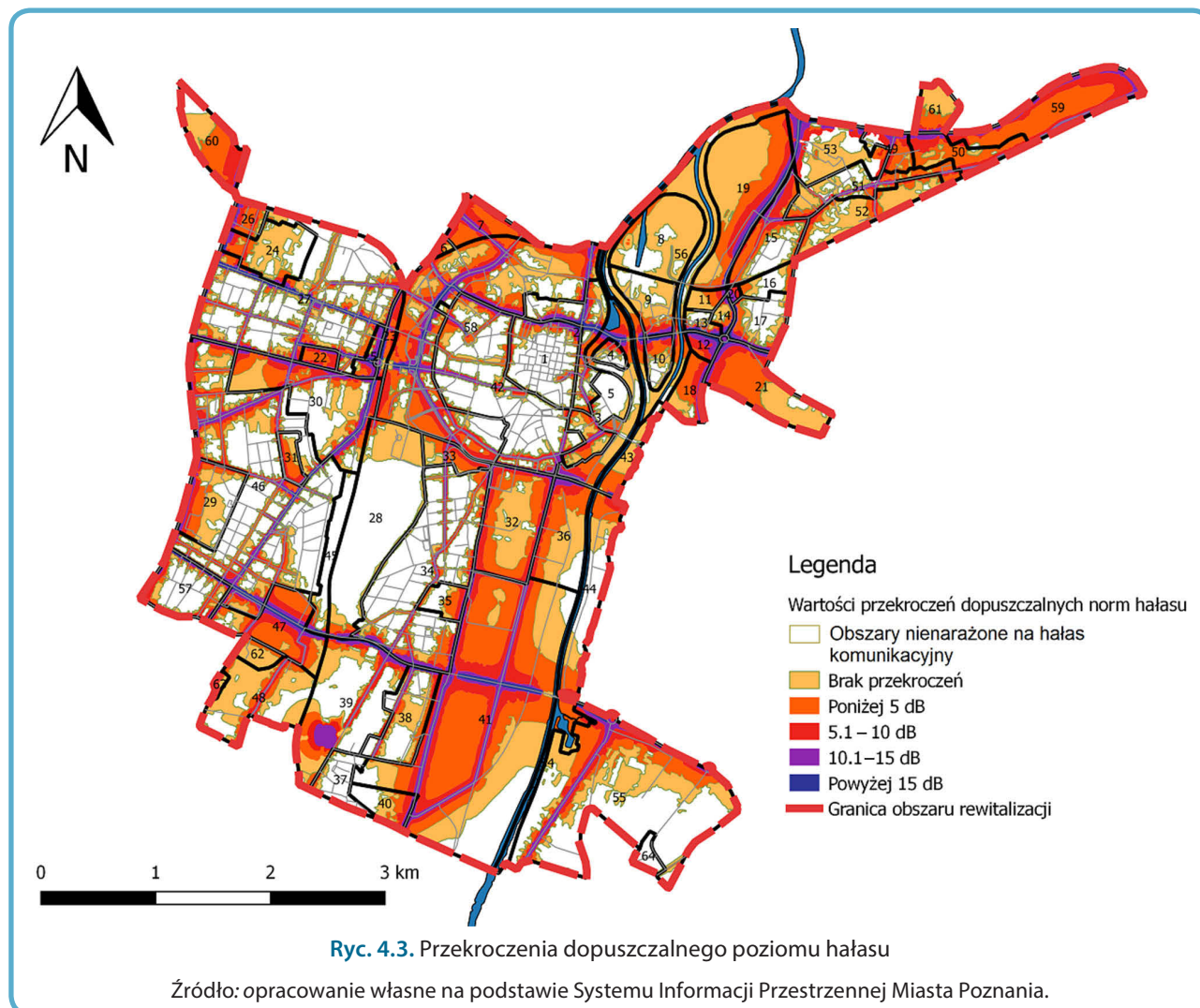
¹⁸ Ochrona mieszkańców dużych miast przed hałasem. Informacja o wynikach kontroli, 2014. Najwyższa Izba Kontroli, LBI-4101-11-00/2013, nr ewid. 23/2014/P/13/134/LBI.



Najwyższe przekroczenia w zakresie dopuszczalnego poziomu hałasu zauważyć można wzdłuż głównych ciągów komunikacyjnych. Zgodnie z rozporządzeniem Ministra Środowiska z 2012 r.¹⁹ dopuszczalne poziomy natężenia hałasu drogowego w ciągu dnia dla zabudowy mieszkaniowej, wielorodzinnej i zamieszkania zbiorowego wynoszą maksymalnie 65 dB. Najwyższe przekroczenia wskaźnika LDWN (długookresowy średni poziom dźwięku A) wynoszą powyżej 10 dB i zlokalizowane są wzdłuż głównych ciągów komunikacyjnych (ryc. 4.3). Największe nagromadzenia odchyłek zauważyć można wzdłuż ulic: Hetmańskiej, Głogowskiej, Solnej–Małych Garbar–Wyszyńskiego–Warszawskiej, Hłonda oraz

¹⁹ Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 1 października 2012 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz.U. z 2012 r., poz. 1109).

Dąbrowskiego. Wynika to ze wzmożonego ruchu samochodowego, szczególnie w godzinach szczytu. Oprócz liniowych źródeł przekroczeń hałasu na obszarze rewitalizacji występuje również jedno punktowe ognisko pochodzące z zakładu przemysłowego – Odlewni Volkswagen Poznań. Zaburzenia klimatu akustycznego nie obejmują jedynie terenów wzdłuż ciągów komunikacyjnych. Niektóre wartości są na tyle wysokie, że swoim zasięgiem oddziałują także na obszary znacznie oddalone od źródła emisji. Ograniczenia ruchu samochodowego, np. jego całkowite wyłączenie czy wprowadzenie strefy Tempo 30, skutkują spadkiem poziomu hałasu w niektórych częściach miasta. Dotyczy to jednak niewielkich obszarów, np. wokół Starego Rynku lub na południe od Rynku Wildeckiego. Zanieczyszczenie hałasem obejmuje więc dużą część obszaru rewitalizacji i stanowi jeden z poważniejszych problemów.



Rozmieszczenie przestrzenne wskaźnika M umożliwiło wskazanie obszarów szczególnie narażonych na hałas drogowy. Wskaźnik M to wskaźnik emisji (wskaźnik zapotrzebowania na środki ochrony przed hałasem) i jest definiowany jako stosunek wielkości przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu wyrażonego w dB do liczby mieszkańców na terenie, na którym występuje przekroczenie:

$$M = 0,1 m (100,1\Delta L - 1)$$

gdzie:

M – wartość wskaźnika,

ΔL – wielkość przekroczenia poziomu dopuszczalnego hałasu [dB],

m – liczba mieszkańców na terenie o przekroczonym poziomie dopuszczalnym.

W zależności od wielkości wskaźnika ustalana jest kolejność działań naprawczych w programie ochrony środowiska przed hałasem. W przypadku obszarów niezamieszkałych lub obszarów, gdzie nie występują przekroczenia, wskaźnik M może przyjąć wartość zerową

Rozkład przestrzenny wskaźnika M pokazuje, że obszarami największej koncentracji mieszkańców narażonych na ponadnormatywny hałas są tereny zwartej zabudowy śródmiejskiej, położonej w centrach historycznych osiedli: Starego Miasta, Jeżyc, Łazarza, Wildy, Śródki i Głównej.

4.3. Czystość powietrza i niska emisja

Zgodnie z obwieszczeniem Ministra Środowiska²⁰ aglomeracja poznańska jest jedną z 20 wskazanych aglomeracji i miast w Polsce, w których wartość wskaźnika średniego narażenia na pył PM 2,5 dla roku 2015 [$\mu\text{g}/\text{m}^3$] przekracza wartość pułapu stężenia ekspozycji. Dla aglomeracji poznańskiej wartość średniego narażenia na pył PM 2,5 wyniosła $25 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Wartości te były wyższe tylko dla 5 miast i 3 aglomeracji, a mianowicie dla: Bielska-Białej, Częstochowy, Kalisza, Kielc, Tarnowa, aglomeracji górnośląskiej, aglomeracji krakowskiej i aglomeracji rybnicko-jastrzębskiej.

Największym źródłem zanieczyszczeń dostarczanych do powietrza jest emisja antropogeniczna. Pochodzi ona z działalności:

- sektora bytowego – odpowiada za podwyższone w sezonie zimowym stężenia pyłu zawieszonego i benzo(a)pirenu; przyczyną powstawania niskiej emisji są stosowane w kotłowniach i piecach paliwa niskiej jakości oraz odpady;
- komunikacyjnej – wpływającej na całoroczny poziom pyłu zawieszonego i benzenu; przyczyną jest liczba pojazdów oraz korki uliczne;
- usługowej i przemysłowej – kotłownie przemysłowe i procesy produkcyjne²¹.

W analizie przekroczeń standardów w zakresie czystości powietrza warto zwrócić uwagę na pył zawieszony PM 10 i PM 2,5, a także benzo(a)piren. Pył zawieszony to mieszanina bardzo małych cząstek stałych i ciekłych pochodzących ze związków organicznych i nieorganicznych. Skład pyłu zawieszonego ulega zmianie wraz z miejscem, porą roku i warunkami pogodowymi. Cząstki pochodzą głównie ze źródeł komunalnych i transportu (Majewski 2008).

Wysokie stężenie i długotrwałe narażenie na działanie pyłu PM 10, a w szczególności pyłu PM 2,5

(o średnicy ziaren mniejszej niż $2,5 \mu\text{m}$), może podrażniać naskórek i śluzówkę, powodować zapalenie górnych dróg oddechowych, skracać długość życia ludzi, powodować wzrost liczby zgonów z powodu chorób układu krążenia oraz układu oddechowego, nasilać objawy alergii i astmy. Benzo(a)piren jest zanieczyszczeniem silnie rakotwórczym²².

Monitoring jakości powietrza w Poznaniu prowadzony jest na 4 stacjach: 2 automatycznych – na ul. Dąbrowskiego i ul. Polanka, oraz 2 manualnych – na ul. Chwiałkowskiego i ul. Szymanowskiego. Jedyną stacją zlokalizowaną na obszarze rewitalizacji jest stacja na ul. Chwiałkowskiego. Stacje na ul. Dąbrowskiego i ul. Polanka położone są w bardzo bliskim sąsiedztwie obszaru rewitalizacji.

W przypadku pyłu PM 10 stwierdzono przekroczenie dopuszczalnej częstości przekroczeń dopuszczalnego poziomu dla 24 godzin w roku kalendarzowym w 3 z 4 stacji pomiaru jakości powietrza (tab. 4.1). Przekroczenia nie zanotowano na stacji przy ul. Szymanowskiego, położonej z dala od obszaru rewitalizacji. Aglomeracji poznańskiej przypisano klasę C²³.

Stężenie całkowitego pyłu zawieszonego PM 10 ($\mu\text{g}/\text{m}^3$) w Poznaniu w poszczególnych miesiącach lat 2011 i 2015 zostało przedstawione w tabeli 4.2.

W 2015 r. w aglomeracji poznańskiej nie stwierdzono przekroczenia dopuszczalnego poziomu dla pyłu PM 2,5. Stężenie całkowitego pyłu zawieszonego PM 2,5 ($\mu\text{g}/\text{m}^3$) w Poznaniu w poszczególnych miesiącach lat 2011 i 2015 zostało przedstawione w tabeli 4.3. Aglomeracji poznańskiej przypisano klasę A²⁴.

Stężenie benzo(a)pirenu w pył zawieszonym PM 10 w aglomeracji poznańskiej przekroczyło poziom docelowy, a tym samym strefa została zaliczona do klasy C. Stężenie benzo(a)pirenu w pył zawieszonym PM 10 [$\mu\text{g}/\text{m}^3$] w wybranych miesiącach 2015 r. przedstawiono w tabeli 4.4.

²⁰ Obwieszczenie Ministra Środowiska z dnia 12 września 2016 r. w sprawie wykazu miast o liczbie mieszkańców większej niż 100 tysięcy i aglomeracji, w których wartość wskaźnika średniego narażenia dla miasta o liczbie mieszkańców większej niż 100 tysięcy i aglomeracji przekracza wartość pułapu stężenia ekspozycji, oraz wykazu miast o liczbie mieszkańców większej niż 100 tysięcy i aglomeracji, w których wartość wskaźnika średniego narażenia dla miasta o liczbie mieszkańców większej niż 100 tysięcy i aglomeracji nie przekracza wartości pułapu stężenia ekspozycji.

²¹ Plan gospodarki niskoemisyjnej dla miasta Poznania, 2016.

²² Raporty o stanie środowiska WHO z 2017 r. (World Health Statistics. Monitoring health for the sustainable development goals, 2017) i Głównego Inspektoratu Ochrony Środowiska z 2017 r.

²³ Klasa C – jeżeli stężenia zanieczyszczeń na terenie strefy przekraczają poziomy dopuszczalne lub poziomy docelowe powiększone o margines tolerancji, a w przypadku gdy margines tolerancji nie jest określony – poziomy dopuszczalne lub poziomy docelowe (Roczna ocena... 2016).

²⁴ Klasa A – jeżeli stężenia zanieczyszczenia na terenie strefy nie przekraczają odpowiednio poziomów dopuszczalnych lub poziomów docelowych (Roczna ocena... 2016).

Tabela 4.1. Wyniki pomiarów pyłu PM 10 w 2015 r.

Stacja pomiaru	Uśrednianie 24-godzinne – częstość przekraczania poziomu dopuszczalnego (50 µg/m ³) w roku kalendarzowym	Stężenie średnie dla roku [µg/m ³]
Polanka	54	35
Dąbrowskiego	55	31
Chwiałkowskiego	56	33
Szymanowskiego	33	26

Kolor żółty – przekroczenie wartości dopuszczalnych

Źródło: *Roczna ocena...* (2016).

Znacząco wyższe stężenia pyłów w okresie zimowym są spowodowane niską emisją z sektora komunalno-bytowego, co skutkuje pogorszeniem warunków aerasanitarnych w mieście. Wpływ na to ma także udział źródeł liniowych, czyli głównych tras komunikacyjnych o dużym natężeniu ruchu (Kolen-dowicz i in. 2010).

Przedstawienie problemów związanych z przekra-czaniem standardów jakości środowiska w zakresie

czystości powietrza warto połączyć z omówieniem innego problemu występującego w sferze środowi-skowej, oddziałującego na czystość powietrza, a mianowicie dużej liczby gospodarstw domowych użytkujących tradycyjne piece na paliwa stałe.

Na części obszaru rewitalizacji, a mianowicie na osiedlach: Łazarz, Stare Miasto i Chwaliszewo oraz Wilda, przeprowadzono w 2014 r. inwentary-zację źródeł niskiej emisji. Jak się okazało, węgiel

Tabela 4.2. Stężenie całkowitego pyłu zawieszonego PM 10 (µg/m³) w Poznaniu w latach 2011 i 2015 – indeks jakości powietrza

Miesiąc	2011		2015		
Stacja pomiarowa	Polanka	Dąbrowskiego	Polanka	Chwiałkowskiego	Szymanowskiego
Styczeń	37	31	30	29	31
Luty	66	58	55	55	-
Marzec	64	45	45	44	40
Kwiecień	35	25	27	24	18
Maj	29	19	22	21	18
Czerwiec	21	15	20	17	15
Lipiec	18	17	27	22	17
Sierpień	25	27	33	31	23
Wrzesień	33	19	30	26	17
Październik	39	48	53	46	33
Listopad	82	46	49	51	38
Grudzień	28	27	26	29	26
Wartość średnia (poziom dopuszczalny: 40 µg/m ³)	b.d.	31	35	33	26
Minimum	18	15	20	17	15
Maksimum	82	58	55	55	40

Indeks jakości powietrza: bardzo dobry (kolor ciemnozielony), dobry (kolor zielony), umiarkowany (żółty)

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Wojewódzkiego Inspektoratu Ochrony Środowiska w Poznaniu.

Tabela 4.3. Stężenie całkowitego pyłu zawieszonego PM 2,5 ($\mu\text{g}/\text{m}^3$) w Poznaniu (ul. Polanka) w latach 2011 i 2015

Miesiąc	2011	2015
Styczeń	37	19
Luty	54	33
Marzec	53	25
Kwiecień	24	12
Maj	17	12
Czerwiec	14	11
Lipiec	12	11
Sierpień	16	14
Wrzesień	18	13
Październik	30	29
Listopad	68	30
Grudzień	24	18
Wartość średnia	0 (poz. docelowy: 25 $\mu\text{g}/\text{m}^3$; poz. dopuszczalny: 25 $\mu\text{g}/\text{m}^3$)	19 (poz. docelowy: 25 $\mu\text{g}/\text{m}^3$; poz. dopuszczalny: 25 $\mu\text{g}/\text{m}^3$)
Minimum	12	11
Maksimum	68	33

Indeks jakości powietrza: bardzo dobry (kolor ciemnozielony), dobry (kolor zielony), umiarkowany (żółty)

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Wojewódzkiego Inspektoratu Ochrony Środowiska w Poznaniu.

jest podstawowym źródłem ogrzewania w 1223 punktach adresowych, w tym jedynym w 78. Szczegółowe informacje są zawarte w tabeli 4.5. Na

Łazarzu ogrzewanie węglowe posiada 23,1% ogółu budynków, na Starym Mieście i Chwaliszewie 27,3% punktów adresowych, a na Wildzie 28,9% budynków.

Tabela 4.4. Stężenie benzo(a)pirenu w pyłe zawieszonym PM 10 [$\mu\text{g}/\text{m}^3$] w Poznaniu (ul. Chwiałkowskiego) w wybranych miesiącach 2015 r.

Miesiąc	Stężenie benzo(a)pirenu
Styczeń	4,09
Luty	3,9
Marzec	2,27
Czerwiec	0,06
Październik	1,44
Listopad	3,23
Wartość średnia	1,95 (poziom docelowy: 1 ng/m^3)
Minimum	0,06
Maksimum	4,09

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Wojewódzkiego Inspektoratu Ochrony Środowiska w Poznaniu.

Tabela 4.5. Liczba punktów adresowych, w których paliwo stałe stanowi podstawowe lub jedyne źródło ogrzewania w 2014 r.

Obszar	Podstawowe źródło ogrzewania	Jedyne źródło ogrzewania
Łazarz	401	13
Stare Miasto i Chwaliszewo	419	56
Wilda	403	9

Źródło: inwentaryzacja przeprowadzona na zlecenie Urzędu Miasta Poznania.

Tabela 4.6. Program KAWKA w Poznaniu w latach 2015–2016

Obszar	Łazarz	Stare Miasto i Chwaliszewo	Wilda
Liczba lokali	35	39	25
Planowane ogrzewanie	ciepłik miejski – 6, gazowe – 29	ciepłik miejski – 30, elektryczne – 1, gazowe – 8	ciepłik miejski – 1, elektryczne – 3, gazowe – 21
Wysokość dofinansowania (w zł)	160 614	145 067	122 458
Liczba zlikwidowanych pieców, kotłów, palenisk na paliwo stałe	75	41	48
Liczba lokali	73	69	71
Planowane ogrzewanie	ciepłik miejski – 11, elektryczne – 2, gazowe – 60	ciepłik miejski – 22, elektryczne – 3, gazowe – 44	ciepłik miejski – 37, elektryczne – 6, gazowe – 28
Wysokość dofinansowania (w zł)	375 535	320 914	319 358
Liczba zlikwidowanych pieców, kotłów, palenisk na paliwo stałe	109	102	103

Źródło: obliczenia własne na podstawie danych z Urzędu Miasta Poznania.

W Poznaniu funkcjonuje program KAWKA²⁵, w ramach którego można pozyskać środki na likwidację uciążliwych pieców i kotłów opalanych węglem na rzecz ogrzewania systemowego, gazowego lub elektrycznego. Celem programu jest zmniejszenie emisji zanieczyszczeń powstających przede wszystkim na skutek spalania paliw stałych w przydomowych piecach, kotłach i w kominkach. Programem zostały objęte trzy obszary miasta Poznania: Łazarz, Stare Miasto i Chwaliszewo oraz Wilda. W 2015 r. udzielono dofinansowania dla 99 lokalizacji na łączną kwotę 428 138,23 zł. Efektem była likwidacja 164 pieców, kotłów i palenisk na paliwo stałe na rzecz ogrzewania ciepłem systemowym – 37 lokalizacji, elektrycznym – 4, gazowym – 58. Ograniczono emisję spalin do powietrza o 3,27 t pyłów drobnych PM 10 i o 2,04 kg benzo(a)pirenu (tab. 4.6).

W 2016 r. udzielono dofinansowania dla 213 lokalizacji na łączną kwotę 1 015 808 zł. Efektem była likwidacja 314 pieców, kotłów i palenisk na paliwo stałe na rzecz ogrzewania ciepłem systemowym – 70 lokalizacji, elektrycznym – 11, gazowym – 132. Ograniczono emisję spalin do powietrza o 6,53 t pyłów drobnych PM 10 i o 3,9 kg benzo(a)pirenu.

²⁵ Program opracowany dla przystosowania do warunków polskich dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (nr 2008/50/WE – Clean Air for Europe CAFE).

4.4. Czystość wód

Elementy fizykochemiczne, do których należą: stan fizyczny, warunki tlenowe, zasolenie, zakwaszenie, substancje biogenne, w przypadku rzeki Warty w 2016 r. sklasyfikowano poniżej potencjału dobrego²⁶. Do klasy I wskaźnika jakości wód zaliczono: temperaturę wody, zawiesinę ogólną, tlen rozpuszczony, ogólny węgiel organiczny, przewodność w 20°C, fosforany, arsen, bar, bor, chrom sześciowartościowy, chrom ogólny, cynk, miedź, cyjanki wolne, cyjanki związane, selen, fluorki, z kolei do klasy II: BZT5, chlorki, fenole lotne, potencjałem poniżej dobrego odznaczał się ChZT-Cr, siarczany, odczyn, azot Kjeldahla, azot azotanowy.

Stan elementów chemicznych, czyli kadmu i jego związków, HCH, ołowiu i jego związków, rtęci i jej związków oraz niklu i jego związków, aldryny, diel-dryny, endryny, izodryny, para-para-DDT, sklasyfikowano jako dobry (Klasyfikacja wskaźników... 2016).

W pobliżu obszaru rewitalizacji, na osiedlu Zielony Dębiec, znajduje się ujęcie wód powierzchniowych przeznaczone do poboru wody na potrzeby zaopatrzenia ludności w wodę do spożycia. Od norm odbiegają wskaźniki: BZT5, ChZT-Cr, azot Kjeldahla, fenole lotne, substancje powierzchniowo czynne anionowe,

²⁶ Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w Poznaniu.

zawiesiny, czyli wymagania nie są spełnione (Raport o stanie... 2016).

W jeziorze Malta nie odnotowano przekroczeń wskaźnika czystości na kąpielisku. Jezioro Rusałka zlokalizowane jest poza obszarem rewitalizacji, jednak jego bliskość wymaga uwzględnienia w kontekście diagnozy środowiskowej. Na kąpielisku nad jeziorem Rusałka wprowadzono zakaz kąpieli w związku z przekroczeniem wskaźnika czystości wód w 2011 r. W latach 2015 i 2016 dokonywano pomiarów jakości wód. W 2015 r. przeprowadzono 18, a w 2016 r. 40 zabiegów mobilnej aeracji z inaktywacją fosforu, stosując jako koagulant siarczan żelaza. W sezonie kąpielowym większość zabiegów wykonywano w poniedziałki po weekendowych napływach plażowiczów, tak żeby nagły wzrost zawartości azotu amonowego nie spowodował tzw. reakcji startowej sinic. Dzięki zabiegom przejrzystość wody utrzymała się na względnie dobrym poziomie.

4.5. Gospodarka odpadami

Dzikie wysypiska śmieci mają bardzo niekorzystny wpływ na środowisko przyrodnicze, człowieka i zwierzęta: oddziałują negatywnie na walory estetyczne krajobrazu, zanieczyszczają glebę, wody

powierzchniowe i podziemne, zwiększają ryzyko pożaru, emitują nieprzyjemny odór z substancji organicznych, powodują zagrożenie epidemiologiczne, mogą prowadzić do zatrucia zwierząt traktujących śmieci jako pokarm (Żygadło 2001; Brach, Wiśniewski 2012; Pradziadowicz 2013).

Problem występowania dzikich wysypisk śmieci na obszarze rewitalizacji jest znaczny. W 2015 r. stwierdzono 83 dzikie wysypiska śmieci, a w 2016 r. 110 (tab. 4.7). Do osiedli o największej liczbie wysypisk należy zaliczyć: Górczyn, Jeżyce i Wildę. Problem nie istnieje jedynie na części osiedla Sołacz leżącej na obszarze rewitalizacji.

Miejscami szczególnej koncentracji dzikich wysypisk śmieci są obszary położone przy rzekach Warcie i Cybinie oraz przy terenach zabudowanych i przemysłowych (tab. 4.8).

4.6. Problemy i potencjały obszaru rewitalizacji w sferze środowiskowej

Główne problemy i potencjały obszaru rewitalizacji w sferze środowiskowej zostały określone w tabeli 4.9.

Tabela 4.7. Dzikie wysypiska śmieci według osiedli na obszarze rewitalizacji w latach 2015 i 2016

Osiedle	Liczba			Liczba dzikich wysypisk śmieci/km ²	Liczba mieszkańców/ dzikie wysypisko śmieci
	2015	2016	suma		
Główna	1	6	7	0,6	4416
Górczyn	25	34	59	2,7	4
Jeżyce	16	28	44	0,6	1527
Ostrów Tumski-Śródka-Zawady-Komandoria	5	3	8	0,1	1110
Rataje	2	2	4	4,1	-
Sołacz	0	0	0	0,0	-
Stare Miasto	9	2	11	0,9	2895
Starołęka-Minikowo-Marlewo	2	5	7	0,3	1096
Św. Łazarz	4	15	19	0,4	8342
Wilda	19	15	34	2,8	1454
Suma	83	110	193	0,7	1491

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Straży Miejskiej Miasta Poznania.

Tabela 4.8. Dzikie wysypiska śmieci według ulic w poszczególnych osiedlach obszaru rewitalizacji

Osiedle	Ulice
Główna	ul. Gdyńska, ul. Nadolnik, ul. Rzeczna, ul. Syrenia
Górczyn	ul. Czechosłowacka, ul. Dmowskiego, ul. Dmowskiego/ul. Miedziana, ul. Drużynowa, ul. Górecka, ul. Krzywa
Jeżyce	ul. Dąbrowskiego, ul. Dąbrowskiego/ul. Rossevelta, ul. Długosza/ul. Szamarzewskiego, ul. Galla, ul. Janickiego, ul. Jeżycka, ul. Kościelna, ul. Kościelna/ul. Dąbrowskiego, ul. Mylna, ul. Nad Bogdanką, ul. Polna, ul. Poznańska, ul. Prusa/Rynek Jeżycki, ul. Roosevelta, ul. Szamarzewskiego, ul. Wąska, ul. Zwierzyniecka/ul. Gajowa
Ostrów Tumski–Śródka–Zawady–Komandoria	ul. Hlonda, ul. Konarskiego, ul. św. Wincentego, ul. Wyszyńskiego
Rataje	skarpy przy Cybinie, ul. Serafitek (skarpy nadrzeczne)
Sołacz	brak
Stare Miasto	ul. Armii Poznań, tereny nadwarciańskie
Starołęka–Minikowo–Marlewo	ul. Obodrzycka, ul. Starołęcka, ul. Śliska
Św. Łazarz	ul. Chłodna, ul. Gąsiorowskich, ul. Jarochońskiego, ul. Kasprzaka, ul. Potockiej, ul. Stablewskiego, ul. Stolarska, ul. Wypiańskiego
Wilda	Droga Dębińska, tereny nadwarciańskie, ul. Fiołkowa, ul. Jałowcowa, ul. Piastowska, ul. Południowa, ul. Przemysłowa/ul. Wujka, ul. Umińskiego/ul. Robocza

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Straży Miejskiej Miasta Poznania.

Tabela 4.9. Problemy i potencjały w sferze gospodarczej zdiagnozowane na obszarze rewitalizacji

Problemy obszaru rewitalizacji	Potencjały obszaru rewitalizacji
<ul style="list-style-type: none"> – przekroczenia w zakresie dopuszczalnego poziomu hałasu, w szczególności hałasu drogowego na obszarach zurbanizowanych – przekroczenia w zakresie czystości powietrza, przede wszystkim stężeń całkowitego pyłu zawieszonego PM 10 i PM 2,5 oraz benzo(a)pirenu w pyłe zawieszonym PM 10 – przekroczenia w zakresie czystości wód powierzchniowych w rzece Warcie i jeziorze Rusałka – występowanie dzikich wysypisk śmieci, w szczególności na terenach przy rzekach Warcie i Cybinie – duża liczba gospodarstw domowych opartych na indywidualnych systemach grzewczych zasilanych paliwami stałymi na obszarze zwartej zabudowy mieszkaniowej Łazarza, Starego Miasta i Chwaliszewa oraz Wildy 	<ul style="list-style-type: none"> – rzekę Wartę pomimo występującego zanieczyszczenia wód powierzchniowych na obszarze rewitalizacji należy traktować jako jeden z najważniejszych potencjałów przyrodniczych tego terenu; można ją wykorzystać przede wszystkim w celach wypoczynkowo-rekreacyjnych. – zasób wód podziemnych o dobrej jakości, szczególnie na obszarach niezabudowanych – ujęcie wód powierzchniowych przeznaczone do poboru wody na potrzeby zaopatrzenia ludności w wodę do spożycia – jezioro Malta, dla którego charakterystyczny jest brak przekroczeń wskaźnika czystości na kąpielisku; Można je wykorzystywać przede wszystkim w celach sportowo-rekreacyjnych – tereny zieleni, w tym historycznie ukształtowany układ klinowo-pięścieniowy, tereny zieleni wokół zbiorników i cieków wodnych; Do najważniejszych terenów zieleni na obszarze rewitalizacji należą: parki w Ringu Stübgena, park Wilsona, park Kasprowicza, park Jana Pawła II, Stare Zoo; Można je wykorzystywać przede wszystkim w celach sportowo-rekreacyjnych – występowanie form ochrony przyrody, w tym obszaru chronionego krajobrazu, obszaru Natura 2000, użytku ekologicznego i pomników przyrody

Źródło: opracowanie własne.

5. Analiza uwarunkowań przestrzenno-funkcjonalnych obszaru rewitalizacji

Charakterystyka funkcjonalno-przestrzennej sfery miasta należy do składowych diagnozy stanu i kierunków rozwoju obszaru rewitalizacji, tj. części dokumentu gminnego programu rewitalizacji stanowiącego podstawę decyzji wyprowadzania ze stanu kryzysowego obszarów zdegradowanych. Ponieważ rewitalizacja to proces skomplikowany i czasochłonny, musi przebiegać kompleksowo, poprzez zintegrowane działania na rzecz lokalnej społeczności, przestrzeni i gospodarki, skoncentrowane terytorialnie, prowadzone przez interesariuszy rewitalizacji.

W związku z różnorodnością podejmowanych zagadnień w ramach analizy i oceny sfery funkcjonalno-przestrzennej miasta Poznania zostały zastosowane omówione poniżej metody badań i analiz. Jedną z nich była analiza *desk research* wspomaganą jakościową analizą treści (*content analysis*), która polegała na zbieraniu i analizie informacji z wielu źródeł wtórnych i łatwo dostępnych (Buttolph-Johnson 2010). W przypadku opracowania Gminnego Programu Rewitalizacji dla Miasta Poznania badaniami objęto wszelkie dokumenty strategiczne, programowe i przestrzenne mające związek z działaniami rewitalizacyjnymi. Uzyskane informacje uzupełniono w drodze badań statystycznych i terenowych. Zebrane materiały pozwoliły na identyfikację kluczowych problemów z zakresu infrastruktury społecznej, technicznej i zagospodarowania przestrzennego obszaru rewitalizacji. Wynikiem tej części

badań była matryca SWOT, która stała się przedmiotem dalszych prac nad określeniem kierunków działań rewitalizacyjnych. Inną metodą wykorzystaną w trakcie pozyskiwania danych i informacji z zakresu sfery funkcjonalno-przestrzennej była inwentaryzacja urbanistyczna (Siejkowska-Koberidze 2012), która doprowadziła do zgromadzenia kompletu materiałów i danych przedstawiających aktualny stan zagospodarowania i użytkowania terenu.

W celu uzupełnienia danych uzyskanych powyższymi metodami posłużono się m.in. danymi z Systemu Informacji Przestrzennej Miasta Poznania i Mapy Potrzeb Lokalnych Poznańskiej Mapy Barrier. Ponadto skorzystano z takich opracowań, jak:

- Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Poznania uchwalone przez Radę Miasta Poznania uchwałą nr XXII/276/III/99 z dnia 23 listopada 1999 r. zmienione uchwałą nr XXV/171/IV/2003 Rady Miasta Poznania z dnia 10 lipca 2003 r.;
- Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Poznania uchwalone przez Radę Miasta Poznania uchwałą nr XXXI/299/V/2008 z dnia 18 stycznia 2008 r.;
- Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Poznania uchwalone przez Radę Miasta Poznania uchwałą nr LXXII/1137/VI/2014 z dnia 23 września 2014 r.;
- Strategia Rozwoju Aglomeracji Poznańskiej;

Tabela 5.1. Zakres merytoryczny diagnozy, założeń i cele rozwoju elementów sfery funkcjonalno-przestrzennej miasta dla potrzeb rewitalizacyjnych

Tematyczne ujęcia analizy sfery funkcjonalno-przestrzennej miasta/ obszaru rewitalizacji	Podstawy (diagnoza)	Założenia (hipotezy)	Cele (perspektywy)
Zagospodarowanie i struktura przestrzenna	Określenie aktualnej struktury przestrzennej miasta/obszaru rewitalizacji i jego podział na jednostki funkcjonalno-przestrzenne.	Racjonalne użytkowanie przestrzeni miejskiej dynamizuje procesy rozwoju gospodarczego i poprawia warunki życia.	Próba określenia „racjonalnej” struktury funkcjonalno-przestrzennej miasta/obszaru rewitalizacji.

Źródło: opracowanie własne.

- Plan Zrównoważonego Rozwoju Transportu Zbiorowego dla Miasta Poznania na lata 2014–2025;
- Zintegrowany Program Odnowy i Rozwoju Śródmieścia Poznania na lata 2014–2030;
- Plan Przestrzennego Zagospodarowania Województwa Wielkopolskiego (WBPP Poznań).

Struktura funkcjonalno-przestrzenna powinna być analizowana w zakresie merytorycznym obejmującym diagnozę, założenia i cele rozwoju danego obszaru rewitalizacji (tab. 5.1), bowiem nie tylko stan istniejący (diagnoza) warunkuje późniejsze decyzje rewitalizacyjne, ale przede wszystkim stan przyszły (perspektywy) decyduje o celu zmian. Formułując przedsięwzięcia rewitalizacyjne oparte na sprecyzowanych założeniach (hipotezach), można być pewnym, że proces odnowy obszaru wymagającego przekształceń będzie właściwie przeprowadzony, co wpłynie pozytywnie na jakość życia, warunki gospodarowania i ład przestrzenny.

5.1. Charakterystyka sfery funkcjonalno-przestrzennej miasta dla potrzeb rewitalizacji – ujęcie teoretyczne

Analiza sposobu zagospodarowania rozumiana jest często jako sprawdzenie stanu istniejącego warunków zabudowy i struktury użytkowania gruntu tworzących wybraną przestrzeń oraz ocena ich rozmieszczenia według ustalonych zasad. Analiza struktury przestrzennej ogranicza się najczęściej do zbadania rozmieszczenia typów działalności społeczno-gospodarczych i związanego z nimi zagospodarowania

materialnego oraz układów rozmieszczenia ludności i zabudowy mieszkaniowej, a także porównania uzyskanych wyników do znanych modeli miast (Burgessa, Harrisa, Ulmana czy Howarda).

Taka analiza zagospodarowania i struktury przestrzennej dużych ośrodków opiera się na trzech nurtach tematycznych: 1) interpretacji strukturalnej przestrzeni życia społecznego, 2) racjonalności urbanistycznych procesów decyzyjnych, 3) roli, jaką mogą odgrywać w kształtowaniu miasta strategie rozwoju (Zuziak 2008, s. 5, rozszerzone). Łączą się tu dwie skrajnie różne siły – przeszłość i przyszłość. Przeszłość ukryta w stanie istniejącym tkanki osadniczej, przyszłość w projektach, wizjach i koncepcjach (strategiach) „porządkujących” przestrzeń. Tylko że regulacje tych sił stają się często źródłem konfliktów wynikających z dostrajania koncepcji ładu przestrzennego do zmieniających się warunków środowiska przyrodniczo-kulturowego, społecznego, gospodarczego, ekonomicznego i technologicznego.

We współczesnej analizie zagospodarowania i struktury przestrzennej miasta zwraca się uwagę zwłaszcza na zależność ładu przestrzennego i ładu urbanistycznego. Definiując ład przestrzenny, Zipser (2006) wymienia cechy spójnej i zorganizowanej struktury urbanistycznej, są to: estetyczny wygląd zewnętrzny, przejrzysty (zapamiętywalny i zrozumiały) oraz niezawodny i skuteczny układ, który nie powinien zawierać elementów samodestrukcji. Jednakże pojęcia ładu przestrzennego i ładu urbanistycznego, aczkolwiek mocno ze sobą związane, nie są tożsame. „Porządek” urbanistyczny to współzależność zachodząca między wzorcami życia miejskiego a logiką formy urbanistycznej, pomiędzy formą przestrzenną a procesem społecznym (Harvey 1970), to

harmonizowanie struktur przestrzennych i form życia miejskiego oraz wyważanie racji (uzgadnianie i koordynowanie interesów) różnych podmiotów, działających w przestrzeni zurbanizowanej (Zuziak 2008).

Chcąc przeanalizować sposób zagospodarowania i strukturę przestrzenną miasta pod kątem planowanych działań rewitalizacyjnych, należy zwrócić uwagę na trzy formy użytkowania przestrzeni: aktualne, potencjalne i postulowane. Użytkowanie aktualne wynika ze stanu istniejącego, to faktyczny stan korzystania z przestrzeni. Użytkowanie potencjalne to użytkowanie „teoretycznie możliwe”, wynika z możliwości wykorzystania cech przestrzeni, potencjału tkwiącego w wartościach danego fragmentu przestrzeni. Użytkowanie to nie ma mocy prawnej, tzn. nie jest uwzględnione w żadnym dokumencie planistycznym ani dokumencie kierownictwa wewnętrznego. Użytkowanie postulowane wynika z ustaleń miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. Jeśli użytkowanie postulowane opiera się na źle przeprowadzonych studiach i analizach poprzedzających opracowanie planów miejscowych i nie jest zgodne z użytkowaniem potencjalnym, wówczas dochodzi do konfliktów przestrzennych. To wskazuje na fakt, że powinna istnieć jakaś forma zależności pomiędzy użytkowaniem potencjalnym a postulowanym. Plany miejscowe nie uwzględniają potencjalnych wartości terenów, są jedynie wynikiem zapotrzebowania społeczno-ekonomicznego, gdyż, jak wiadomo, popyt kształtuje przestrzeń. Wraz z rozwojem przestrzeni planistycznej jedne formy użytkowania przechodzą w inne, bardziej pożądane i bardziej adekwatne do potrzeb wynikających z aktualnego poziomu rozwoju społeczno-ekonomicznego.

Wspomniane powyżej trzy formy użytkowania przestrzeni mają ścisły związek z zarządzaniem przestrzennym, dzięki któremu władze miasta podejmują decyzje dotyczące sposobu kształtowania przestrzeni. Zarządzanie jest więc silnie powiązane z rewitalizacją. Wynika to z faktu, że skutek zmian w przestrzeni (społecznych, ekonomicznych, środowiskowych, technicznych i przestrzennych) wywołanych procesem rewitalizacji, zmian złożonych i nieprogramowanych, istnieje ciągle potrzeba aktualizacji funkcji w tej przestrzeni, co jest jednym z zadań zarządzania przestrzennego. Oczywiście nie jest to takie proste. Jednym z wielu problemów zarządzania przestrzennego jest określenie nowej funkcji danego obszaru (utożsamianej z konkretnym stanem

użytkowania ziemi) oraz wybór momentu przekształcenia funkcji aktualnie obserwowanej w funkcję maksymalizującą wartość strumienia dochodu generowanego przez tę ziemię (Anderson 1993). Każda zmiana funkcji może być rozpatrywana w kategoriach możliwości, prawdopodobieństw czy nawet tendencji do osiągnięcia przez dany obszar tego stanu użytkowania ziemi (Kaku, Trainer 1993). Nie można w wyniku analizy cech przestrzennych stwierdzić, że w danym miejscu przestrzeń powinna być użytkowana tak, a nie inaczej. Można jedynie ustalić prawdopodobieństwo stanu, który zostanie określony. Należy zatem dążyć do stanu optymalnego. Z powyższych refleksji wynika, że analiza sposobu zagospodarowania i struktury przestrzennej miasta powinna uwzględniać warunki zarządzania przestrzennego oraz cele i kierunki rewitalizacji.

Analiza uwarunkowań funkcjonalno-przestrzennych miasta dla potrzeb rewitalizacji jest zatem niezwykle istotna, bowiem daje nie tylko pogląd na istniejące formy użytkowania terenu, ale zwraca uwagę na przyszłe decyzje władz dotyczące zagospodarowania przestrzennego oraz uwzględnia możliwe kierunki zmian wynikające z przepisów czy podejmowanych uchwał. Analiza stanu istniejącego zagospodarowania daje wiedzę na temat potrzebnych zmian, napraw, ingerencji, uwidacznia obszary dysfunkcyjne, problemowe i wymagające naprawy. Każda funkcjonalno-przestrzenna odnowa zawsze łączy się z dużymi kosztami finansowymi, wymaga społecznej akceptacji oraz umiejętnego „włączenia” w istniejącą tkankę miejską.

5.2. Analiza i ocena sfery funkcjonalno-przestrzennej miasta dla potrzeb rewitalizacji – ujęcie praktyczne

Obecnie obszar rewitalizacji Poznania ma różnorodną strukturę przestrzenną o stosunkowo wyraźnym układzie. Ukształtowały się w niej takie elementy, jak: Stare Miasto, dzielnice śródmiejskie, pierścień poforteczny wewnętrzny oraz strukturalne kliny zieleni. Stare Miasto w obrębie średniowiecznych fortyfikacji, z niezmiennym od wielu lat układem przestrzennym ulic i kwartałów, ulega przekształceniom. Dzielnice wielkomiejskie: Wilda, Jeżyce i Łazarz stanowią obszary znacznych nawarstwień historycznych, gdzie

przemiany krajobrazowe następowały stopniowo, poprzez przebudowy i uzupełnienia w różnych okresach. Część zabudowy kamienicznej uległa dekapitalizacji, między innymi z powodu towarzyszących funkcji usługowo-przemysłowych, co wpłynęło zwłaszcza na jakość wnętrz kwartałów. Standard poszczególnych kamienic często nie odpowiada współczesnym potrzebom, widoczne jest także obciążenie przestrzeni ulic funkcjami transportowymi, parkingowymi i usługowymi. W związku z przemianami gospodarczo-społecznymi następuje proces opuszczania przez mieszkańców rejonów o niskim standardzie zamieszkania i migracji, najczęściej w kierunku dzielnic peryferyjnych i strefy podmiejskiej. Konieczna jest więc odnowa bazująca na społecznym programie zmian.

Oprócz Starego Miasta i pozostałych dzielnic śródmiejskich wyraziste miejsce w strukturze obszaru rewitalizacji zajmuje pierścień poforteczny, tzw. Ring Stübgena, powstały w wyniku likwidacji pruskich umocnień wewnętrznych. Dziś stanowi on założenie urbanistyczno-architektoniczne w postaci pierścienia dwóch ulic o charakterze szerokich bulwarów, między którymi zlokalizowano reprezentacyjne gmachy użyteczności publicznej, uzupełnione terenami parków i zieleńców oraz zabudową willową. Wyróżnia się on walorami urbanistycznymi w skali ponadkrajowej, a także jest istotnym elementem identyfikacji struktury przestrzennej tej części miasta. Współczesną modyfikacją tego założenia jest odchodzenie od projektu Josefa Stübgena, szczególnie w zakresie gabarytu zabudowy. Dla zachowania myśli przewodniej w zakresie utrzymania reprezentacyjnej zabudowy podkreślającej historyczny układ przestrzenny potrzebna jest ścisła współpraca służb planistycznych, jednostek projektowych i inwestorów ze służbami konserwatorskimi.

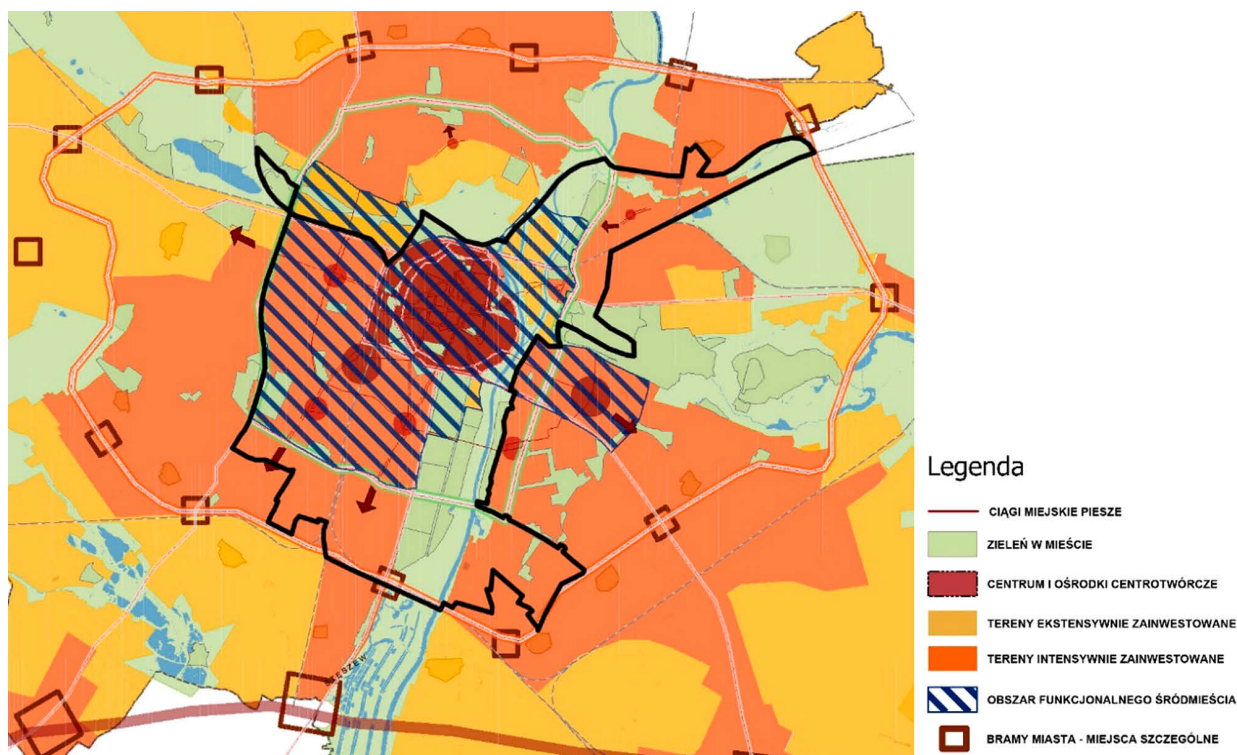
Analizowaną strukturę obszaru rewitalizacji tworzy także system zieleni krajobrazowej, opierający się na układzie hydrograficznym (sieci wodnej) miasta, ukształtowany jako pasma zieleni i terenów rekreacyjnych, prowadzone wzdłuż rzeki Warty oraz jej dopływów do śródmieścia i tworzące kliny (enklawy) wśród terenów zabudowanych. Kliny są ułożone krzyżowo, dzielą miasto na cztery przestrzenie wypełnione funkcjami mieszkalno-usługowymi lub przemysłowymi. Niestety, nacisk na intensyfikację użytkowania terenów wchodzących w skład klinów oraz wprowadzanie w zbyt dużym zakresie zabudowy i innych

elementów zagospodarowania, niezwiązanych z funkcją rekreacyjną, są sprzeczne z ekologiczną rolą klinów. Szczególnie niebezpieczne dla ich charakteru i krajobrazu są tendencje do wprowadzania elementów liniowych (linie wysokiego napięcia, drogi itp.).

Politykę przestrzenną miasta w obowiązującym SUIKZP (2014) oparto na podstawowym założeniu kontynuacji modelu miasta zwarteo z klinowo-pierścieniowym systemem zieleni i ramowym układem komunikacyjnym (ryc. 5.1). Ma to zostać osiągnięte poprzez: racjonalne wykorzystanie przestrzeni miasta, kształtowanie lokalnych centrów usługowych, uczytelnienie układu urbanistycznego miasta, rozwój zabudowy, w szczególności mieszkaniowej, w zasięgu bliskiej dostępności publicznego transportu szynowego, konsekwentne ograniczanie dostępu dla samochodów w śródmieściu, zachowanie, wzbogacanie i rozwój terenów zieleni, miejsc wypoczynku i rekreacji oraz wskazanie terenów pod rozwój inwestycji wzmacniających i wzbogacających metropolitalny charakter miasta. Struktura oparta jest na systemie połączonych ośrodków centrotwórczych tworzących place, ośrodki usługowe, osie ulic handlowych. Brak w koncepcji rozwoju miasta Poznania (wynikającej z ustaleń SUIKZP) wyraźnego powiązania z głównymi punktami przesiadkowymi (dworcami) oraz optycznego domknięcia systemem połączonych bram miasta.

Strukturalny przestrzenno-funkcjonalny szkielet obszaru rewitalizacji kształtują niezmiennie bazowe elementy zagospodarowania, takie jak układ klinowo-pierścieniowy zieleni otwartej, rzeka i tereny przyrzeczne, ramowy system komunikacyjny, obszar centrum z cennymi zespołami urbanistycznymi i obiektami kulturowymi oraz strefa funkcjonalnego śródmieścia. Obszar rewitalizacji od dawna skupiał funkcje o znaczeniu ponadregionalnym, charakterystyczne dla centrum ośrodka metropolitalnego: kulturalne, turystyczne, naukowe i biznesowe. Na obszarze rewitalizacji wydzielono następujące kategorie funkcjonalne terenów (ryc. 5.2):

- zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej (zlokalizowanej w południowej i południowo-zachodniej części),
- zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej (zlokalizowanej w północno-zachodniej i północno-wschodniej części obszaru),
- zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej (kamienice) z obiektami usługowymi w parterach

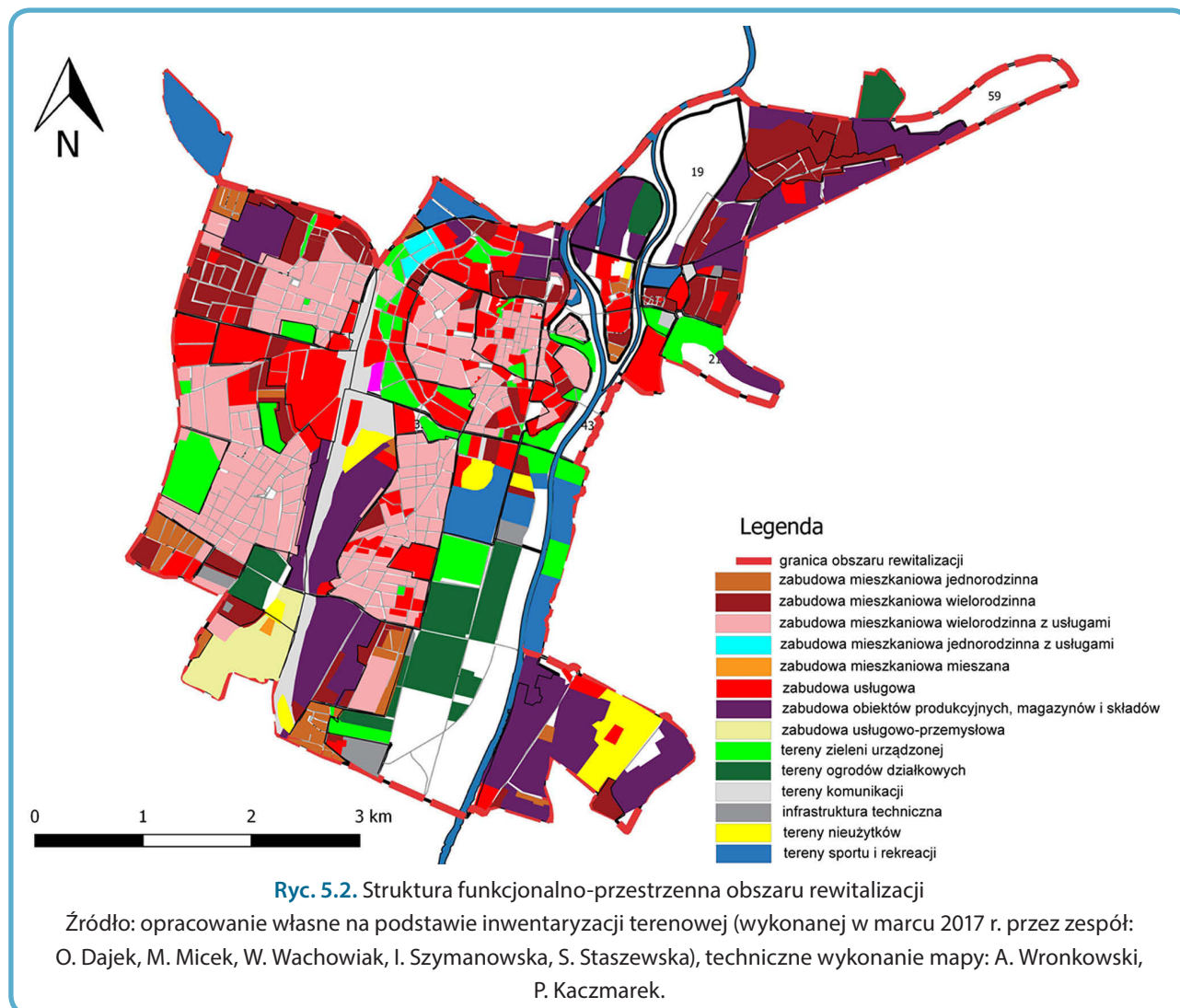


Ryc. 5.1. Główne kierunki kreacji przestrzeni na obszarze rewitalizacji zgodnie ze SUIKZP (2014) – fragment
 Źródło: Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Poznania uchwalone przez Radę Miasta Poznania uchwałą nr LXXII/1137/VI/2014 z dnia 23 września 2014 r.

- budynków (zlokalizowanej w centralnych strefach Starego Miasta, Jeźyc, Łazarza i Wildy),
- zabudowy jednorodzinnej z obiektami usługowymi stanowiącymi część powierzchni użytkowej budynków (zlokalizowanej na północny zachód od centrum),
- zabudowy mieszkaniowej mieszanej (zlokalizowanej na południowy zachód od centrum),
- zabudowy usługowej (obejmującej przede wszystkim Ring Stübbera oraz obszar na styku Jeźyc i Łazarza, w tym tereny targowe),
- zabudowy przemysłowej i poprzemysłowej (zlokalizowanej przede wszystkim na Wildzie, Starołęce, Głównej oraz w północnych częściach Ostrowa Tumskiego i Jeźyc),
- zieleni parkowej (tworzącej ciągi ekologiczne i uzupełniającej istniejącą zabudowę, zajmującej kwartały w strukturze obszaru),
- zieleni działkowej (zlokalizowanej w południowej i północnej części obszaru),
- komunikacyjna (ciągnąca się w centralnej części obszaru na osi północ-południe),

- infrastruktury technicznej (zlokalizowanej w południowej i północno-wschodniej części obszaru),
- nieużytków (umiejscowionych w południowo-wschodniej części obszaru),
- sportowo-rekreacyjna (zlokalizowana głównie na Gołębiniu i w południowym klinie zieleni),
- przemysłowo-usługowa (zlokalizowana w południowej części obszaru, na Górczynie).

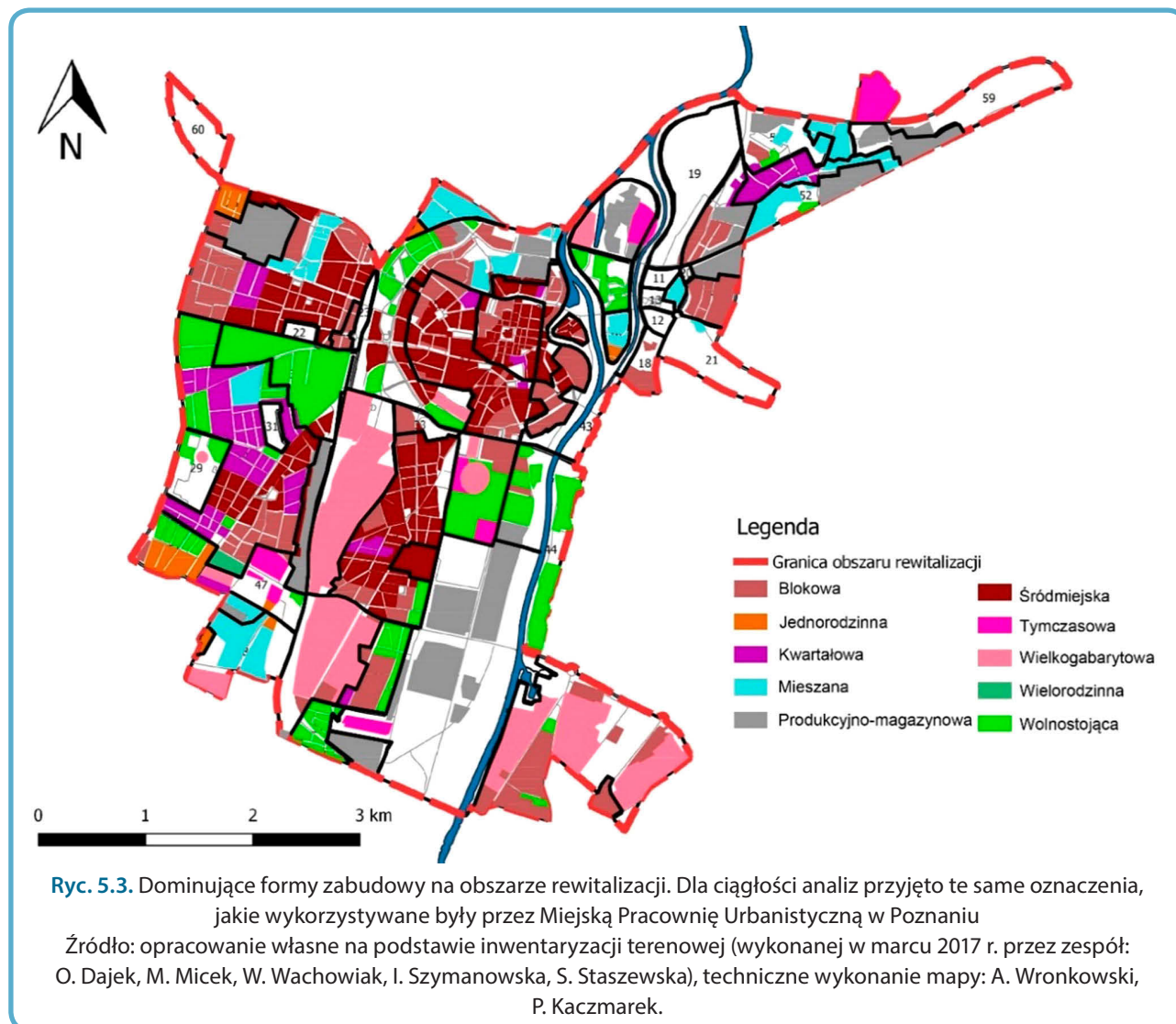
Pomiędzy wspomnianymi strefami zachodzą relacje wymiany ludzi, dóbr i usług. Obszar rewitalizacji ulega przeobrażeniom wynikającym z sukcesji funkcjonalnej wymienionych powyżej terenów miejskich. Następuje przesuwanie niektórych funkcji, zwłaszcza przemysłowych i magazynowo-składowych (dezindustrializacja obszarów centralnych) oraz mieszkaniowych z centrum miasta do stref podmiejskich i zastępowanie ich użytkowaniem usługowym. W centralnych dzielnicach następuje koncentracja funkcji kierowniczych, zarządczych i administracyjnych, wysokiej klasy obiektów biurowych, hoteli, banków, instytucji finansowych, doradczych, prawnych



i innych wyspecjalizowanych usług. Kwartały zabudowy często są w złym stanie technicznym, uwarunkowania komunikacyjne utrudniają penetrację pieszą i dezintegrują przestrzeń publiczną. System obsługi komunikacyjnej, choć rozbudowany, staje się problemem ze względu na intensywność połączeń, organizację ruchu czy ilość miejsc parkingowych. Istniejące podwórka wymagają modernizacji nie tylko technicznej, ale także społecznej. W tej części miasta występuje dużo przestrzeni publicznych, które nie spełniają funkcji społecznych, nie są miejscem spotkań i aktywności mieszkańców.

Obszar rewitalizacji charakteryzuje się różnymi formami zabudowy (ryc. 5.3). Zgrupowana i intensywna zabudowa śródmiejska zlokalizowana jest w centralnej, zachodniej i południowo-zachodniej części obszaru, natomiast tereny zabudowy mieszkaniowej

jednorodzinnej znajdują się na południowo-zachodnim jego skraju. Wykształcona jest tam przede wszystkim przestrzeń prywatna oraz częściowo sąsiedzka. Zespoły blokowej przestrzeni mieszkalnej formują się w części północnej, kwartałowa zaś uwiadcza się na zachodzie i pojedynczo w centralnej części obszaru rewitalizacji. Tworzy ona zwarte dziedzińce, charakterystyczne dla zabudowy XIX-wiecznej. Oprócz wymienionych powyżej form przestrzeni poznańskiego śródmieścia zajmuje zabudowa wielkogabarytowa (halowa). Ten rodzaj przestrzeni cechuje się znacznymi powierzchniami parkingowymi, występują tam zespoły lub pojedyncze obiekty zabudowy handlowej wielkopowierzchniowej lub wystawienniczej, magazynowo-produkcyjnej oraz transportowej. Zabudowa o charakterze tymczasowym występuje na terenach działek lotniskowych i ogródków



działkowych, przybiera też formę baraków mieszkalnych lub zespołów pawilonów usługowych. Tereny, na których nie wykrystalizował się jeden typ zabudowy, zaliczono do zabudowy mieszanej.

Omówione formy zabudowy nie tworzą uporządkowanej struktury. Wpływa to nie tylko na estetykę miejsca, ale przede wszystkim na funkcjonalność i dostępność terenu. Odmienne są bowiem warunki obsługi dla różnych form zabudowy, inna jest skala przestrzenna, możliwości eksploatacyjne i użytkowe. Przestrzeń staje się chaotyczna, utrudniona jest orientacja, a zły stan techniczny obiektów ogranicza warunki inwestycyjne. W wielu miejscach nie lokalizują się usługi, co przyczynia się do „obumierania” społecznego kwartałów zabudowy i ulic.

Na osiedlu Stare Miasto w rejonie ul. Szyperskiej i torów kolejowych przy stacji Poznań-Garbary oraz

ul. Towarowej skupiała się do niedawna funkcja przemysłowa i magazynowo-składowa. Nastąpiło tu przemieszczenie zabudowy o różnym charakterze – głównie substandardowej i halowej. W tej części centrum rozpoczął się proces przekształceń struktury funkcjonalno-przestrzennej: rozwój funkcji mieszkaniowej wielorodzinnej (w rejonie ulic Bóżniczej, Grochowych Łąk, Szyperskiej) oraz centrotwórczej (ul. Kutrzeby – obiekt szkoły wyższej). Na obrzeżach Starego Miasta występują tereny zabudowy wolnostojącej o charakterze willowym. W rejonie ulic Nowowiejskiego–Solnej znajduje się enklawa mieszkaniowa w zabudowie blokowej, nieprzystającej do charakteru zabudowy w omawianej strefie.

W strukturze przestrzennej obszaru rewitalizacji wyodrębniono także główne ciągi miejskie handlowo-usługowe, które zostały wyznaczone

w poszczególnych częściach miasta. Zdecydowana ich większość znajduje się w samym centrum miasta oraz śródmieściu. Wykształcone ciągi charakteryzują się słabo ukształtowaną przestrzenią publiczną. W Poznaniu zauważa się brak ciągłości lub przerwy w kontynuacji atrakcyjnej oferty programowej pomiędzy istniejącymi ciągami, np. ciągiem wildeczim i ul. Półwiejską lub ciągiem ulic J.H. Dąbrowskiego–A. Fredry–27 Grudnia, spowodowane głównie barierami w postaci ruchliwych ulic. Również trakty kulturowe: ul. Chwaliszewo, ul. św. Wojciech, obszar Ostrowa Tumskiego, kształtowany Trakt Królewsko-Cesarski wymagają wzmocnienia. Brak możliwości wygodnego i bezpiecznego korzystania z przestrzeni publicznej przez pieszych i rowerzystów, spowodowany brakiem jej ciągłości w tkance miejskiej, w szczególności w śródmieściu, gdzie jest ona najbardziej pożądana, obniża jej atrakcyjność i chęć przebywania w niej.

Na obszarze rewitalizacji występują niekorzystne elementy funkcjonalno-przestrzenne: tereny o funkcjach produkcyjnych w strefie zabudowy mieszkaniowej (m.in. w rejonie ulic św. Wojciech, Szyperskiej, 3 Maja) oraz tereny tymczasowego użytkowania i zabudowy (pawilony, „dzikie” parkingi). Potencjał natomiast stanowią tereny przeznaczone pod funkcje usługowe w ścisłym centrum oraz na obszarze staromiejskim (m.in. rejon ulic 27 Grudnia, Koziej), tereny przemysłowe z zespołami historycznej zabudowy wymagające określenia nowej funkcji (dawna rzeźnia, gazownia), tereny niezagospodarowane (w tym zagospodarowane tymczasowo), głównie w północno-wschodniej części centrum, obejmujące około 32,6 ha, oraz pojedyncze działki pod zabudowę plombową.

W obrębie obszaru rewitalizacji istnieje wiele obiektów, które kształtują przestrzeń centrum miasta i bardzo znacząco na nią oddziałują (np. wieża Ratusza Poznańskiego, wieże kościoła Bernardynów św. Franciszka Serafickiego, a także budynek Uniwersytetu Ekonomicznego, kościół farny, budynek pływalni przy ul. Wronieckiej, zespół wieżowców przy ul. Królowej Jadwigi – hotel i budynek biurowy). Niestety w strefie tej powstało również kilka współczesnych budynków wysokich, które konkurowały i nadal konkurują z istniejącymi historycznymi dominantami, niszcząc ład przestrzenny charakterystyczny dla centrum miasta. Dotyczy to przede wszystkim zespołu wieżowców przy ul. Piekary i św. Marcin

oraz budynków hotelowych przy ul. Solnej i al. Niepodległości.

W kontekście jakości przestrzeni na obszarze rewitalizacji istotna jest też ocena makrownętrz stanowiących wloty/bramy omawianej części miasta, których wyróżniono dziesięć²⁷. Są nimi węzły przestrzenno-funkcjonalne (skrzyżowania komunikacyjne): Bałtycka/Gnieźnieńska; Warszawska/Podwale/Jana Pawła II; Baraniaka/Jana Pawła II; Krzywoustego/Zamenhofa; Hetmańska/Starołęcka; Ściegiennego/Arciszewskiego; Grunwaldzka/Przybyszewskiego; Bukowska/Przybyszewskiego; Dąbrowskiego/Przybyszewskiego/Żeromskiego; Niestachowska/Świętego Wawrzyńca. Do tej grupy dodano także cztery punkty przesiadkowe (dworce kolejowe: Poznań-Starołęka, Poznań-Dębiec, Poznań Główny i Poznań-Garbary). Rozpoznanie węzłów dokonano zgodnie z podziałem zaproponowanym przez Bierwiaczonek (2008, s. 17–18), w którym ocenie poddaje się: geometrię (kształt, rozmiar i usytuowanie granic definiujących przestrzeń względem pionu i poziomu), oświetlenie (indywidualizuje przestrzeń poprzez intensywność i rodzaj światła oraz jego ukierunkowanie, może być naturalne i sztuczne), barwę (istotna dla jej odbioru, oprócz faktycznego kolorytu elementów, jest także faktura powierzchni, barwa jest podatna na manipulację oświetleniem), dźwięk (w postaci charakterystycznego rozchodzenia się fal, występowania pogłosu), czas (zmiany pór dnia, roku, jak również lat, czyli historia ukształtowania struktury). Oczywiście według Radwańskiej (2007, s. 372) postrzeganie analizowanej przestrzeni zależy zarówno od cech postrzegającego, jak i samej przestrzeni. Dla potrzeb pracy determinanty percepcji konkretnego węzła/punktu przesiadkowego ujęte zostały zatem w dwie podstawowe kategorie: czynniki tkwiące w przestrzeni i tkwiące w człowieku. Te tkwiące w przestrzeni oparto na kategoryzacji Bierwiaczonek (2008), natomiast te tkwiące w człowieku – na kategoryzacji preferencji przestrzennych Kaplanów (Bell i in. 2004, s. 66–71), uwzględniających: spójność (czyli stopień zorganizowania; wraz z jego wzrostem rośnie też

²⁷ Każdy z wyznaczonych wjazdów poddany został ocenie zgodnie z podziałem na: wloty o negatywnym odbiorze – makrownętrza odznaczające się brakiem ładu przestrzennego i zdefiniowanej struktury funkcjonalno-przestrzennej, oraz wloty o pozytywnym odbiorze – makrownętrza o wykształconych elementach strukturalnych i określonym ładzie przestrzennym.

Tabela 5.2. Ocena wlotów/bram do obszaru rewitalizacji

Wloty i bramy na teren rewitalizacji	liczba wywiadów terenowych	Czynniki tkwiące w przestrzeni					Czynniki tkwiące w człowieku			
		geometria	oświetlenie	barwa	dźwięk	czas	spójność	czytelność	złożoność	tajemniczość
węzły przestrzenno-funkcjonalne (skrzyżowania komunikacyjne)										
Bałtycka/Gnieźnieńska	25	+	-	-	-	-	-	-	-	-
Warszawska/Podwale/Jana Pawła II	32	+	+	-	-	-	-	-	-	-
Baraniaka/Jana Pawła II	33	+	+	-	-	+	-	-	-	-
Krzywoustego/Zamenhofs	31	+	+	-	-	-	-	-	-	-
Hetmańska/Starołęcka	24	+	-	-	-	-	-	-	-	-
Ściegiennego/Arciszewskiego	28	+	+	-	-	-	-	-	-	-
Grunwaldzka/Przybyszewskiego	33	+	+	+	-	+	+	+	+	+
Bukowska/Przybyszewskiego	34	+	+	+	-	+	+	+	+	-
Dąbrowskiego/Przybyszewskiego/ Żeromskiego	32	+	+	-	-	-	-	-	-	-
Niestachowska/Świętego Wawrzyńca	22	+	+	-	-	-	-	-	-	-
punkty przesiadkowe (dworce kolejowe)										
Poznań Starołęka	17	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Poznań Dębiec	19	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Poznań Garbary	23	+	+	+	-	+	+	+	+	+
Poznań Główny	37	-	+	+	-	-	-	-	-	-

Źródło: opracowanie własne w oparciu o badania terenowe i wywiad terenowy (próba: 390 osób).

preferencja), czytelność (wyrazistość elementów, pozwalająca na pojęcie i kategoryzację treści; jeśli wzrasta, preferencja rośnie), złożoność (liczba i różnicowanie elementów; jej wzrost jest skorelowany ze wzrostem preferencji, z zastrzeżeniem, że obraz nie może być zbyt skomplikowany), tajemniczość (liczba ukrytych informacji; dzięki niej sceneria pochłania widza, który czuje potrzebę, by ją odkryć; wywołuje ją na przykład zakręt drogi).

Z analizy węzłów przestrzenno-funkcjonalnych i punktów przesiadkowych (tab. 5.2) wynika, że tylko trzy (z trzynastu) oceniono pozytywnie. Dwa węzły komunikacyjne (Grunwaldzka/Przybyszewskiego i Bukowska/Przybyszewskiego) oraz jeden punkt przesiadkowy (Poznań-Garbary) charakteryzuje spójność przestrzenna, ich elementy są przez odbiorców rozróżniane, co wpływa na geometrię układu i orientację w przestrzeni. Sąsiadująca zieleń pozytywnie oddziałuje na odbiór przestrzeni, jest uformowana wyraźnie i jednoznacznie, w odpowiednim kształcie,

skali i formie. Brak kompozycji nie był decydujący w ocenie. W pozostałych analizowanych przestrzeniach występuje spore nagromadzenie obiektów architektury, dlatego sekwencyjność wrażeń wizualnych jest duża, wpływa ona na doznania i odbiór użytkownika.

Oprócz wjazdów/bram ocenionych negatywnie istotnym problemem oddziałującym na całe analizowane założenie miejskie (obszar rewitalizacji) są obiekty od zawsze postrzegane jako ograniczenia rozwoju, czyli główne ciągi komunikacyjne oraz dolina rzeki Warty stanowiąca, ze względu na małą liczbę przepraw, barierę funkcjonalną. Duży i ciągły ruch samochodowy ogranicza swobodną penetrację pieszą, licznie występujące korki uliczne wpływają na czas ruchu, wzmagają zanieczyszczenie, potęgują hałas, zagrażają bezpieczeństwu użytkowników tej części miasta.

Oprócz wymienionych elementów wprowadzających bezład przestrzenny wymienić należy jeszcze

inne, równie negatywnie wpływające na postrzeganie analizowanego obszaru. Są to: napowietrzne linie elektroenergetyczne oraz naziemne sieci ciepłne; wolnostojące reklamy wielkoformatowe, zewnętrzne reklamy na elewacjach budynków; tereny o tymczasowym zagospodarowaniu (np. ogródki działkowe); przypadkowe ubytki w zabudowie i wolne, niezorganizowane, często z widocznymi pozostałościami po dawnej zabudowie, przestrzenie dekomponujące układ przestrzenny; obiekty drastycznie niedostosowane do otaczającej przestrzeni, w szczególności historycznej zabudowy, oraz zabudowa o bardzo niskich walorach estetycznych (np. garaże, budynki gospodarczo-magazynowe, kioski, budki). Zły stan techniczny budynków, ulic i chodników wpływa nie tylko na złą jakość zamieszkania, ale też na negatywny odbiór przestrzeni przez użytkowników zewnętrznych.

Na obszarze rewitalizacji wyraźnie wyodrębniają się bariery funkcjonalno-przestrzenne. Kwalifikacja elementów przestrzeni do kategorii barier przestrzennych jest oczywiście względna, bowiem uzależniona jest od rodzaju użytkownika i czasu spędzonego w danym miejscu. Inaczej będzie postrzegać bariery przestrzenne pieszy, nieco inaczej rowerzysta, a jeszcze inaczej kierowca samochodu. Do głównych barier oddziałujących na jakość użytkowania obszaru rewitalizacji należy niewątpliwie rzeka Warta na odcinku od mostu Lecha do mostu Dębińskiego, będąca barierą funkcjonalną przede wszystkim ze względu na małą liczbę przepraw. Ponadto niezagospodarowane tereny przyrzeczne wraz z odcinkiem starego koryta Warty nie pełnią funkcji zorganizowanych terenów rekreacyjnych dla mieszkańców. Przeszkodą w funkcjonalnym rozwoju miasta są też tory kolejowe z obszarami przyległymi, oddzielające Wildę i Łazarz oraz przecinające Ostrów Tumski, a także drogowe trakty komunikacyjne, takie jak np. al. Niepodległości czy oś ul. Solnej stanowiące „rzekę” ruchu ulicznego.

Wytyczne w zakresie zmian struktury przestrzennej obszaru rewitalizacji powinny zatem dotyczyć: reorganizacji terenów nadbrzeżnych doliny rzeki Warty powodującej „zwrócenie się” miasta w kierunku rzeki, poprawy dostępności i jakości przestrzeni publicznych oraz kreowania ich w system powiązanych funkcjonalnie atrakcyjnych społecznie ciągów, a także wytworzenia nowych miejsc centrowców istotnych w skali nie tylko obszaru rewitalizacji, ale i całego miasta.

Analiza sposobu zagospodarowania i struktury przestrzennej miasta jest w procesie rewitalizacji bardzo ważna. Istotą nie jest tylko określenie elementów składowych przestrzeni miasta i jego podziału na jednostki funkcjonalno-przestrzennej, ważne jest podjęcie próby ustalenia „racjonalnej” struktury funkcjonalno-przestrzennej miasta/obszaru rewitalizacji. Takie podejście doprowadzi do pozytywnych zmian na obszarze rewitalizacji, czyli przyczyni się do racjonalnego użytkowania przestrzeni miejskiej dynamizującego procesy rozwoju gospodarczego i poprawiającego warunki życia. A to niewątpliwie są przedsięwzięcia na miarę procesu odnowy obszarów zdegradowanych.

5.3. Problemy i potencjały obszaru rewitalizacji w sferze przestrzenno-funkcjonalnej

W zakresie funkcjonalno-przestrzennych uwarunkowań analizowany obszar rewitalizacji Poznania ma nie tylko potencjał pozwalający na atrakcyjny i stabilny rozwój, ale także problemy, które ów rozwój będą ograniczać, a nawet hamować. Tabela 5.3 ukazuje braki i wartości rewitalizowanej części miasta Poznania, które wpływają na jego rozwój i funkcjonowanie.

5.4. Zasady kształtowania funkcjonalno-przestrzennej sfery miasta – podsumowanie

Sposób kształtowania przestrzeni rewitalizowanych na terenie miasta Poznania nie może być przypadkowy, lecz przemyślany i oparty na realiach oraz możliwościach organizacyjnych i finansowych. Istotne jest zachowanie ładu społecznego, co oznacza taką formę organizacji i zagospodarowania przestrzeni, w której uwidacznia się czytelna hierarchia jednostek osiedlowych, usprawnienie połączeń komunikacyjnych, dostosowanie wyposażenia w usługi niezbędne do zaspokojenia potrzeb ludności. Ważne jest stworzenie warunków do powstania nowych miejsc pracy na obszarach koncentracji ludności i dużego bezrobocia, co spowoduje wzrost poziomu i jakości życia mieszkańców miasta oraz zaspokojenie ich aspiracji społecznych. Priorytetowa jest dbałość o ład ekonomiczny, co oznacza takie wykorzystanie potencjału

Tabela 5.3. Problemy i potencjały obszaru rewitalizacji w sferze przestrzenno-funkcjonalnej

Problemy obszaru rewitalizacji	Potencjały obszaru rewitalizacji
<ul style="list-style-type: none"> – brak planów miejscowych dla terenów na obszarze miasta o charakterze ochronnym i inwestycyjnym – ryzyko ekspansji zabudowy niepasującej do istniejącej struktury, utrata zwartości tkanki miejskiej – brak ładu przestrzennego w kwartałach zabudowy historycznego układu urbanistycznego – brak czytelnego strefowania w strukturze miasta – zabudowa plombowa w zwartych pierzejach ulic lokalizowana bez nawiązania do linii zabudowy ulicy – brak czytelnego powiązania obiektów i zespołów zabudowy o istotnym znaczeniu dla przestrzeni i tożsamości miasta – brak wyeksponowania w panoramie miasta obiektów zabytkowych i dominanty w świetle dziennym i nocą oraz wyznaczonych punktów widokowych – istniejąca zabudowa wielorodzinna niepasująca do skali miasta (parametry, forma, intensywność zabudowy) – brak funkcjonalnego zagospodarowania osiedli wielorodzinnych – brak przestrzeni społecznych i terenów urządzonej zieleni na osiedlach wielorodzinnych – niewpisujące się w charakter sąsiadującej zabudowy obiekty handlu wielkopowierzchniowego (wysokość, architektura, materiały) oraz problematyczna ich lokalizacja przy głównych ulicach miasta – brak wykorzystania budynków zabytkowych o wartości historycznej – brak kontroli stanu technicznego historycznej zabudowy oraz zapobieganie jej degradacji – brak dbałości o estetykę pierzei rynków i ciągów pieszych zarówno poprzez remonty zabytkowych budynków, jak i wprowadzanie nowej zabudowy nawiązującej do historycznej tkanki miejskiej 	<ul style="list-style-type: none"> – zachowany historyczny układ urbanistyczny miasta, w tym główne elementy kompozycji: place, przebieg ulic, historyczne budynki tworzące zwarte pierzeje, dominanty, ochrona konserwatorska – wyróżniające się w planie miasta place (rynek i inne place funkcyjne) – miejsca integrujące mieszkańców i rozpoznawalny punkt dla turystów – zachowane założenia urbanistyczne historycznej zabudowy i zieleni – zachowane budynki o wartości zabytkowej i historycznej wpływające pozytywnie na jakość przestrzeni – atrakcyjne punkty w przestrzeni miasta do obserwacji panoram, zachowane osie widokowe, formy zieleni miejskiej – zachowane naturalne elementy krajobrazu, takie jak: tereny zieleni miejskiej (nieurządzonej), kępy drzew, rzeka, cieki i zbiorniki wodne w mieście, stanowiące nieodłączną część struktury przestrzennej tej części miasta – bogaty zasób zieleni miejskiej o różnej formie (zielen cmentarzy, parku) – istniejące obiekty kubaturowe oraz plenerowe sportu i rekreacji – tereny wolne od zainwestowania w centrum miasta – oferta pod funkcjonalną przestrzeń usługową, dostosowana parametrami do skali miasta

Źródło: opracowanie własne.

inwestycyjnego, które pozwala na trwały dynamiczny wzrost gospodarczy, poprawę wyposażenia obszarów gospodarczo opóźnionych w infrastrukturę techniczną i społeczną oraz daje szansę zmniejszenia dysproporcji w poziomie gospodarowania. Istotne jest zachowanie ładu ekologicznego, co na obszarze rewitalizowanym jest działaniem ważnym i koniecznym, zwłaszcza z uwagi na niedostateczny dostęp do terenów rekreacyjnych. Śródmieście Poznania wraz z otaczającymi osiedlami tworzy układ wzajemnie powiązanych i zależnych ośrodków, które tworzą funkcjonalną i kulturową całość. Ważne jest kreowanie przestrzeni harmonijnej – dotyczy to zarówno terenów obecnie zainwestowanych, terenów projektowanych pod zabudowę, jak i krajobrazów otwartych, istotne jest przywracanie walorów zdegradowanej przestrzeni miejskiej, uwzględniające możliwości wszelkich nowoczesnych kreacji.

Zobowiązujące jest także przestrzeganie wytycznych konserwatorskich w zakresie poszczególnych obiektów objętych ochroną oraz zasad zagospodarowania zabytkowych układów urbanistycznych, kontynuowanie architektury przy założeniu, że tradycyjny nurt architektury miasta nie powinien mieć prawa wyłączności, ale powinien stanowić ważny wyróżnik dla zachowania lokalnej specyfiki.

Proces rewitalizacji funkcjonalno-przestrzennej sfery miasta powinien być poparty współuczestnictwem społeczności lokalnej, która w procesie decyzyjnym (projektowym) może współdecydować o kształcie przestrzeni. Ważne jest w tym procesie współuczestnictwa społecznego uwzględnianie takich elementów przestrzeni publicznej, jak: skwery, parki, aleje, ogrody. Konieczne jest także wyznaczenie miejsc pod parkingi, utrzymywanie powierzchni biologicznie czynnych w obrębie terenów

rewitalizowanych w formie korytarzy zieleni, zagospodarowanie i retencjonowanie wód opadowych w kierunku umożliwiającym zwiększenie zasilania wód podziemnych, podnoszenie wymogów architektonicznych, szczególnie w stosunku do obiektów realizowanych na obszarach o najwyższych walorach kulturowych i przyrodniczych. Celowe wydaje się zapewnienie sprawnego transportu publicznego oraz wprowadzenie ułatwień w ruchu pieszym i rowerowym czy optymalizowanie sieci ulic (realizacja nowych ulic, segregacja ruchu). Znaczące jest planistyczne przygotowanie oferty terenów dla inwestorów (dotyczy to zarówno terenów mieszkaniowych, jak i przeznaczonych pod usługi i działalność gospodarczą), podejmowanie opracowań planistycznych dotyczących rewaloryzacji przestrzeni, w tym przestrzeni publicznych, włączenie problematyki społecznej i gospodarczej do procesów planistycznych, uwzględnianie problematyki związanej z bezpieczeństwem, oraz respektowanie zasad bezpieczeństwa publicznego w architekturze i urbanistyce. Niezwykle istotne jest zapobieganie nadmiernemu wydłużaniu zabudowy wzdłuż głównych tras komunikacyjnych, projektowanie nowych układów urbanistycznych odznaczających się zwartością i różnorodnością funkcji, z poszanowaniem istniejących układów urbanistycznych, zachowanie ciągłości ochrony systemów terenów otwartych, parków i terenów rekreacyjnych, wprowadzanie zróżnicowanych form przestrzeni publicznych – alei, miejsc spotkań, skwerów, placów zabaw itp., wypracowanie koegzystencji dominujących form zagospodarowania zabudowy mieszkaniowej i działalności gospodarczej oraz środowiska przyrodniczego.

Ze względu na wysoką dynamikę procesów przestrzennych na obszarze miasta Poznania za najistotniejsze uznaje się: dążenie do zapewnienia poprawy dostępności do miejsc hierarchicznie ważnych, zwłaszcza poprzez poprawę jakości przestrzeni publicznych i tworzenie zintegrowanej komunikacji publicznej. Istotne jest wykorzystanie przestrzeni zurbanizowanych, które wymagają odnowy lub zmiany funkcji (np. tereny poprzemysłowe), jak również koncentracja zabudowy i ochrona walorów środowiska przyrodniczego. Cenne będzie dążenie do wielofunkcyjności, rozumianej jako integracja przestrzenna i funkcjonalna obszarów o różnym przeznaczeniu przy pełnym zaangażowaniu i uczestnictwie mieszkańców.

Charakterystyka funkcjonalno-przestrzennej sfery miasta należy do składowych diagnozy stanu i kierunków rozwoju obszaru rewitalizacji, tj. części Gminnego Programu Rewitalizacji stanowiącego podstawę decyzji wyprowadzania ze stanu kryzysowego obszarów zdegradowanych. Ponieważ rewitalizacja to proces skomplikowany i czasochłonny, musi przebiegać kompleksowo, poprzez zintegrowane działania na rzecz lokalnej społeczności, przestrzeni i gospodarki, skoncentrowane terytorialnie, prowadzone przez interesariuszy rewitalizacji.

Analiza wspomnianej sfery miasta jest niezwykle istotna, bowiem pozwala na ocenę racjonalności wykorzystania przestrzeni miasta (intensyfikacji zainwestowania z uwzględnieniem lokalnych wartości przyrodniczych, kulturowych, urbanistycznych oraz potrzeb mieszkańców), czytelności struktury funkcjonalno-przestrzennej miasta (zwłaszcza atrakcyjności i jakości przestrzeni publicznych) oraz koncentracji usług, ich rozmieszczenia i dostępności. W analizie sfery funkcjonalno-przestrzennej konieczne jest także rozpoznanie systemu powiązań transportowych i komunikacyjnych, gdyż ten właśnie system, poza technicznym (infrastrukturalnym), wpływa na jakość życia w mieście.

Istotą analizy i oceny problemów i potencjałów miasta w sferze funkcjonalno-przestrzennej jest zatem rozpoznanie historycznych uwarunkowań oraz strategicznych rozwiązań planistycznych wpływających na rozwój przestrzenny obszaru rewitalizacji (rozwiązania urbanistyczne), zbadanie rozmieszczenia i możliwości obsługi w zakresie usług (wyposażenie w infrastrukturę społeczną i dostęp do podstawowych usług publicznych), określenie jakości przestrzeni publicznych pod kątem ich funkcjonalności, bezpieczeństwa i atrakcyjności (jakość terenów publicznych) oraz charakterystyka funkcjonowania systemu transportowego i komunikacyjnego (system transportowy i obsługa komunikacyjna). Owa analiza wymienionych uwarunkowań jest celem niniejszej pracy, która pozwoli także na ocenę możliwości działań naprawczych na zdegradowanym obszarze miasta Poznania.

Praca ma zatem dwa cele: teoretyczny i praktyczny. Pierwszy realizowany jest poprzez naukowe scharakteryzowanie sfery funkcjonalno-przestrzennej w czterech zakresach tematycznych (zagospodarowania i struktury przestrzennej miasta, infrastruktury społecznej, kształtowania przestrzeni

publicznych, systemu i obsługi transportowo-komunikacyjnej). Drugi cel będzie unaoczniony poprzez prezentację wyników analizy i oceny problemów i potencjałów miasta Poznania, które były częścią prac nad Gminnym Programem Rewitalizacji. Pracę kończy podsumowanie, ujęte w formie rekomendacji, w której problemy i potencjały miasta stają się podstawą sformułowanych zasad kształtowania funkcjonalno-przestrzennej sfery miasta.

W związku z różnorodnością podejmowanych zagadnień w ramach analizy i oceny sfery funkcjonalno-przestrzennej miasta Poznania zostały zastosowane następujące metody badań i analiz: analiza *desk research* wspomagana jakościową analizą treści (*content analysis*) wszelkich dokumentów strategicznych, programowych i przestrzennych mających związek z działaniami rewitalizacyjnymi. Uzyskane informacje uzupełniono w drodze badań statystycznych i terenowych. Ocena jakości przestrzeni publicznych została wykonana za pomocą metody dyferencjału semantycznego (*semantic differential*). Jest to technika służąca ocenie subiektywnych znaczeń konotacyjnych poszczególnych słów (tu: związanych z jakością przestrzeni publicznej), będących

podstawą do ustalenia wartości badanych terenów. Dyferencjał semantyczny stanowi format pytania stosowany głównie w socjologii, służący do badania oceny jakiegoś zjawiska (tu: przestrzeni). Jest on zbudowany na tzw. skali semantycznej (skali Osgooda), która kończy się dwoma przeciwstawnymi przymiotnikami i na ogół zawiera od 5 do 7 punktów (tu: 5). Osoby uczestniczące w badaniu przy użyciu tej metody muszą dokonać oceny danego zjawiska, wybierając natężenie pomiędzy dwoma przeciwnymi określeniami (cechami), np. między „bardzo pozytywne” i „bardzo negatywne”. Najprostszą formą analizy wyników badania jest wykreślenie profilu graficznego dla ocenianego zjawiska. Powstaje on poprzez połączenie linią łamaną wartości liczbowych, jakie uzyskał badany obiekt (lub dana jego cecha) na każdej ze skal ewaluacji. W ramach analizy można również obliczyć następujące statystyki: wartość średnią dla każdej pary kontrastowych cech, odchylenie standardowe od owych średnich, a także syntetyczny wskaźnik oceny cechy w postaci średniej obliczonej dla wszystkich par cech ewaluatywnych (Osgood i in. 1957; Mayntz i in. 1985; Babbie 2013; Staszewska 2013).

Sylwia Staszewska, Adam Wronkowski, Patryk Kaczmarek, Małgorzata Donderowicz

Uniwersytet im. A. Mickiewicza w Poznaniu

6. Analiza infrastruktury społecznej na obszarze rewitalizacji

Infrastruktura społeczna odgrywa kluczową rolę w rozwoju miast, w jakości życia mieszkańców i tym samym w procesie rewitalizacji. Jest jednym z najważniejszych wyznaczników determinujących poziom wykształcenia, zdrowotności czy kultury społeczeństwa. Uznawana jest za wyraz postępu społecznego i stanowi ważną część polityki rozwoju danego miasta. Poprzez uregulowania prawne, instytucje i sposoby finansowania infrastruktura kojarzy potrzeby społeczne o charakterze niematerialnym z celami gospodarczymi, przestrzennymi i technicznymi (Łęcznar 2008).

6.1. Charakterystyka infrastruktury społecznej miasta dla potrzeb rewitalizacji – ujęcie teoretyczne

W szerokim ujęciu infrastruktura to suma wszystkich czynników współuczestniczących w procesie świadczenia usług (kapitał – praca) wraz z efektami ich działalności lub ogół środków i warunków niezbędnych do prawidłowego funkcjonowania miasta. Stawasz (2015) uważa, że infrastruktura ułatwia, a nawet warunkuje należyte funkcjonowanie procesów produkcyjnych oraz limituje możliwości zaspokojenia potrzeb ludności. Infrastrukturę określa się jako

stworzone przez człowieka, trwale zlokalizowane liniowe i punktowe obiekty użytku publicznego, stanowiące podbudowę życia społeczno-gospodarczego. Brdulak (2005) definiuje infrastrukturę społeczną jako:

- urządzenia i instytucje usługowe (transport, oświata, ochrona zdrowia), niezbędne do należytego funkcjonowania społeczeństwa i produkcyjnych działań gospodarki;
- materialno-techniczne wyposażenie danego terytorium w powszechne usługi (obiekty) osadnicze, oświatowe, ochrony zdrowia itp.

W literaturze przedmiotu infrastruktura społeczna jest różnorodnie definiowana. Wielu badaczy utożsamia ją z kompleksem urządzeń użyteczności publicznej, służących zaspokajaniu potrzeb społeczeństwa i umożliwiających właściwe warunki życia ludności. W skład tak szeroko pojętej infrastruktury, określającej materialne warunki bytowe ludności, wchodzi urządzenia i instytucje zaliczane do działów gospodarki narodowej sfery niematerialnej (Palonka 1992; Kupiec i in. 2004). Inni definiują infrastrukturę społeczną szerzej, uznając, że nie jest ona ograniczona tylko do samych urządzeń, ale składa się także z instytucji i pracowników świadczących i wykonujących te usługi oraz rozwiązań organizacyjnych

Tabela 6.1. Zakres merytoryczny diagnozy, założeń i cele rozwoju elementów sfery funkcjonalno-przestrzennej miasta dla potrzeb rewitalizacyjnych

Tematyczne ujęcia analizy sfery funkcjonalno-przestrzennej miasta/ obszaru rewitalizacji	Podstawy (diagnoza)	Założenia (hipotezy)	Cele (perspektywy)
Infrastruktura społeczna	Określenie aktualnego wyposażenia w infrastrukturę społeczną miasta/ obszaru rewitalizacji oraz zasięgu oddziaływania przestrzennego poszczególnych jej funkcji.	Dążenie do optymalnego w danych warunkach wyposażenia w infrastrukturę społeczną oraz zasięgu oddziaływania przestrzennego poszczególnych jej funkcji zapewnia efektywny rozwój społeczno-ekonomiczny i poprawia jakość życia mieszkańców.	Próba określenia „optymalnego” wyposażenia w infrastrukturę społeczną miasta/obszaru rewitalizacji oraz zasięgu oddziaływania przestrzennego poszczególnych jej funkcji.

Źródło: opracowanie własne.

i obowiązujących uregulowań prawnych. Zalicza się do niej (Dolata, Łuczka-Bakuła 2005): usługi oświaty i wychowania, usługi nauki, kultury, ochrony zdrowia i pomocy społecznej oraz rekreacji i kultury fizycznej.

Infrastruktura społeczna definiowana jest również jako zespół instytucji i usług zaspokajających w zorganizowany sposób ludzkie potrzeby w dziedzinie prawa, bezpieczeństwa, kształcenia, oświaty, kultury, opieki społecznej, służby zdrowia i budownictwa mieszkaniowego. Wyróżnia się tu szkoły, szpitale, sądy, więzienia, instytucje administracji państwowej i zaznacza, że usługi infrastruktury nie mogą być importowane, a nakłady na nią są kapitałochłonne (Wielka encyklopedia... 2002). Infrastruktura społeczna definiowana przez Kroszela (1990) „obejmuje (...) urządzenia i instytucje świadczące w sposób zorganizowany usługi jednostkowe w zakresie oświaty i wychowania, upowszechniania kultury, ochrony zdrowia, opieki społecznej oraz kultury fizycznej i turystyki”. Przy czym w przypadku tego zakresu wskazuje się, że nie jest on ograniczony tylko do samych urzędzeń, ale składa się też z instytucji świadczących usługi, zatrudnionych w nich pracowników, stosowanych rozwiązań organizacyjnych i obowiązujących prawnych uregulowań ich działalności. Z tą definicją zgadza się Brol (2004), który podkreśla, że infrastruktura społeczna świadczy swe usługi najczęściej przez zespoły ludzkie oraz poprzez wyposażenie określonego terenu w bazę materialną (budynki szkolne, szpitalne, obiekty kultury itd.).

Należy jednak zaznaczyć, że nauka, oświata i wychowanie, ochrona zdrowia i opieka społeczna, kultura i sztuka oraz szeroko rozumiana rekreacja to gałęzie infrastruktury społecznej, których urządzenia i instytucje charakteryzują się odmiennymi właściwościami. Inna jest bowiem przestrzenna skala obsługi oraz jej przestrzenny zasięg, inna jest forma odpłatności za korzystanie z usług, zróżnicowana jest częstotliwość użytkowania, hierarchia obsługi i specyfika usytuowania (Chmielewski 2001).

Koncepcje programowe, sporządzane w związku z rewitalizacją miasta, nie powinny być ustalane mechanicznie przez przeliczanie zalecanych wskaźników, należy uwzględnić czynniki lokalne, m.in.: stan techniczny i liczebny infrastruktury usługowej, możliwości finansowe instytucji usługowych, postulaty mieszkańców, specyfikę miejsca. Infrastruktura społeczna powinna być analizowana w zakresie merytorycznym obejmującym diagnozę, założenia i cele rozwoju danego obszaru rewitalizacji (tab. 6.1), bowiem nie tylko stan istniejący (diagnoza) warunkuje późniejsze decyzje rewitalizacyjne, ale przede wszystkim stan przyszły (perspektywy) decydują o celu zmian. Formułując przedsięwzięcia rewitalizacyjne oparte na sprecyzowanych założeniach (hipotezach), można być pewnym, że proces odnowy obszaru wymagającego przekształceń będzie właściwie przeprowadzony, co wpłynie pozytywnie na jakość życia i rozwój usług.

6.2. Wyposażenie w infrastrukturę społeczną i dostęp do podstawowych usług publicznych miasta – ujęcie praktyczne

Infrastruktura społeczna to zespół urządzeń publicznych zaspokajających potrzeby socjalne, oświatowe i kulturalne ludności. W tej części badań, obejmującej obszar rewitalizacji miasta Poznania, podstawą analiz były dane uzyskane z inwentaryzacji wykonanej w marcu 2017 r., z Urzędu Miasta Poznania oraz z ogólnodostępnej internetowej bazy danych dla miasta Poznania²⁸. Skorzystano także z raportu mapy potrzeb lokalnych (Bąkowska, Czepkiewicz 2016)²⁹, w którym zawarte były wyniki analiz Centrum Badań Metropolitalnych, oraz z danych Wydziału Oświaty (publikowanych materiałów dotyczących informacji o stanie realizacji zadań oświatowych miasta Poznania na lata 2015/2016).

Analizie poddano następujące obiekty znajdujące się na obszarze rewitalizacji miasta: żłobki, przedszkola (przedszkola i przedszkola specjalne), szkoły podstawowe (szkoły podstawowe i szkoły podstawowe specjalne), gimnazja (gimnazja i gimnazja specjalne), szkoły ponadgimnazjalne (licea ogólnokształcące, licea ogólnokształcące specjalne, szkoły policealne, szkoły policealne specjalne, szkoły zawodowe specjalne, technika, technika specjalne, zasadnicze szkoły zawodowe), obiekty ochrony zdrowia (Miejskie Zakłady Opieki Zdrowotnej, pozostałe Zespoły Opieki Zdrowotnej, szpitale, szpitale prywatne, pomoc doraźna), obiekty opieki społecznej (MOPR, Domy Pomocy Społecznej, obiekty Poznańskiego Centrum Świadczeń), obiekty kultury religijnej (kościół) oraz obiekty kultury fizycznej (obiekty POSiR, orliki, pływalnie, korty tenisowe, strzelnice, hale sportowe, lodowiska, stadiony, skate parki, korty do squasha). Nie uwzględniono w zestawieniu szkolnych obiektów sportowych, siłowni napowietrznych, prywatnych klubów fitness i obiektów kultury (teatry, kina, muzea).

²⁸ <http://www.poznan.pl/mim/plan/plan.html?mtype=objects>.

²⁹ http://mapapotrzeblokalnych.pl/static/appFront/docs/Raport_MPL_20160430.pdf; <http://www.archpoznan.pl/content/view/77/76/>;

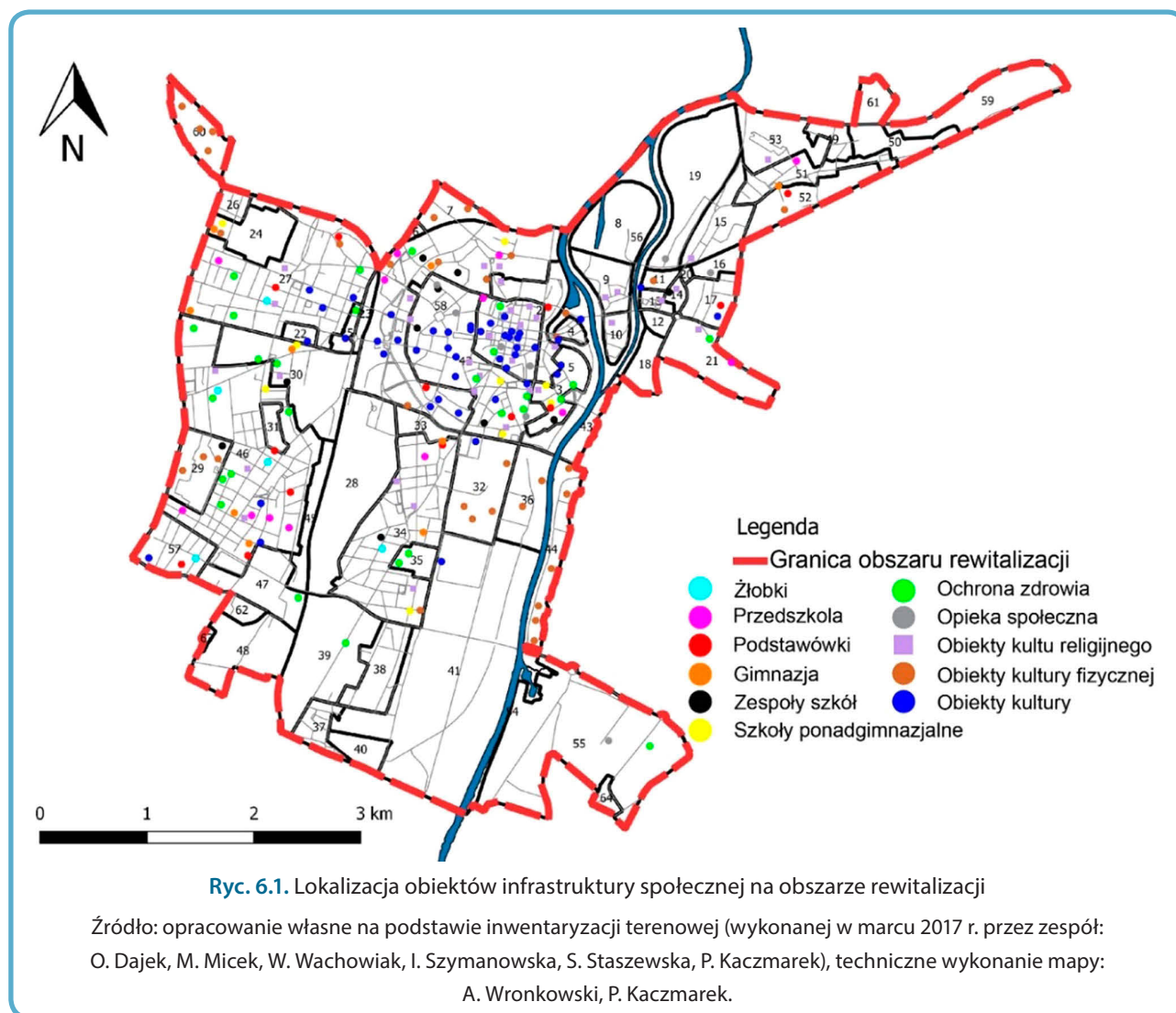
³⁰ <http://www.poznan.pl/mim/plan/plan.html?mtype=parishes#>.

Na obszarze rewitalizacji znajdują się obecnie 204 obiekty infrastruktury społecznej z 786 zidentyfikowanych na terenie miasta, co stanowi 25,9% (ryc. 6.1). Takie nagromadzenie usług społecznych w centralnej części miasta skutkuje dużym ruchem ludności korzystającej z tej infrastruktury – zauważalna jest zwiększona liczba interakcji osób poruszających się pieszo, komunikacją publiczną lub transportem indywidualnym. Istnieje więc potrzeba dopasowania intensywności obsługujących połączeń komunikacyjnych oraz zapewnienia miejsc parkingowych na obszarze obsługi.

Istotną formą infrastruktury społecznej są obiekty oświaty, których na obszarze rewitalizacji jest w sumie 50. Ich rozmieszczenie nie jest równomierne (ryc. 6.2–6.4). Do publicznych przedszkoli dobry dostęp ma większość mieszkańców badanego obszaru. Przedszkola publiczne uzupełnia oferta placówek prywatnych. Sieć szkół podstawowych ulegnie zmianie w związku z wprowadzeniem reformy edukacji, ale analizując obecnie zasięg dostępności szkół przy zastosowaniu 500-metrowych ekwidystant³⁰, można zauważyć stosunkowo dobre pokrycie obszaru rewitalizacji tym rodzajem placówek. Jednakże same izochrony dojścia nie przesądzają jeszcze o bezpiecznym dojściu dla uczniów. Jak wynika z wizji terenowych, droga do szkoły prowadzi często wąskimi chodnikami, na których dopuszcza się parkowanie. Ze względu na niewystarczającą ilość miejsc parkingowych kierowcy nie przestrzegają przepisów mówiących o pozostawieniu 1,5-metrowej przestrzeni dla pieszych. Zasięg obsługi szkół ponadgimnazjalnych, zgodnie z przyjętą ekwidystantą 1500-metrową, jest dobry. Analizowane szkoły są zlokalizowane w pobliżu stacji przesiadkowych komunikacji publicznej.

Ważną sferą życia społecznego, oprócz edukacji, jest aktywność kulturalna. Badanie potrzeb lokalnych mieszkańców śródmieścia, przeprowadzone za pomocą geoankiety przez Centrum Badań Metropolitalnych, wykazało, że respondenci bardzo cenią takie ośrodki, jak: Centrum Kultury Zamek, Stary Rynek i Stary Browar. Oprócz tego dużą popularnością cieszyły się kina studyjne (Muza, Rialto, Charlie Monroe) oraz multipleksy i teatry. Większość wskazanych obiektów znajduje się w centrum obszaru

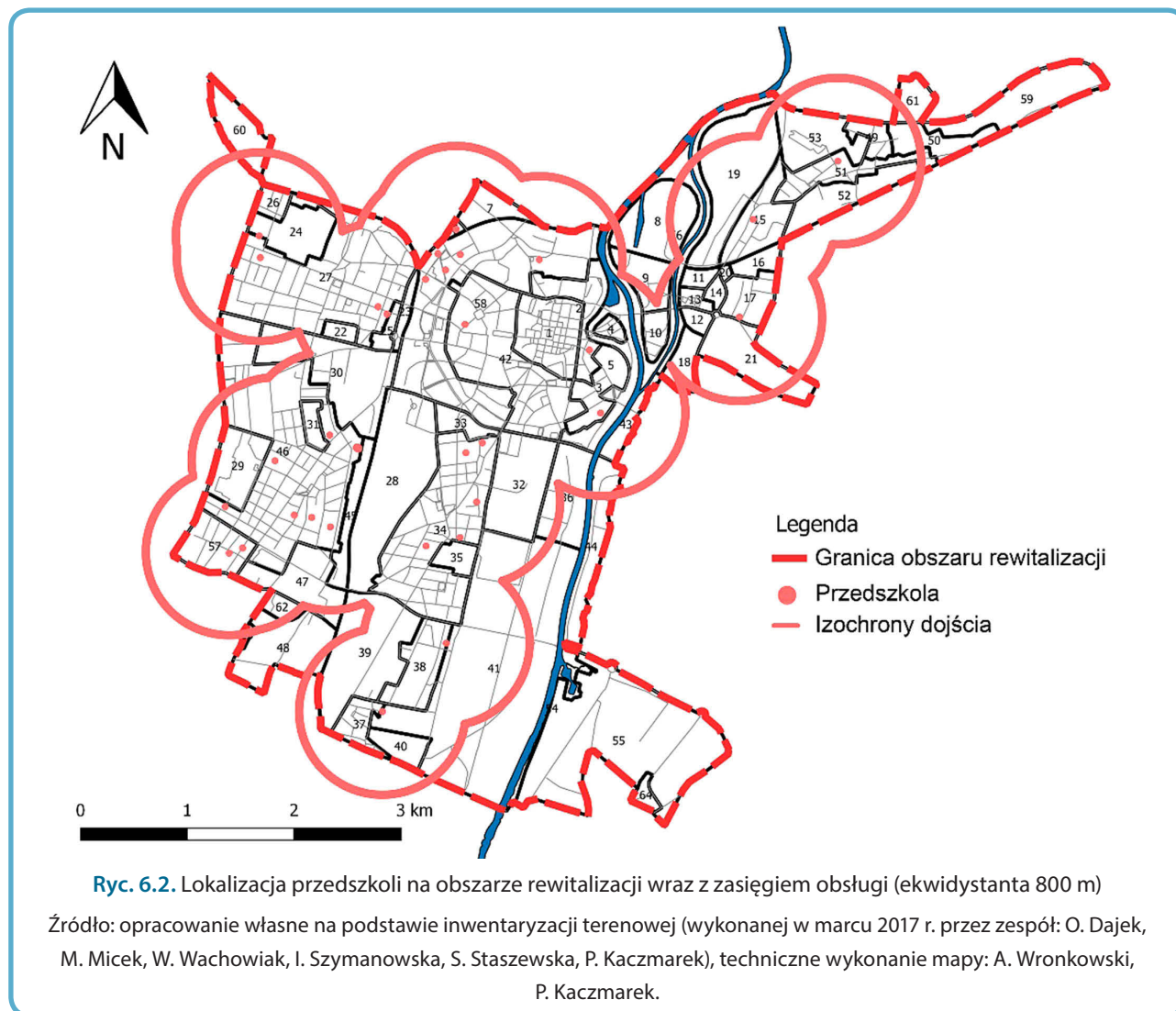
³⁰ Ekwidystanty (izochrony dojścia) uzyskano z: Chmielewski (2002).



rewitalizacji, a także jednostkowo na Jeźcach, Wildzie i Łazarzu. Największe problemy z dostępem do infrastruktury kulturalnej dotyczą wschodniej części obszaru, oddzielonej rzeką Wartą. Na ul. Głównej brak instytucji kultury, najbliższa to Interaktywne Centrum Historii Ostrowa Tumskiego „Brama Poznania” oraz Filia nr 6 Biblioteki Raczyńskich przy ul. Tomickiego 14. Na Jeźcach główne instytucje kulturalne są zgromadzone w okolicach Rynku Jeżyckiego. Na Łazarzu swoją siedzibę ma Młodzieżowy Dom Kultury nr 3 oraz Klub Osiedlowy „Krağ”. Na Wildzie są tylko trzy instytucje w postaci SPOT-u, Multikina oraz Młodzieżowego Domu Kultury nr 1. W najgorszej sytuacji jest Starołęka, na której brak kulturalnych instytucji, a odległość do najbliższych jest większa niż kilometr. Infrastrukturę kulturalną uzupełnia sieć obiektów kultu religijnego. Na obszarze rewitalizacji

znajduje się 31 kościołów (co stanowi 42,5% ogółu tych obiektów w mieście). W zakresie dostępu do kultury zaobserwowano duże nagromadzenie instytucji kulturalnych w historycznym centrum miasta.

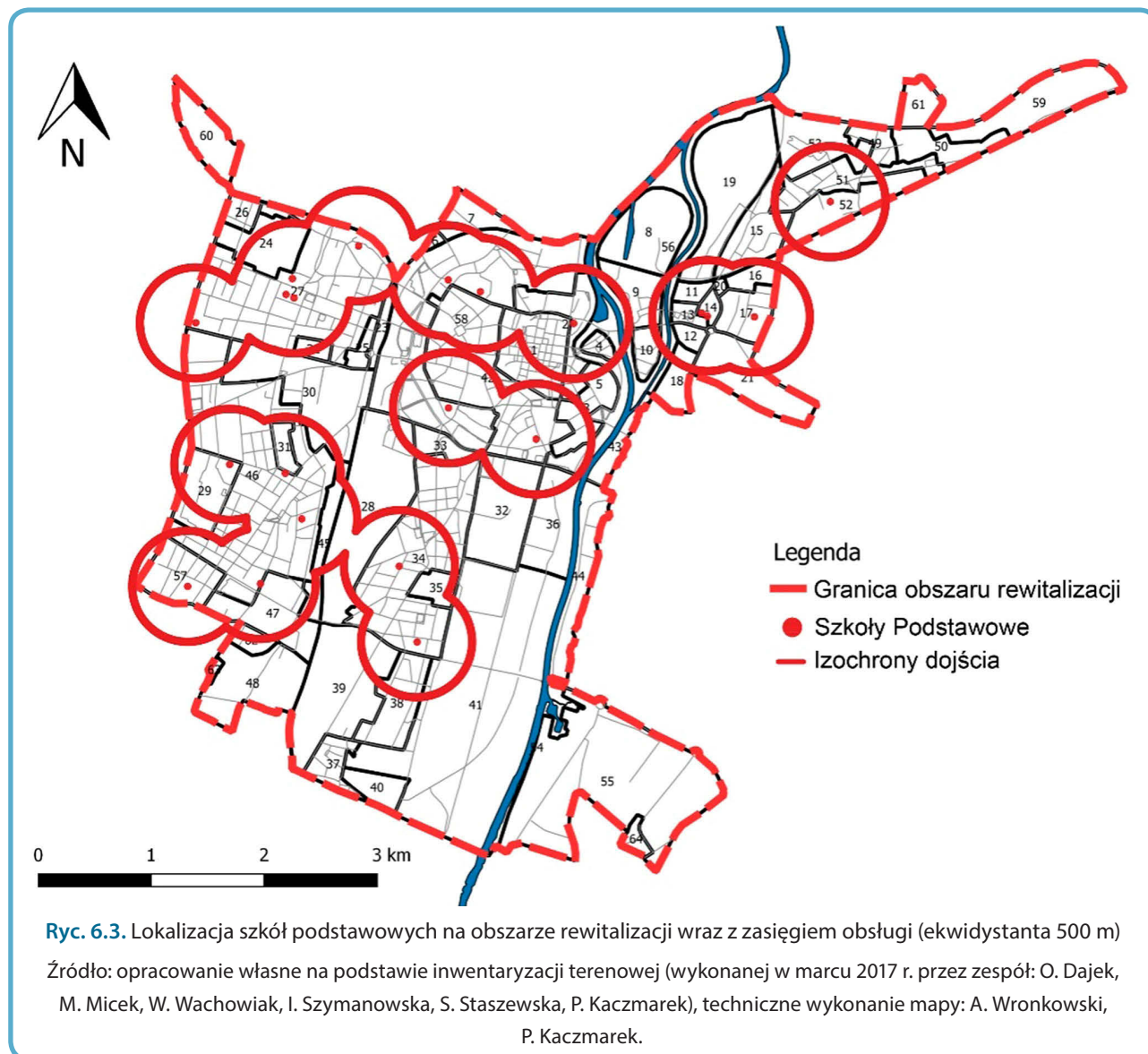
Analizując poszczególne formy obsługi związane z infrastrukturą społeczną, należy również zwrócić uwagę na obsługę w zakresie sportu i rekreacji (ryc. 6.5). Na obszarze rewitalizacji zinwentaryzowano 28 ogólnodostępnych obiektów sportowych. Jako ekwidystantę przyjęto dystans 600 m, zapewniający dobry dostęp do tego typu infrastruktury. Obiekty sportowe na wschodnim brzegu Warty zapewniają bezpośredni pieszy dostęp do przestrzeni sportowej tylko mieszkańcom pobliskich osiedli. Obszar ten jest jednak dobrze skomunikowany, z trzech stron otaczają go linie tramwajowe. Dodatkowym atutem jest istniejący odcinek tzw. Wartostrady. Taka lokalizacja



daje możliwość korzystania z infrastruktury także osobom mieszkającym nieco dalej. Dużym kompleksem sportowym jest obszar Golęcina, stanowiący enklawę sportową i rekreacyjną dla mieszkańców całego miasta. Infrastruktura jest tam zdegradowana, ale działania oddolne mieszkańców („Sportowy Golaj”) pokazują, że istnieje olbrzymie zainteresowanie poprawą atrakcyjności tego terenu. Pewnym problemem jest dostępność przestrzenna, ponieważ od sąsiednich Jeżyc i Sołacza obszar ten jest odcięty ul. Niestachowską. Mieszkańcy południowo-zachodniej części tego rejonu mogą korzystać z infrastruktury w parku Kasprowicza. Ważnym dla mieszkańców obiektem infrastruktury społecznej z zakresu usług sportu i rekreacji jest Hala Widowiskowo-Sportowa „Arena”, która wymaga remontu i przystosowania do współczesnych wymagań funkcjonalnych. Istotne

znaczenie głównie dla mieszkańców dzielnicy Wilda ma kompleks należący do Akademii Wychowania Fizycznego.

Mieszkańcy obszaru rewitalizacji najczęściej wybierają takie tereny zielone, jak: park Kasprowicza, Jana Pawła II, Cytadela czy park Wilsona, popularne jest również Jezioro Maltańskie. Oprócz tego wskazano pływalnię letnią, Akademię Wychowania Fizycznego, dolinę Warty i stare koryto Warty, Stary Browar wraz z przyległym parkiem. Na Łazarzu mieszkańcy wskazali obiekty sportowe przy Szkole Podstawowej nr 9 przy ul. Calliera. Miejsca te są często odwiedzane w czasie wolnym od pracy. Większość wyróżnionych w geoankiecie obiektów i miejsc spełniających potrzeby w zakresie dostępności do usług kultury oraz rekreacji znajduje się w śródmieściu. Są one jednak słabo dostępne, bowiem są płatne (w przypadku



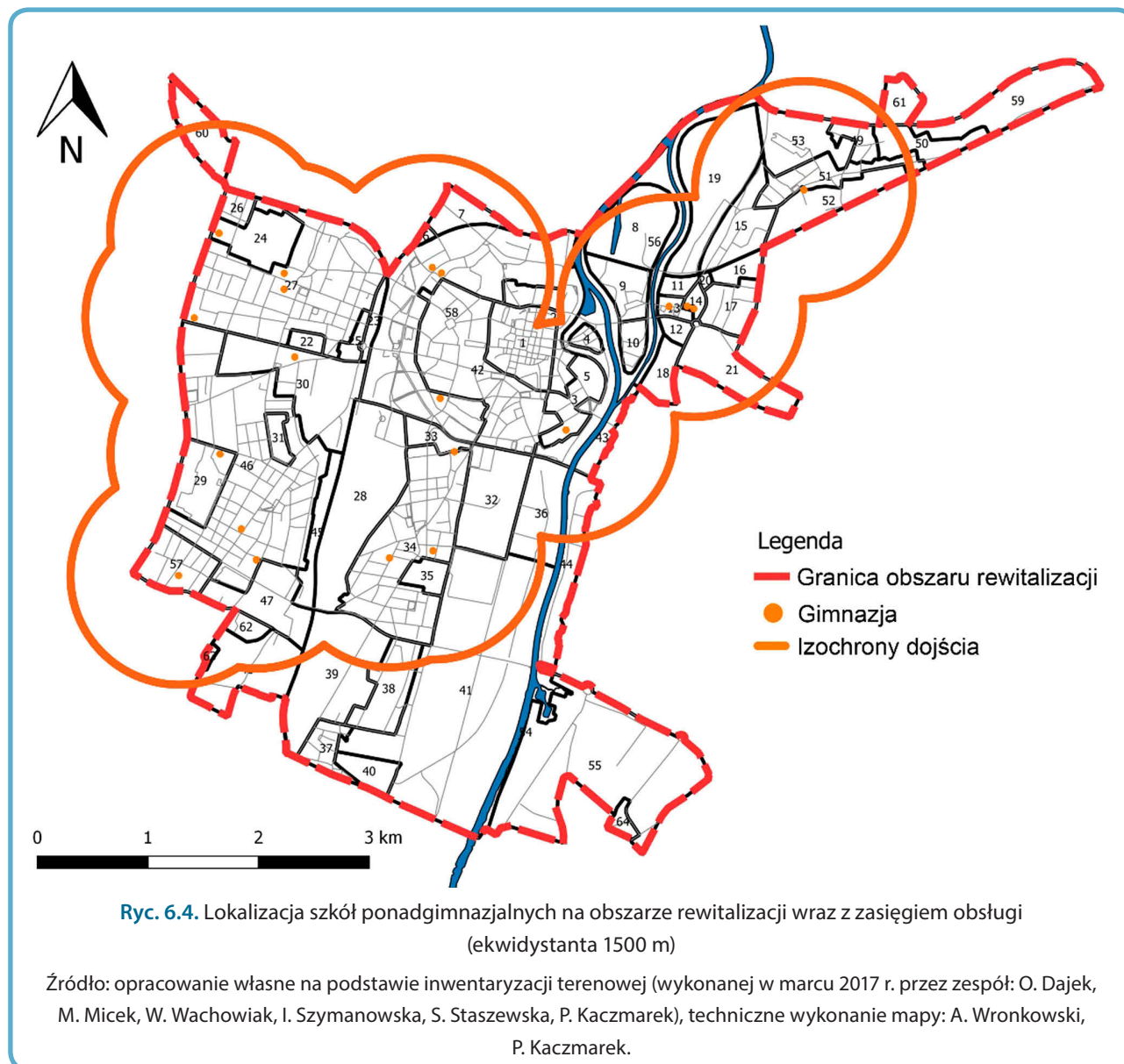
miejsc kultury) lub ich jakość ogranicza użytkowanie (tereny przyrzeczne). Obszary przywodne są terenami rekreacyjnymi istotnymi dla mieszkańców całego miasta, są też jego wizytówką, dlatego konieczne są działania w celu modernizacji przestrzeni tworzących tę społeczną przestrzeń rekreacyjną.

Problem z dostępem do infrastruktury sportowej może dotyczyć południowej części Wildy oraz wschodniego Łazarza. Dla mieszkańców z tych terenów szansą mogłyby być siłownie na powietrzu lub udostępniona szkolna infrastruktura sportowa. Podobna sytuacja dotyczy północnego Górczyna oraz południowej części Jeżyc. Konieczne są działania naprawcze w południowej części obszaru rewitalizacji, głównie na stadionie im. Edmunda Szyca,

historycznie cennym obiekcie sportowym. Teren ten jest bardzo zdewastowany i cechuje się ograniczoną dostępnością. Podobny problem zgłaszają mieszkańcy osiedla Główna, którzy mają do dyspozycji stadion TS Polonia, usytuowany na tyłach Szkoły Podstawowej nr 45. Dostęp do tego obiektu zapewnia jedynie ul. Harcerska.

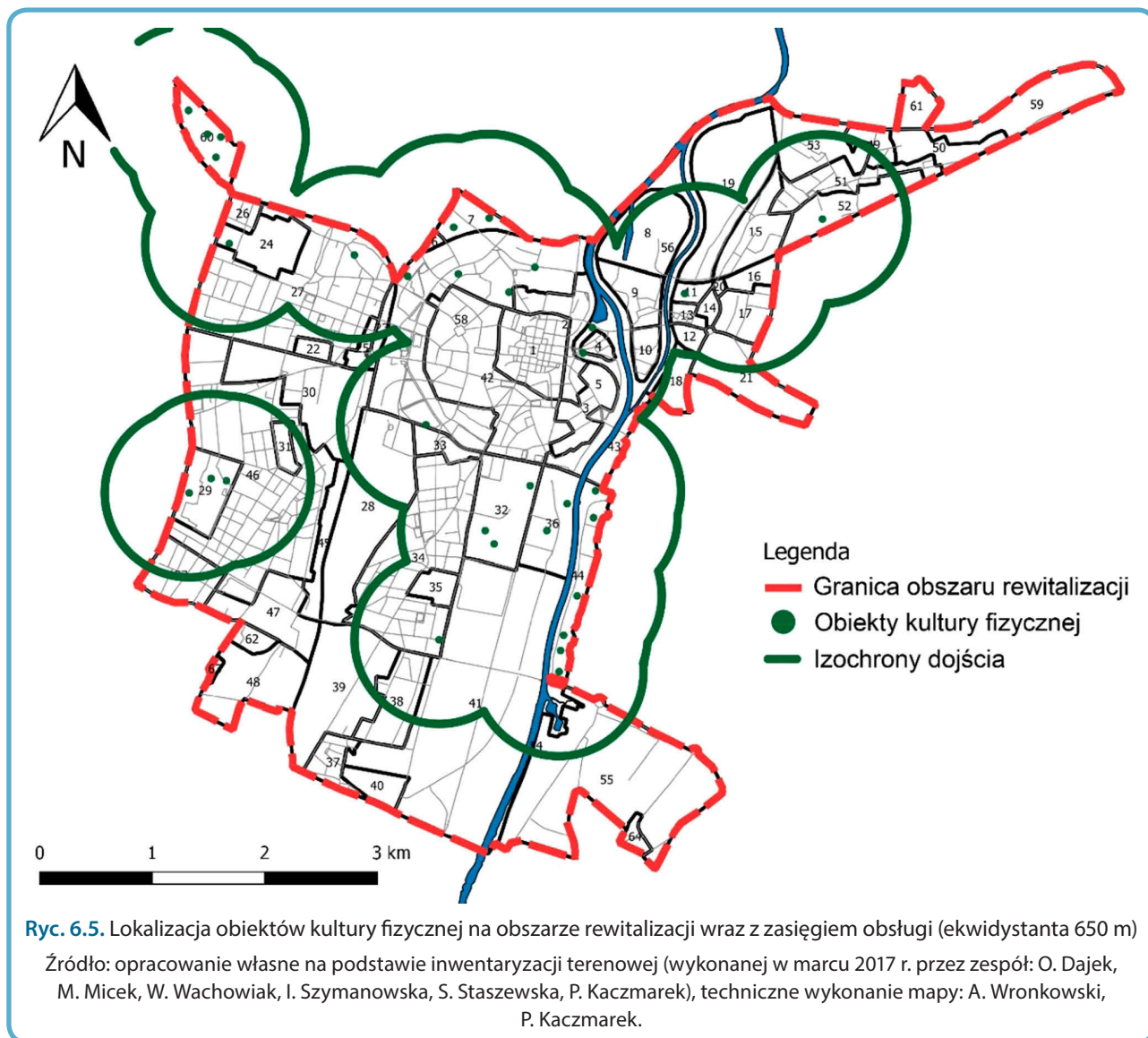
Na obszarze rewitalizacji znajduje się ponad 70% obiektów usług i ochrony zdrowia całego miasta. Ośrodki ochrony zdrowia są zlokalizowane zwłaszcza w centralnej, południowej i zachodniej części tego terenu. Do głównych obiektów zapewniających obsługę w tym zakresie należą:

- Ginekologiczno-Położniczy Szpital Kliniczny Uniwersytetu Medycznego im. K. Marcinkowskiego,



- Ortopedyczno-Rehabilitacyjny Szpital Kliniczny im. W. Degi Uniwersytetu Medycznego im. K. Marcinkowskiego,
- Szpital Kliniczny im. H. Święckiego Uniwersytetu Medycznego im. K. Marcinkowskiego,
- Wielkopolskie Centrum Onkologii im. Marii Skłodowskiej-Curie,
- Szpital Świętej Rodziny,
- Szpital Miejski im. Franciszka Raszei,
- Szpital Kliniczny Przemienienia Pańskiego Uniwersytetu Medycznego im. K. Marcinkowskiego,
- Specjalistyczny Zespół Opieki Zdrowotnej nad Matką i Dzieckiem – Szpital Dziecięcy im. B. Kryśiewiczza.

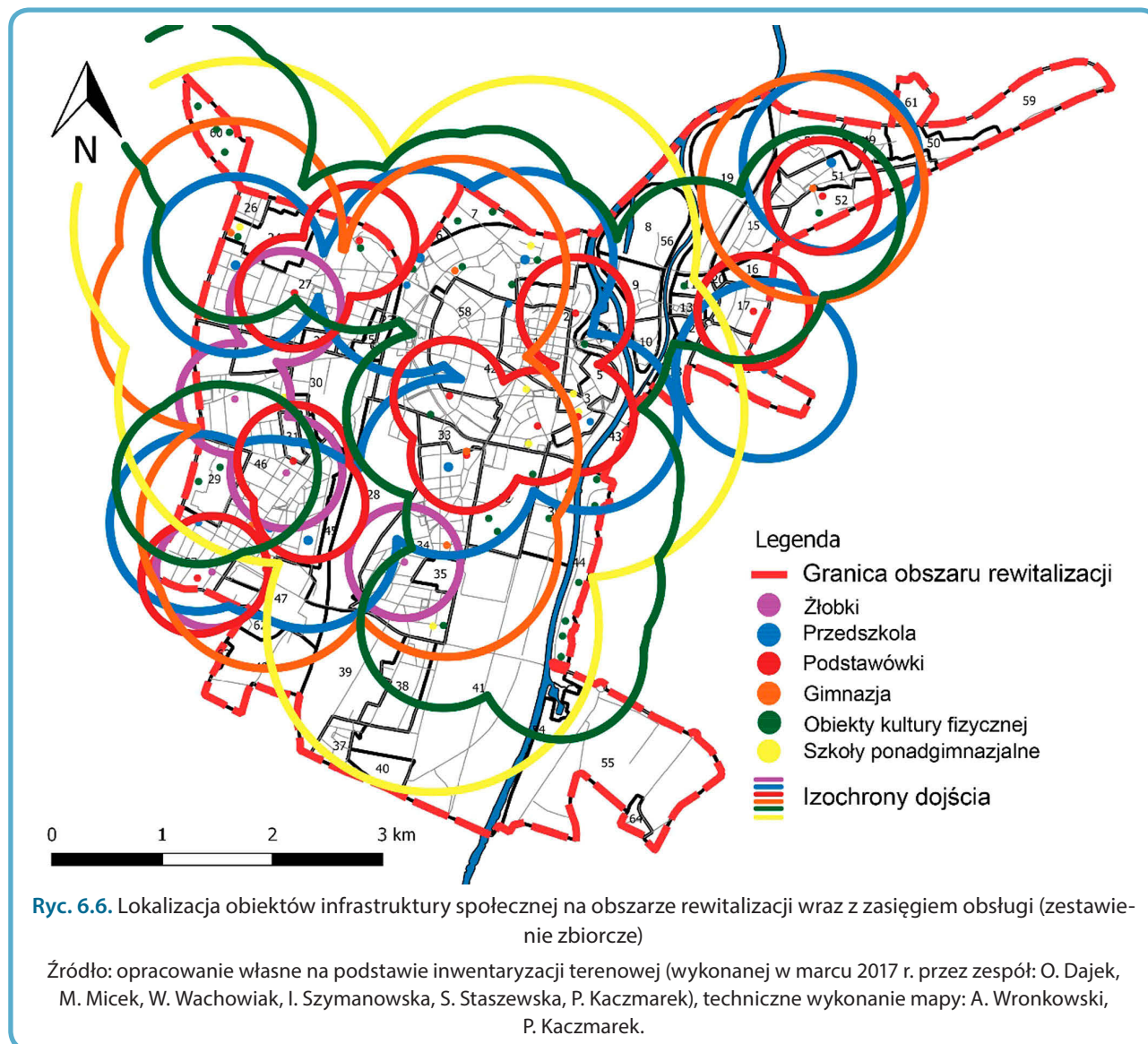
Najważniejsze problemy analizowanych usług zdrowia to wymagający poprawy stan techniczny niektórych wymienionych obiektów oraz brak miejsc parkingowych. Utrudniony i ograniczony dostęp do infrastruktury ochrony zdrowia mają mieszkańcy na obszarze Głównej i Starołęki. Pozostałe osiedla mają dostęp do przychodni oraz do szpitali o różnej specjalności. Sieć publicznych jednostek opieki zdrowotnej uzupełniają prywatne praktyki lekarskie. Ważną kwestią w tym zakresie jest dostępność przestrzenna poszczególnych punktów opieki zdrowotnej. Nie równa nawierzchnia chodników, niedostosowane przystanki czy okoliczne przejścia dla pieszych mogą utrudniać korzystanie rodzicom z dziećmi, osobom



z niepełnosprawnościami czy też osobom starszym. Istnieje potrzeba budowy nowych lub modernizacji istniejących obiektów, które mogą zostać przekształcone na usługi opieki społecznej i ochrony zdrowia. Konieczne są działania na rzecz powstania takich ośrodków na obszarach wykazujących deficyty w tym zakresie.

Z powyższych analiz wynika, że rewitalizowany obszar nie jest w pełni obsługiwany przez wszystkie analizowane obiekty infrastruktury społecznej (ryc. 6.6). Choć ilość tych obiektów jest duża, to brak przepraw rzecznych, zła dostępność komunikacyjna, zły stan techniczny budynków i budowli obniżają jakość życia na tym terenie. Rzeka Warta jest barierą komunikacyjną, bowiem odległości między mostami na niej są znaczne, podobnie jest z obszarem kolejowym

między Wildą a Łazarzem. Gołecin ma duży potencjał, ale należałoby go połączyć komunikacyjnie z centrum miasta i obszarami poza śródmieściem. Konieczne jest zwiększenie bezpieczeństwa na przejściach ulicznych, utworzenie przystanków autobusowych w miejscach odległych. Szansą dla Wildy w zakresie kultury może być obszar Wolnych Torów, z kolei dla Starołęki zagospodarowanie terenu przy rondzie Żegrze oraz port rzeczny. Rekreatywno-sportowy obszar na Ratajach jest odcięty od miasta, odległość między mostami Królowej Jadwigi a Przemysła I wynosi ponad 1 km, dlatego mieszkańcy są ograniczeni w spełnieniu potrzeb sportowo-rekreatywnych. W najgorszej sytuacji w zakresie dostępności do infrastruktury społecznej są mieszkańcy Głównej i Wildy.



Reasumując, można wymienić najważniejsze problemy w zakresie infrastruktury społecznej. Zwrócono uwagę na brak miejsc dla aktywności pozadomowych mieszkańców, zły stan techniczny obiektów i terenów (placów o funkcji społecznej, parków, ulic, placów zabaw, szkół). Zaobserwowano także utrudniony dostęp do obiektów poprzez brak połączeń drogowych i niedostateczną ilość przystanków wynikających z sieci połączeń transportu publicznego, zły stan nawierzchni chodników i ulic, brak bezpiecznej przestrzeni dla ruchu pieszego wynikający ze złego systemu parkowania i ruchu komunikacyjnego, brak równomiernego dostępu do terenów zieleni i obszarów rekreacyjno-sportowych. Zauważono jednocześnie duże potrzeby w zakresie remontów budynków, dróg, ulic, chodników.

Analiza infrastruktury społecznej wykazała liczne problemy w kwestii stanu i funkcjonowania obiektów, dostępności do nich i zakresu obsługi pozwalających na realizację podstawowych potrzeb społecznych. Liczba żłobków, przedszkoli, szkół podstawowych, gimnazjów i szkół ponadgimnazjalnych jest mała (tab. 6.2). Są one bardzo intensywnie wykorzystywane, zawsze w pełni „obłożone”, następuje tam duża rotacja użytkowników. Te aktywności są źródłem ruchu mieszkańców, co wpływa na wciąż pogarszający się stan dróg i ulic w mieście. Intensywność wyzwała potrzebę parkowania, korzystania z przepraw przez rzekę, przyczynia się do zanieczyszczenia powietrza, prowokując liczne korki uliczne. Na obszarze rewitalizacji widoczny jest zły stan budynków mieszkalnych. Obiekty, w których lokalizują się usługi komercyjne,

Tabela 6.2. Obiekty infrastruktury społecznej na obszarze rewitalizacji na tle miasta

Infrastruktura społeczna		Żłobki	Przedszkola	Szkoły podstawowe	Gimnazja	Szkoły ponadgimnazjalne	Ochrona zdrowia	Opieka społeczna	Obiekty kultury religijnego	Obiekty kultury fizycznej	Obiekty kultury
Liczba obiektów	obszar rewitalizacji	6	13	12	8	17	26	7	31	28	56
	miasto	88	121	81	58	94	36	28	73	115	92
Udział % obszaru rewitalizacji		6,8	10,7	14,8	13,8	18,1	72,2	25,0	42,5	24,3	60,9
Liczba mieszkańców na 1 obiekt	obszar rewitalizacji	20624	9519	10312	15468	7279	4759	17678	3992	4419	2210
	miasto	6168	4485	6701	9358	5774	15076	19384	7435	4719	5899

*dane dla miasta obejmują informacje dotyczące obszaru rewitalizacji i pozostałej części miasta w granicach administracyjnych

Źródło: opracowanie własne w oparciu o badania terenowe (inwentaryzacja obiektów) i dane uzyskane z <http://www.poznan.pl/mim/plan/plan.html?mtype=objects>.

są w zdecydowanie lepszym stanie technicznym niż te mieszkaniowe, jednakże z inwentaryzacji wynika, że są to pojedyncze budynki w poszczególnych kwartałach, stanowiące niewielką ich część (do 20%). Ilość obiektów umożliwiających realizację potrzeb pozwalających na poprawę i dbałość o zdrowie jest na obszarze rewitalizacji bardzo duża. Niestety zły stan techniczny tych obiektów obniża poziom obsługi. Zmian i modernizacji wymagają także tereny zieleni, sportu i rekreacji. Występuje konieczność interwencji pielęgnacyjnych, porządkujących, organizacyjnych i inwestycyjnych.

6.3. Jakość przestrzeni i jej dostępność – Poznańska Mapa Barrier

Dostępność poznańskich przestrzeni na obszarze rewitalizacji warunkowana jest ich jakością (użytecznością, czytelnością, formą, funkcjonalnością). Istotne jest ich użytkowanie również przez osoby niepełnosprawne. Dlatego celowe było, w ramach badań nad śródmieściem Poznania, rozpoznanie istniejących uwarunkowań (jakości schodów, kładek, nawierzchni, przystanków, przejść dla pieszych) i określenie barier w poruszaniu się i korzystaniu z elementów przestrzeni. Zdefiniowane bariery stanowią problem w dostępności do infrastruktury społecznej, ale także do innych form urbanistycznych. W celu ustalenia

stopnia i zasięgu barier przestrzennych opracowano Poznańską Mapę Barrier.

Poznańska Mapa Barrier to projekt Akademickiego Koła Naukowego Gospodarki Przestrzennej powstały przy współpracy ze Stowarzyszeniem Inwestycje dla Poznania. Projekt został stworzony w 2014 r. w oparciu o doświadczenia Stowarzyszenia Integracji Stołecznej Komunikacji (SISKOM), które opracowało Warszawską Mapę Barrier. W realizację projektu zaangażowało się blisko 30 studentów Uniwersytetu im. Adama Mickiewicza. Poznańskie opracowanie dopełnia drugą ramę komunikacyjną miasta Poznania. Tym samym swoim zasięgiem obejmuje większość obszaru rewitalizacji z wykluczeniem Starego Rynku, Międzynarodowych Targów Poznańskich oraz Wolnych Torów. Powierzchnia terenu objętego opracowaniem wynosi około 26 km², co stanowi ponad 9% powierzchni miasta.

Podstawą projektu było uwzględnienie potrzeb wszystkich użytkowników przestrzeni publicznej, dlatego opiera się on w dużej mierze na założeniach projektowania uniwersalnego. Według definicji zawartej w artykule 2 Konwencji ONZ o prawach osób niepełnosprawnych (2006), oznacza ono projektowanie produktów, środowiska, programów i usług w taki sposób, by były użyteczne dla wszystkich, w możliwie największym stopniu, bez potrzeby adaptacji lub specjalistycznego projektowania. Za prekursora ideologii uważa się amerykańskiego architekta Ronalda Mace'a. W 1997 r. sformułowano 7 zasad popierających filozofię projektowania uniwersalnego, które

pomogły studentom w opracowaniu poszczególnych kategorii barier oraz ich klasyfikacji. Należą do nich (Connel i in. 1997):

- użyteczność dla osób o różnej niepełnosprawności (ang. *Equitable Use*),
- elastyczność w użytkowaniu (ang. *Flexibility in Use*),
- proste i intuicyjne użytkowanie (ang. *Simple and Intuitive*),
- czytelna informacja (ang. *Perceptible Information*),
- tolerancja dla błędów (ang. *Tolerance for Error*),
- wygodne użytkowanie bez wysiłku (ang. *Low Physical Effort*),
- wielkość i przestrzeń odpowiednie dla dostępu i użytkowania (ang. *Size and Space for Approach and Use*).

Głównym założeniem Poznańskiej Mapy Barier było zwrócenie uwagi na brak dostępności przestrzeni miejskiej nie tylko dla osób z niepełnosprawnościami, ale również pozostałych mieszkańców Poznania. W tym celu wyróżniono 8 kategorii barier:

Niedostosowane schody – pozbawione poręczy i odpowiednich podjazdów dla osób z niepełnosprawnościami, osób starszych czy rodziców z wózkami dziecięcymi oraz te, których zły stan techniczny uniemożliwia bądź utrudnia poruszanie się po nich.

Nieodpowiednia kładka – pochylnia, która poprzez niewłaściwy dobór parametrów, zły stan techniczny, brak poręczy utrudnia lub uniemożliwia wejście do budynku³¹ lub poruszanie się w przestrzeni publicznej.

Nieodpowiednia nawierzchnia – nierówny, wybrakowany chodnik, często o niejednolitej powierzchni (na którą składają się różne rodzaje materiałów budowlanych), po którym trudno się poruszać.

Nieodpowiedni przystanek – taki, który nie ma odpowiednich oznaczeń oraz wypustek ostrzegających o zbliżaniu się do krawędzi platformy.

Nieodpowiednie przejście dla pieszych – czyli takie, które mimo sygnalizacji świetlnej nie ma sygnalizacji dźwiękowej czy wypustek ostrzegawczych przy krawędziach chodnika. Przy tej kategorii barier zwrócono także uwagę na stan nawierzchni oraz wysokość krawężników.

Przeszkoda na drodze – wszelkie niepożądane w przestrzeni chodnika elementy infrastruktury

technicznej, które mogłyby zostać zlokalizowane poza nią. Należą do nich m.in.: latarnie pośrodku chodnika, hydranty lub znaki drogowe. Przeszkodę na drodze mogą też stanowić źle zorganizowane remonty obiektów budowlanych, które w wielu przypadkach uniemożliwiają korzystanie z ciągu pieszego.

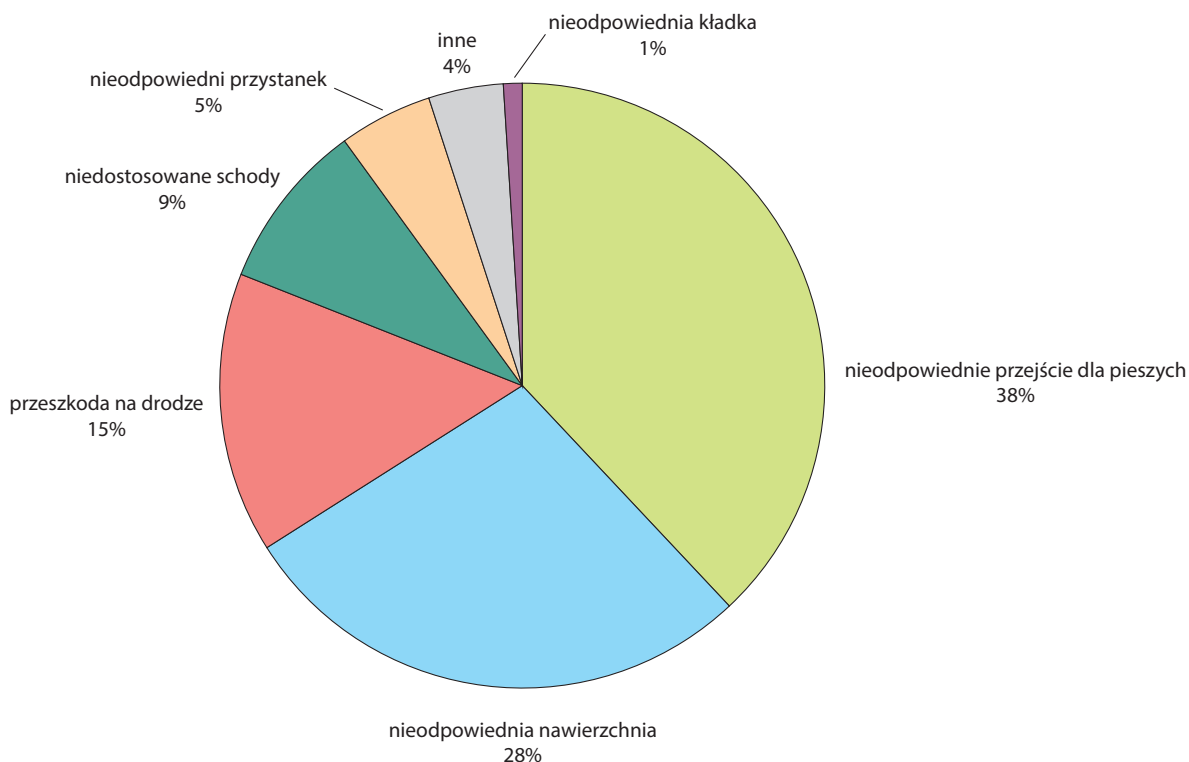
Inne – nietypowe bariery, sporadycznie pojawiające się w przestrzeni miasta (np. brak przejścia dla pieszych na skrzyżowaniu, pojedynczy stopień przy wejściu do budynku, niedostosowane miejsce parkingowe dla osób z niepełnosprawnościami itp.).

Usunięte bariery – istotna kategoria, która pozwala określić poprawę dostępności przestrzeni w Poznaniu.

W trakcie inwentaryzacji w okresie od stycznia do czerwca 2017 r. stwierdzono dokładnie 1544 bariery (ryc. 6.7). Uwzględniając wielkość terenu 24,6 km², daje to ponad 62 bariery na km². Poniżej zostały one scharakteryzowane według częstotliwości występowania.

Nieodpowiednie przejście dla pieszych to kategoria najczęściej pojawiająca się na Poznańskiej Mapie Barier. Zanotowano aż 589 punktów z tego typu barierami. Największy problem w przypadku przejść dla pieszych stwarzały specjalne, ostrzegawcze oznaczenia fakturowe, tzw. faktura guzkowa (ang. *tactile warning*), bądź ich brak. Było ich ponad 70%. Z założenia krawędzie chodnika powinny być zabezpieczone wypustkami ostrzegawczymi na całej szerokości przejścia dla pieszych. W większości przypadków barierę stanowił ich całkowity lub częściowy brak. Rzadziej natomiast pojawiały się trudności w postaci złego stanu technicznego wypustek. Dość istotną przeszkodą, obejmującą niespełna 16% wszystkich barier w tej kategorii, była wysokość oraz stan techniczny krawężników. Optymalne obniżenie krawężników nie powinno przekraczać 2 cm. Studenci zwrócili więc uwagę na zbyt dużą wysokość krawężników i towarzyszące im nierówności. Obniżenie, które dobrze służy osobom z niepełnosprawnością ruchową, może być jednak zagrożeniem dla osób z dysfunkcjami wzroku. Dlatego tak ważna jest instalacja wcześniej wspomnianych oznaczeń fakturowych, które mogą zwiększyć poziom bezpieczeństwa wśród osób niewidomych lub niedowidzących (Wysocki 2009). Ponadto jako barierę zakwalifikowano nierówności, które sprawiają trudność przy przejściu przez ulicę, ale także nieodpowiedni materiał, z którego została wykonana nawierzchnia. Jako nieliczne wyodrębniono też problemy związane z brakiem lub nieodpowiednio

³¹ Pod uwagę wzięto wyłącznie budynki użyteczności publicznej.



Ryc. 6.7. Procentowy udział poszczególnych typów barier

Źródło: opracowanie własne.

działającą sygnalizacją dźwiękową oraz niepoprawnym oznakowaniem przejść dla pieszych.

Drugą najliczniejszą kategorią, która stanowiła aż 28% wszystkich barier, jest nieodpowiednia nawierzchnia. Sklasyfikowano w niej 434 bariery, z czego ponad połowa to bariery liniowe o łącznej długości około 29 km. Zdecydowaną większość, ponad 58% barier w typie nieodpowiednia nawierzchnia, stanowiły nierówności. Oprócz nieregularnego kształtu nawierzchni zalicza się do nich ubytki oraz różnice poziomów. Kolejne trudności związane były ze złym stanem technicznym nawierzchni. Składało się na nie więcej niż 22% nieodpowiednich nawierzchni. Należały do nich w większości stare, nieodnawiane od lat ciągi piesze. Pozostałe 20% to przeszkody, takie jak: niejednorodna nawierzchnia, nieodpowiedni typ materiału wykorzystany do wykonania chodnika czy np. zbyt duży kąt nachylenia chodnika. Kategoria ta doskonale ukazuje fakt, że bariery w przestrzeni miejskiej przysparzają problemów nie tylko osobom z różnego typu niepełnosprawnościami, ale także w pełni sprawnym mieszkańcom Poznania. Zaniedbane i zniszczone chodniki,

często z licznymi ubytkami, niejednorodna nawierzchnia, nieodpowiednie materiały budowlane sprawiają trudności każdemu użytkownikowi przestrzeni. Ciągi piesze powinny mieć charakter ciągły, zachęcający do korzystania z miejsc publicznych i ułatwiający je. Trzeba wyeliminować zniechęcające zmiany poziomów oraz pojawiające się przerwy (Gehl 2014). W starzejącym się społeczeństwie komfort poruszania się po chodniku będzie odgrywał coraz większą rolę. Dla przykładu można przedstawić opinię z badań przeprowadzonych w 2012 r., w których 75% poznańskich seniorów (osoby powyżej 60. roku życia) uznało, że stan poznańskich chodników jest zły (Bujacz i in. 2012).

Prawie 15% punktów na mapie stanowiły przeszkody na drodze. Pomimo faktu, że nie są one tak liczne jak w przypadku poprzedniej kategorii, potrafią być naprawdę kłopotliwe. Na największy odsetek, prawie 40%, składały się różnego rodzaju pojedyncze przeszkody zlokalizowane w przestrzeni ciągu pieszego, m.in.: słupy, hydranty, znaki drogowe, latarnie, a nawet wystające studzienki kanalizacyjne. Są one problemowe głównie ze względu na swoje rozmieszczenie. Często wkraczają na przestrzeń

chodnika o minimalnej szerokości i nierzadko lokalizowane są w centralnej jego części. W ten sposób elementy infrastruktury drogowej służące pojazdom mechanicznym utrudniają poruszanie się pieszym. Z ogółu barier należących do tej kategorii problem sprawiają także liczne przewężenia. Zarówno te związane ze złym zaprojektowaniem ciągu pieszego, jak i elementy fasad budynków, np. wykusze, witryny czy schody. Bardzo często zdarza się, że przewężenia powstają na skutek nieodpowiednio zaprojektowanych miejsc postojowych. Niejednokrotnie powtarza się sytuacja aranżowania połowy ciągu pieszego na strefę parkingową. Podczas inwentaryzacji zauważono też problem z pojedynczymi ubytkami w nawierzchni, zbyt wysokimi krawężnikami (głównie przy wjazdach, które przerywają ciągłość chodnika) oraz źle zaplanowanymi budowlami lub remontami obiektów budowlanych. Powodują one znaczne utrudnienia, a w niektórych przypadkach uniemożliwiają poruszanie się. Największym utrudnieniem są w tym przypadku rusztowania, zajmujące całą przestrzeń chodnika. Odpowiednim rozwiązaniem byłoby więc utworzenie tymczasowego przejścia dla pieszych, umożliwiającego ominięcie powstałej bariery. Konieczne w takim wypadku jest jednak obniżenie krawężnika oraz oznakowanie przejścia dla zapewnienia przechodniom bezpieczeństwa.

Kolejną omawianą kategorią z 9-procentowym udziałem w ogólnej klasyfikacji są niedostosowane schody. Analizie poddane zostały schody występujące w przestrzeni publicznej miasta z naciskiem na budynki ogólnodostępne. Ich największym mankamentem (56% przypadków) okazał się niewątpliwie brak podjazdów dedykowanych głównie osobom niepełnosprawnym. Poznańskie schody mogą także stanowić zagrożenie dla osób niedowidzących i niewidomych, gdyż w ponad 15% przypadków brakowało im zaznaczenia pierwszego i ostatniego stopnia fakturą guzkową i kontrastowym kolorem. Zabezpieczenia takie są bardzo istotne, bowiem ostrzegają osoby z uszkodzeniami narządu wzroku o rozpoczęciu i zakończeniu schodów. Nie jest to bez znaczenia zwłaszcza wtedy, gdy prawie 14% z nich jest w złym stanie technicznym, a więcej niż 12% pozbawionych jest poręczy. Dodatkowe utrudnienia może powodować nieodpowiedni, np. za „śliski”, materiał, z którego wykonano stopnie, ich zbyt duży spadek czy brak spocznika.

W przypadku nieodpowiednich przystanków, które stanowią ponad 5% przeszkód na poznańskich ulicach, sytuacja wygląda podobnie jak podczas analizy nieodpowiednich przejść dla pieszych. Również tutaj głównym problemem był brak odpowiednich oznaczeń fakturowych na krawężniach chodników. Spośród niedogodności przeanalizowanych na przystankach komunikacji miejskiej to właśnie ta zajmuje pierwsze miejsce – blisko 72%. Pas z wypustkami stanowi oznaczenie strefy zagrożenia wzdłuż krawędzi przystankowej, pozwala on osobom z dysfunkcjami wzroku bezpiecznie oczekiwać na pojazdy komunikacji miejskiej (Kowalski 2016). Inną niedogodnością, zwłaszcza dla osób z niepełnosprawnością ruchową, jest dostępność rozkładów jazdy. Zazwyczaj są one umieszczane zbyt wysoko, a dostęp do nich jest ograniczony (np. przez zainstalowaną ławkę). Studenci zwrócili także uwagę na brak odpowiedniego oznaczenia przystanków tymczasowych oraz na nierówności nawierzchni. Komunikacja miejska jest często jedynym środkiem transportu dla osób z niepełnosprawnościami oraz osób starszych, dlatego ważnym aspektem jakości transportu zbiorowego jest komfort, który rozpoczyna się już na przystankach.

Kolejną analizowaną kategorią – „inne” – została utworzona dopiero na późniejszym etapie prac nad mapą. Do tej pory udało się przyporządkować do niej 57 barier. Ich zdecydowana większość, ponad 61%, to brak przejścia dla pieszych. Wielokrotnie spotykamy się z sytuacją, że aby przejść na drugą stronę ulicy, musimy obejść całe skrzyżowanie dookoła, tylko ze względu na brak jednego przejścia dla pieszych. Jest to bardzo uciążliwe dla osoby posiadającej dysfunkcję ruchową, nawet tymczasową. Co więcej, w kategorii zamieszczono niedogodności typu miejsce parkingowe niedostosowane dla osób z niepełnosprawnościami czy niedziałająca winda.

Najmniej liczną kategorię w całym zestawieniu stanowiła nieodpowiednia kładka. Obejmowała ona jedynie 12 barier. Zakwalifikowały się tutaj głównie złe rozwiązania techniczne, takie jak: nieodpowiednie nachylenie rampy, brak poręczy, zbyt krótki podjazd oraz zbyt wysoki krawężnik, który znacznie utrudnia korzystanie z rampy. Sytuacje takie występują w starszych obiektach architektonicznych, gdzie nie ma możliwości ingerencji w elementy budynku znajdujące się przy frontowej fasadzie. Rampy lokalizuje się wtedy z tyłu budynku. Przy wielu takich obiektach brakuje jednak odpowiedniej informacji o lokalizacji

podjazdu. Powinna się ona znajdować przy głównym wejściu do budynku i być widoczna z daleka.

Ostatnią kategorią, która pełni ważną rolę w opracowanym projekcie badawczym, jest kategoria usunięte bariery. Na 26 km² będących przestrzenią zakresem opracowania oznaczono 31 takich punktów. W porównaniu do ilości istniejących jest to niewiele. Jednak z perspektywy powodzenia projektu istotny jest monitoring tego typu punktów na mapie. Niestety, jak do tej pory usunięcie barier nie było efektem wypracowanych wyników, ale modernizacji towarzyszących większym remontom arterii komunikacyjnych.

Projekt Poznańskiej Mapy Barrier pozwolił na ustalenie barier dostępności do przestrzeni miasta Poznania, do umiejscowionej tam infrastruktury społecznej, komunikacyjnej, przestrzeni publicznych. Szczegółowość opracowania dała wnikliwy materiał pozwalający na skoordynowane przedsięwzięcia rewitalizacyjne poprawiające jakość zamieszkania i użytkowania omawianego terenu.

6.4. Problemy i potencjały obszaru rewitalizacji w zakresie infrastruktury społecznej

W kwestii infrastruktury społecznej analizowany obszar rewitalizacji cechuje się nie tylko potencjałem pozwalającym na atrakcyjny i stabilny rozwój,

ale także problemami, które ów rozwój będą ograniczać, a nawet hamować. Można stwierdzić, że w zakresie aktywizacji mieszkańców, poprawy jakości przestrzeni życia i zamieszkania wsparcia wymagają obszary: Wilda, Śródmieście, ul. św. Marcin, ul. 27 Grudnia, Rynek Łazarski, Rynek Wildecki, plac Kolegiacki, park nad Wartą, dolny Łazarz. W zakresie modernizacji sieci komunikacyjnej oraz zmiany organizacji ruchu i parkowania konieczne są działania na ulicach Ratajczaka, św. Marcin, 27 Grudnia, św. Wawrzyńca, w dzielnicach Wilda, Główna, Stare Miasto i Garbary. W zakresie zaspokojenia potrzeb sportu i rekreacji zmiany wymaga przestrzeń Golęcina, parku Kasprowicza, „Areny” na Górczynie oraz Cyta deli, doliny Warty i starego koryta Warty.

Analiza infrastruktury społecznej jest w procesie rewitalizacji bardzo ważna. Istotą nie jest tylko określenie aktualnej liczby i rozmieszczenia obiektów obsługi oraz zasięgu oddziaływania przestrzennego poszczególnych funkcji, ale przede wszystkim „optymalnego” wyposażenia w tę infrastrukturę. Takie podejście doprowadzi do pozytywnych zmian na obszarze rewitalizacji, czyli przyczyni się do stworzenia optymalnej w danych warunkach infrastruktury społecznej oraz zasięgu oddziaływania przestrzennego poszczególnych funkcji zapewniających efektywny rozwój społeczno-ekonomiczny i poprawę jakości życia mieszkańców, a to niewątpliwie są przedsięwzięcia na miarę procesu odnowy obszarów zdegradowanych.

7. Analiza uwarunkowań w zakresie przestrzeni publicznych obszaru rewitalizacji

7.1. Charakterystyka przestrzeni publicznych miasta dla potrzeb rewitalizacji – ujęcie teoretyczne

Zgodnie z definicją przyjmowaną powszechnie na gruncie planowania przestrzennego, zawartą w ustawie z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz.U. z 2003 nr 80, poz. 717, z późn. zm.), przestrzeń publiczna to „(...) 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 (...)”. Przykładami tego typu obszarów w mieście są place, ulice, skwery, parki itp. Dokonując ich podziału, można mówić o przestrzeniach wypoczynkowych, turystycznych, komunikacyjnych, inwestycyjnych, a także wielu innych, w zależności od przyjętego kryterium. Rozumiane w powyższy sposób przestrzenie publiczne pełnią szereg funkcji znaczących dla mieszkańców, są bowiem często terenami hierarchicznie ważnymi i łatwo identyfikowalnymi, stanowiącymi miejsca spotkań, zabaw lub pracy.

Przyjmuje się, że najważniejsza funkcja przestrzeni publicznej to funkcja społeczna. Jej spełnienie jest możliwe, gdy dane miejsce zapewnia ludziom powód i motywację do tego, aby w nim przebywać. Jednym z najbardziej charakterystycznych terenów, w których

tkwi potencjał społeczny, są place miejskie. Od początków powstawania były one wielofunkcyjnymi ośrodkami: pełniły funkcje handlowe, religijne, społeczne i kulturowe. Obecnie rynki w miastach służą nie tylko jako reprezentacyjne przestrzenie, w których znajdują się bogactwa architektury w postaci ratuszy, zabytkowych kamienic czy kościołów. Coraz częściej są one również traktowane jako przestrzenie społecznej integracji, z którymi mogą utożsamiać się całe zbiorowości. Wprawdzie w ich rejonach powstają miejsca, których cechy estetyczne i użytkowe odstają od walorów historycznego otoczenia, niemniej jednak potencjał społeczny placów, w tym zwłaszcza rynków śródmiejskich, pozostaje bardzo duży. Jego wykorzystanie ma decydujące znaczenie w rewitalizacji, gdyż „ożywienie społeczne” miejsc charakterystycznych i funkcjonujących w powszechnej świadomości mieszkańców przynosi korzyści dla całych dzielnic, a nawet miast. Następną ważną funkcją przestrzeni publicznej, mającą bezpośredni związek z poprzednią, jest funkcja estetyczna. Zgodnie z jej istotą tereny publiczne powinny stanowić ozdobę miasta oraz eksponować jego walory. Kluczową rolę w tym procesie odgrywa zieleń, która w formie skwerów, ogrodów, promenad czy parków wzmacnia znaczenie publicznych stref miasta. Funkcja transportowa, kolejna z pełnionych przez tereny publiczne, odpowiada za sprawne przemieszczanie się ludzi. Powinna być ona zintegrowana

z różnymi formami użytkowania przestrzeni miejskich (mieszaniowymi, usługowymi, rekreacyjnymi itp.). Niestety obecnie w wielu miejscach transport, w tym głównie samochodowy, dominuje nad pozostałymi funkcjami przestrzeni publicznej, a ciągi komunikacyjne tracą swój „ludzki wymiar” i przekraczają znacząco skalę możliwości poznawczych człowieka. Wymienione powyżej funkcje (społeczna, estetyczna i transportowa) to tylko niektóre z wielu ról, jakie odgrywają przestrzenie publiczne w miastach. Można bowiem wspomnieć chociażby o funkcji handlowej, rozrywkowej czy przyrodniczej (Staszewska, Graczyk 2012).

Zaistnienie w przestrzeni publicznej zróżnicowanych funkcji gwarantuje, że będzie ona przyciągać ludzi, wzmacniać poczucie odpowiedzialności za nią oraz poprawiać bezpieczeństwo jej mieszkańców. Dla rewitalizowanych obszarów miast ważne jest, aby przestrzeń publiczna była funkcjonalna i uporządkowana, a przy tym wpływała na aktywność pozadomową mieszkańców, intensyfikowała kontakty międzyludzkie i wzmacniała poczucie tożsamości miejsca. W celu poprawy jakości życia mieszkańców na obszarze rewitalizacji należy dążyć do tego, żeby „odnawiane” w jego granicach przestrzenie publiczne stawały się miejscami odpoczynku, pracy i nawiązywania relacji społecznych. Przestrzenie te przed przystąpieniem do wyznaczenia i realizacji działań naprawczych powinny zostać poddane diagnozie. Wymagana jest zwłaszcza ich ocena pod względem jakości. Pomocne w tym okazuje się m.in. ustalenie funkcjonalności, użyteczności i bezpieczeństwa danej przestrzeni oraz sprecyzowanie form zagospodarowania, które w jej obrębie służą społeczności, pozwalają na aktywność i są miejscem kontaktów

międzyludzkich. Ocena taka powinna być integralnym etapem rewitalizacji obszarów zdegradowanych, gdyż stanowi ważny instrument w procesie racjonalnego zagospodarowania przestrzennego: daje podstawy do określenia problemów i potencjałów terenu, a ponadto – umożliwia znalezienie optymalnego sposobu rozwiązania zidentyfikowanych problemów i wykorzystania rozpoznanych potencjałów.

Przestrzenie publiczne warto rozpatrywać w zakresie wykraczającym poza diagnozę, obejmującym również założenia i cele rozwoju danego obszaru rewitalizacji (tab. 7.1), bowiem nie tylko stan istniejący (wynikający z diagnozy) warunkuje późniejsze decyzje rewitalizacyjne, ale przede wszystkim perspektywy i stan przyszły decydują o celu zmian. Formułując konkretne przedsięwzięcia rewitalizacyjne oparte na sprecyzowanych założeniach (hipotezach), można być pewnym, że proces odnowy obszaru wymagającego przekształceń będzie właściwie przeprowadzony, co bez wątpienia wpłynie pozytywnie na jakość życia, warunki gospodarowania i ład przestrzenny.

Ocenę jakości przestrzeni publicznych dla potrzeb rewitalizacji można wykonać za pomocą metody dyferencjału semantycznego (*semantic differential*). Tak właśnie uczyniono w części praktycznej opracowania (rozdz. 7.2). Co ważne, specyfika podanej metody pozwala na zastosowanie wielu odmiennych kryteriów oceny, a tym samym – uwzględnienie w badaniu różnych aspektów funkcjonowania przestrzeni publicznych. Dyferencjał semantyczny jest metodą stosowaną powszechnie w socjologii, służącą do oceny subiektywnych znaczeń konotacyjnych poszczególnych słów (w poniższych badaniach: związanych z jakością przestrzeni publicznej), będących podstawą do ustalenia wartości ocenianych

Tabela 7.1. Zakres merytoryczny diagnozy, założeń i celów rozwoju przestrzeni publicznych miasta dla potrzeb rewitalizacyjnych

Tematyczne ujęcie analizy obszaru rewitalizacji	Podstawy (diagnoza)	Założenia (hipotezy)	Cele (perspektywy)
Jakość przestrzeni publicznych	Określenie znaczenia i wskazanie cech współczesnej przestrzeni publicznej oraz ustalenie roli elementów zagospodarowania tych przestrzeni w życiu społecznym	Funkcjonalna i uporządkowana przestrzeń publiczna wpłynie na aktywność pozadomową mieszkańców, zintensyfikuje kontakty międzyludzkie, wzmocni poczucie tożsamości miejsca	Próba określenia „funkcjonalnej” struktury przestrzeni publicznych spełniających w najwyższym stopniu potrzeby ich użytkowników

Źródło: opracowania własne.

przedmiotów. W praktyce metoda ta przyjmuje format pytania, w ramach którego dokonuje się oceny jakiegoś zjawiska lub rzeczy (w niniejszej pracy: przestrzeni). Dyferencjał semantyczny jest zbudowany na tzw. skali semantycznej (lub inaczej – skali Osgooda), która kończy się dwoma przeciwstawnymi przymiotnikami i na ogół zawiera łącznie od 5 do 7 określeń (w wykonanej poniżej ocenie: 5). Osoba uczestnicząca w badaniu przy użyciu tej metody musi dokonać oceny czegoś, wybierając stopień natężenia określonej cechy tego czegoś pomiędzy dwoma przeciwnymi sformułowaniami, np. pomiędzy „bardzo pozytywne” i „bardzo negatywne”. Najprostszą formą analizy wyników takiego badania jest wykreślenie profilu graficznego dla ocenianego przedmiotu. Powstaje on poprzez połączenie linią łamaną wartości liczbowych, jakie uzyskał badany obiekt (lub dana jego cecha) na każdej ze skal ewaluacji. W ramach analizy można również obliczyć następujące statystyki: wartość średnią dla każdej pary kontrastowych cech, odchylenie standardowe od owych średnich, a także syntetyczny wskaźnik oceny cechy w postaci średniej obliczonej dla wszystkich par cech ewaluatywnych (Osgood i in. 1957; Mayntz i in. 1985; Babbie 2013; Staszewska 2013).

Jak wiadomo, wyniki badań polegających na ocenie jakościowej wybranego terenu zależą w istotny sposób od doboru kryteriów oceny. Na potrzeby niniejszego opracowania – przy uwzględnieniu funkcji przestrzeni publicznych oraz specyfiki procesu rewitalizacji – przyjęto zestaw 8 kryteriów oceny, których zakres odpowiada złożoności omawianych zagadnień. Są to następujące kryteria: funkcjonalność, praktyczność, niezawodność, trwałość, bezpieczeństwo, czytelność, estetyczność i wrażeniowość. Zakłada się, że jakość ocenianych terenów jest ich wypadkową. Do każdego z wymienionych kryteriów odnoszą się określone wyznaczniki oceny jakościowej przestrzeni publicznych (Staszewska 2013). Wyznaczniki te zostały zestawione w tabeli 7.2.

Pierwszym z głównych kryteriów zastosowanych do oceny przestrzeni publicznych jest funkcjonalność. Nie należy jej mylić z użytecznością, choć często oba te znaczenia są używane synonimicznie i naprzemiennie. Powinna być ona rozumiana jako liczba dostępnych funkcji i możliwości. „Słownik języka polskiego PWN” sprowadza to określenie do znaczenia „funkcjonalny”, czyli „dobrze spełniający swoje funkcje”. Zabudowa i zagospodarowanie przestrzeni

publicznej spełnia kryterium funkcjonalności wtedy, kiedy elementy tej przestrzeni stwarzają możliwość odpoczynku, schronienia, poruszania się, aktywności pozadomowej, pozwalają na podjęcie działań koniecznych (to znaczy takich, które są mniej lub bardziej obowiązkowe, np. chodzenie do szkoły lub do pracy, robienie zakupów, oczekiwanie na autobus, roznoszenie poczty), a także pozwalają na podjęcie działań opcjonalnych (takich, które zachodzą, jeśli rodzi się chęć, a czas i miejsce na nie pozwalają, np. przechadzka, siedzenie, opalanie się itp.).

Jako drugie kryterium oceny przyjęto praktyczność. W kontekście jakości przestrzeni publicznej oznacza ona przydatność obiektów i urządzeń tej przestrzeni oraz komfort ich użytkowania. Można ją zbadać, określając warunki zamieszkania, stopień dostępności do sieci infrastruktury technicznej (wody, prądu, kanalizacji, gazu), poziom obsługi komunikacji pionowej (np. dostęp do wind w budynkach) oraz warunki komunikacji poziomej (np. na chodnikach i ulicach). Praktyczność określa się poprzez łatwość dostępu do terenów zieleni, rekreacji i wypoczynku oraz warunki dostępu do obiektów usługowych. Istotne w badaniu przydatności jest określenie komfortu użytkowania elementów małej architektury (ławek, kubłów na śmieci itp.), prawidłowości przebiegu ścieżek i dróg, warunków swobodnego poruszania się osób starszych, niepełnosprawnych i dzieci. Ważne jest, czy w analizowanej przestrzeni istnieje prawidłowy układ elementów zagospodarowania, ułatwiający kontakty społeczne. Jeśli sposób zagospodarowania umożliwi interakcję społeczną, to znaczy odległość pomiędzy elementami, z których składa się przestrzeń, jest niewielka, brak architektonicznych przegród, jest dużo miejsc do „stania”, „siedzenia” i „chodzenia”, i jeśli wszystkie te czynności mogą odbywać się na jednym poziomie, wówczas można mówić o praktyczności danego fragmentu przestrzeni publicznej.

Trzecim kryterium, które znalazło się na liście, jest niezawodność. Oznacza ona sprawność funkcjonowania elementów zagospodarowania. Oceniając stan techniczny urządzeń i obiektów znajdujących się w danym miejscu (nawierzchni dróg i chodników, elementów infrastruktury rekreacyjnej itp.), określić można zdolność użytkową danego fragmentu przestrzeni. Urządzenia w złym stanie technicznym są niepotrzebne i zbyteczne, przez co miejsca z takimi elementami stają się amorficzne i aspołeczne.

Czwarte kryterium to trwałość, którą określa okres zachowania cech użytkowych przez elementy zagospodarowania. Jak każdy produkt, np. spożywczy, ulega zepsuciu, tak i formy urbanistyczne mogą ulec zniszczeniu. Wpływ na to ma kilka czynników, w tym m.in.: warunki atmosferyczne (temperatura, nasłonecznienie, wilgotność), forma opieki administracyjnej (modernizacja urządzeń, remonty, konserwacja), utożsamianie się użytkowników z miejscem (dbałość

o wartościowe elementy własnego osiedla jako wyraz aktywności wspólnoty), sposób wykorzystania urządzeń zgodnie z ich przeznaczeniem, zachowania społeczne związane z agresją (wandalizm) lub zachowania społeczne wynikające z antagonizmu (niszczenie czyjejs własności w rezultacie sprzeczności interesów).

Piątym z wymienionych kryteriów jest bezpieczeństwo użytkowania. Bezpieczeństwo to stan umysłu będący efektem poczucia spokoju, pewności

Tabela 7.2. Wyznaczniki oceny jakościowej przestrzeni publicznych uporządkowane według zastosowanych kryteriów oceny

Kryteria oceny	Wyznaczniki oceny jakościowej
funkcjonalność	<ul style="list-style-type: none"> – możliwość odpoczynku – możliwość schronienia – możliwość poruszania się i komunikacji (dostępność komunikacyjna) – możliwość aktywności pozadomowej (place zabaw, ciągi piesze, strefy wolne od ruchu samochodowego itp.) – spełnienie warunków dla działań koniecznych i opcjonalnych – spełnienie warunków dla działań społecznych (np. istnienie miejsc zgromadzeń)
praktyczność	<ul style="list-style-type: none"> – dobre warunki przestrzeni (oświetlenie, przewietrzanie, nasłonecznienie, wentylacja) – dobre wyposażenie w sieć infrastruktury technicznej – łatwość komunikacji pionowej i poziomej – szybki dostęp do terenów zieleni i rekreacji, wypoczynku – szybki dostęp do usług – prawidłowy przebieg dróg i ścieżek – dobry dostęp do elementów małej architektury (fontanny, kubłów na śmieci) – fizyczny układ przestrzenny elementów ułatwiający kontakt społeczny – ergonomiczność elementów zagospodarowania – poprawne właściwości środowiska zamieszkania (zanieczyszczenie, nasłonecznienie, hałas) – istnienie miejsc do chodzenia, stania i siedzenia – możliwość swobodnego poruszania się osób starszych, niepełnosprawnych i dzieci
niezawodność	<ul style="list-style-type: none"> – stan techniczny urządzeń, obiektów i innych elementów zagospodarowania
trwałość	<ul style="list-style-type: none"> – okres zachowania cech użytkowych przez elementy zagospodarowania przestrzennego
bezpieczeństwo	<ul style="list-style-type: none"> – poczucie przynależności społecznej – poczucie przynależności do miejsca – poczucie bezpieczeństwa publicznego – istnienie miejsc, które gromadzą, integrują i zapraszają (lub rozpraszają, segregują i odstraszą)
czytelność	<ul style="list-style-type: none"> – łatwość orientacji w terenie – jedność kompozycji przestrzennej i jej wewnętrzna zgodność – istnienie systemu symboli i zrozumiałych znaków informacyjnych (drogowskazy, tablice informacyjne, tablice z nazwami ulic itp.)
estetyczność	<ul style="list-style-type: none"> – odpowiednia skala architektoniczna (ludzka) – umiarkowana i łagodna kolorystyka – czystość – właściwe proporcje – zachowanie rytmu
wrażliwość	<ul style="list-style-type: none"> – odczucia i emocje związane z pobytem w przestrzeni – wrażenia wynikające z użytkowania dóbr zlokalizowanych w przestrzeni

Źródło: Staszewska (2013).

i braku zagrożenia. Zależy ono od związku użytkownika z użytkowanym przez niego miejscem. Są miejsca, które gromadzą, integrują i zapraszają, są też takie, które rozpraszają, segregują i odstrasza. Przestrzenie oświetlone i ogrodzone, w których obserwuje się dużą ruchliwość i aktywność społeczną, wydają się bezpieczniejsze. W ocenie jakościowej przestrzenie takie dają wysokie poczucie bezpieczeństwa i przynależności społecznej.

Szóste kryterium to czytelność przestrzeni. Jej wyznacznikami jakościowymi są poczucie jedności i zgodność wewnętrzna kompozycji przestrzennej oraz istnienie systemu symboli i zrozumiałych znaków informacyjnych, które pozwalają użytkownikowi na znalezienie się w punkcie odniesienia i pomagają w poruszaniu się po terenie. Czytelność ma bezpośredni wpływ na łatwość orientacji w przestrzeni.

Przedostatnim kryterium jest estetyczność, która wynika z percepcji użytkowników danego terenu. Wartość estetyczności opiera się na odbiorze takich cech przestrzeni, jak skala, kolorystyka, czystość, proporcje i rytm. Ocena tego kryterium zależy zatem od subiektywnej opinii i wiąże się z wrażliwością użytkownika.

Ostatnie kryterium – wrażliwość – odzwierciedla doznania zmysłowe odbiorcy danej przestrzeni (osoby kierującej się odczuciami i emocjami). Uwypukla ona wrażliwy charakter poznania miejsca (Staszewska 2013).

7.2. Przestrzenie publiczne zidentyfikowane na obszarze rewitalizacji

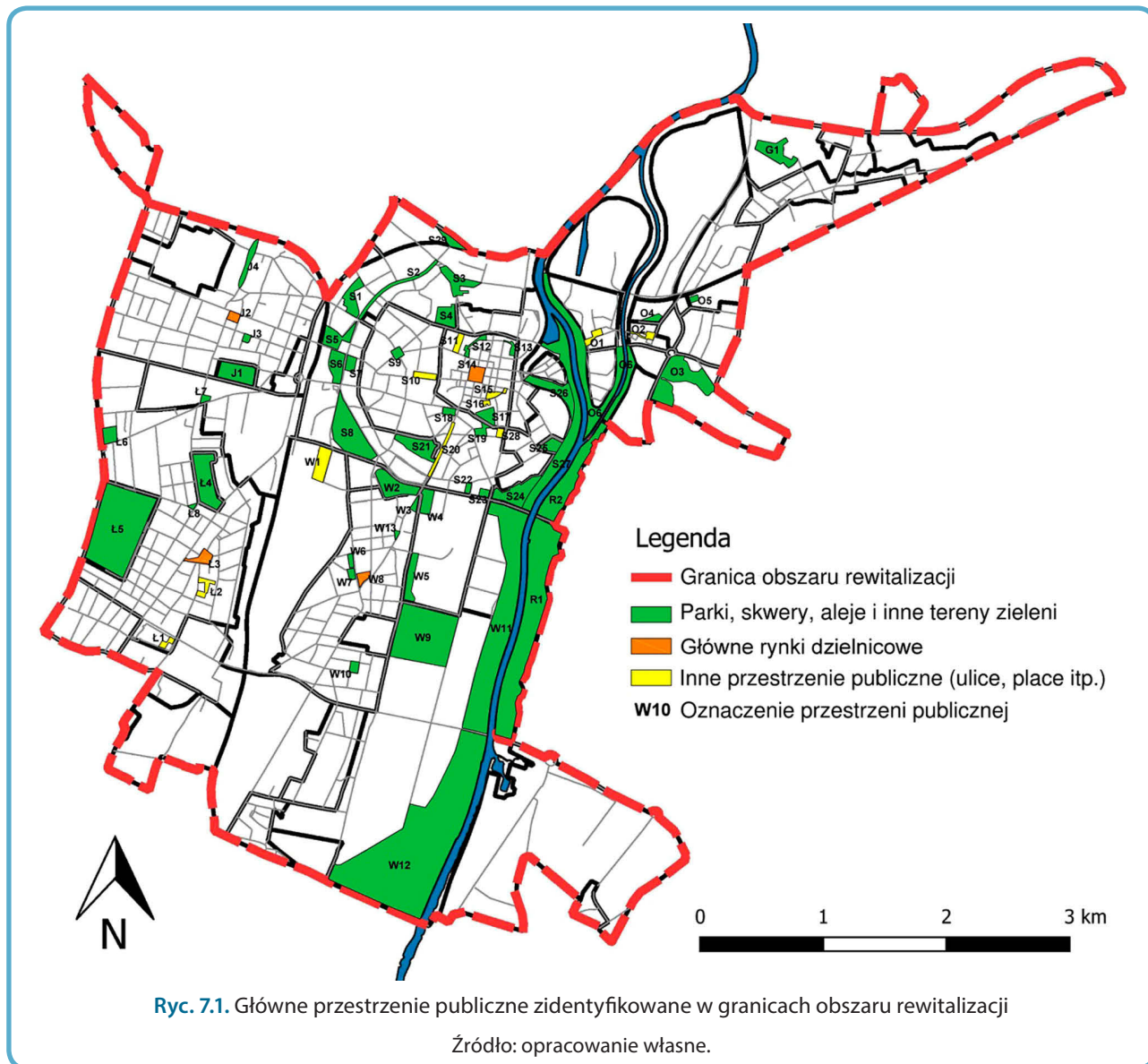
Podczas badań terenowych wykonanych na potrzeby diagnozy stanu zagospodarowania przestrzeni publicznych w granicach obszaru rewitalizacji Poznania zidentyfikowane zostały 63 główne przestrzenie publiczne. Na ogół są to tereny istotne dla poszczególnych dzielnic lub całego miasta, charakteryzujące się warunkami sprzyjającymi kontaktom społecznym lub mające potencjał w tym zakresie. Ich rozmieszczenie przedstawiono na rycinie 7.1.

Spośród wszystkich zidentyfikowanych przestrzeni publicznych największą część, zarówno pod względem ilości, jak i powierzchni, stanowią tereny zieleni. Zaliczają się do nich mniejsze lub większe parki, skwery i inne tereny zieleni ogólnodostępnej.

Niektóre z nich, np. park Kasprowicza, są dostępne przez całą dobę. Inne, w tym skwer Jerzego Kurczewskiego, są ogrodzone i dostępne w określonych godzinach. Jedne mają charakter rekreacyjno-wypoczynkowy (np. park Jana Pawła II), inne – reprezentacyjny (np. park Chopina) lub towarzyszący (np. plac Cyryla Ratajskiego, który jest podporządkowany funkcji komunikacyjnej). Szczególnym typem terenów zieleni, który zajmuje największą powierzchnię w strukturze przestrzeni publicznych obszaru rewitalizacji w Poznaniu, są obszary nadrzeczne. Mimo ogromnego potencjału rekreacyjnego i społecznego nie są one w pełni wykorzystywane. Ich duże walory przyrodnicze, przestrzenne itp. predysponują je do pełnienia funkcji ważnych przestrzeni publicznych w skali całego miasta.

Oprócz terenów zieleni do przestrzeni publicznych na obszarze rewitalizacji zaliczają się także główne rynki śródmiejskie (Stary Rynek, Rynek Wilddecki, Rynek Łazarski i Rynek Jeżycki). Nie zajmują one dużej powierzchni, niemniej jednak mają spore znaczenie społeczne, kulturowo-historyczne oraz turystyczne. Stanowią przestrzenie charakterystyczne i znane, z którymi mieszkańcy się utożsamiają lub chcieliby się utożsamiać. Są one miejscami dużej aktywności społecznej, która stwarza bardzo szerokie możliwości w zakresie działań rewitalizacyjnych. Do przestrzeni publicznych na obszarze rewitalizacji należą ponadto inne tereny istotne ze społecznego punktu widzenia, takie jak place miejskie (np. plac Wolności), targowiska (m.in. plac Bernardyński) oraz niektóre ważniejsze ulice oparte na istniejących ciągach kulturowych i handlowych (np. ul. Półwiejska).

Należy zauważyć, że największe nagromadzenie przestrzeni publicznych w granicach obszaru rewitalizacji występuje w rejonie Starego Miasta, gdzie usytuowane są liczne parki, skwery i place (por. ryc. 7.1). Poza tym duże skupienie terenów publicznych znajduje się wzdłuż Warty. Tworzą je głównie tereny zieleni nadrzecznej, które wyróżniają się znacząco w strukturze funkcjonalno-przestrzennej nie tylko analizowanego obszaru, ale również całego miasta. Najmniejsza ilość przestrzeni publicznych występuje w rejonach: osiedle Główna, osiedle Górczyn, osiedle Starołęka, południowo-zachodnia i zachodnia część osiedla Wilda, południowo-wschodnia część osiedla Łazarz, północno-zachodnia część osiedla Jeżyce oraz północna część osiedla Ostrów Tumski-Śródka-Zawady-Komandoria. Pozostałe rejony są o wiele



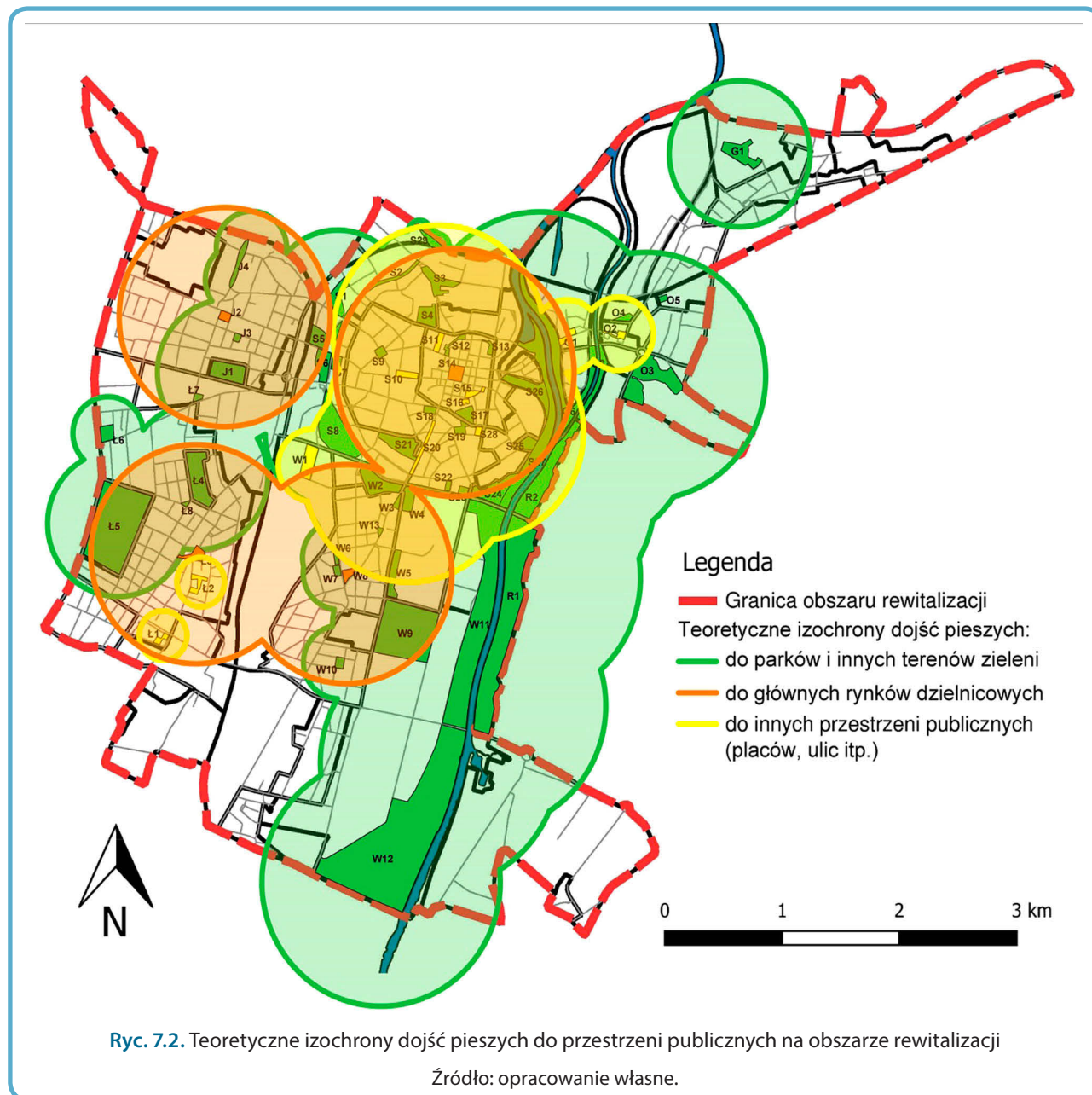
lepiej wyposażone w przestrzeń publiczną lub pozostają pod wpływem innych obszarów. Warto zaznaczyć, że rozmieszczenie badanych terenów wynika z wielu czynników. Pierwszym z nich jest położenie rozpatrywanego obszaru, z którym wiąże się m.in. występowanie strukturalnego klina zieleni wzdłuż Warty i przestrzeni publicznych w jego obrębie. Kolejnym czynnikiem są procesy urbanizacyjne, które ukształtowały tę część miasta. Należy tutaj choćby wskazać na rozwój terenów publicznych w łuku zieleni wzdłuż dawnych średniowiecznych murów miejskich. Jak się wydaje, do najważniejszych czynników decydujących o rozmieszczeniu przestrzeni publicznych zaliczają się również współczesne przekształcenia zachodzące na obszarze rewitalizacji, polegające

m.in. na wypieraniu strefy publicznej przez zabudowę mieszkaniową i obiekty handlowe.

Na potrzeby analizy rozmieszczenia i dostępności badanych przestrzeni publicznych dla każdego zidentyfikowanego terenu wyznaczano zasięg oddziaływania pokrywający się z teoretyczną izochroną dojścia pieszo. Opierając się na sprawdzonych i powszechnie przyjętych w literaturze (np. Chmielewski 2001) standardach urbanistycznych, ustalono następujące promienie dojścia: do parków centralnych i dzielnicowych – 600 m, do skwerów – 300 m, do terenów nadrzecznych – 1000 m, do głównych rynków śródmiejskich – 900 m, do pozostałych i mniej znaczących przestrzeni – od 150 do 300 m. Wskazane odległości stanowią promienie zakreślonych

wokół analizowanych przestrzeni okręgów, które należy interpretować jako teoretyczne zasięgi obsługi poszczególnych terenów publicznych. Po nałożeniu na siebie wszystkich zasięgów otrzymano mapę (por. ryc. 7.2), na której widoczne stały się obszary położone poza strefami oddziaływania przestrzeni publicznych. Należy dodać, że analiza ta ma charakter teoretyczny i jedynie sygnalizuje występowanie problemów. Nie uwzględniono bowiem wszystkich barier

ograniczających dostępność przestrzenną (np. szlaków komunikacyjnych). Stan faktyczny jest zatem gorszy niż wynika to z analizy. Na podstawie otrzymanej mapy można uznać, że do terenów, na których dostępność przestrzeni publicznej przekracza ustalone normy, zaliczają się głównie te wskazane w poprzednim akapicie, położone na peryferiach obszaru rewitalizacji, gdzie deficyt przestrzeni publicznych jest wyraźnie zauważalny (por. ryc. 7.2).



7.3. Ocena jakościowa przestrzeni publicznych na obszarze rewitalizacji

W ramach badań terenowych wszystkie przestrzenie publiczne zidentyfikowane na obszarze rewitalizacji (63) zostały poddane analizie i ocenie przy użyciu metody dyferencjału semantycznego. Do tego celu wykorzystano omówione już wcześniej kryteria (por. rozdz. 7.1), a mianowicie: funkcjonalność, praktyczność, niezawodność, trwałość, bezpieczeństwo, czytelność, estetyczność i wrażeniowość, a także odnoszące się do nich wyznaczniki oceny jakościowej (por. tab. 7.2). W celu dalszej operacjonalizacji przyjęte wyznaczniki zostały przeformułowane na 40 par przeciwstawnych cech przestrzeni, które w trakcie kilku wizji terenowych były oceniane przez badaczy w ramach kwestionariusza oceny zamieszczonego w tabeli 7.3. Wszystkie pary przeciwnych cech uwzględnionych w badaniu potraktowano jako kontinua składające się z pięciu wartości ustalanych przez oceniającego (od „-2” do „+2”). Wartości „-2” i „-1” świadczą o wadzie odnoszącej się do danej cechy, a wartości „+1” i „+2” o zalecie. Środkowa wartość „0” wyraża ocenę neutralną, którą można określić jako „trudno powiedzieć”. Zgodnie z założeniami metody dyferencjału semantycznego oceny każdej z 63 rozpatrywanych przestrzeni publicznych zostały naniesione na profile graficzne. Ze względu na ograniczone ramy niniejszej publikacji poniżej przedstawiono jedynie niektóre wykresy, odnoszące się do terenów leżących w różnych częściach (dzielnicach) obszaru rewitalizacji (ryc. 7.3–7.9). Co ważne, wartości na tych profilach wykazują istotność poszczególnych cech przestrzeni (uporządkowanych zgodnie z numeracją zawartą w tab. 7.3). Analiza uwidacznia też, które z przyjętych kryteriów charakteryzują dany teren. Należy dodać, że ocenione w ramach badania kryteria, wyznaczniki i cechy jakościowe zostały zaproponowane przez Staszewską (2013) na potrzeby waloryzacji osiedli podmiejskich, niemniej jednak są one na tyle szczegółowe i wszechstronne, że mogły

również zostać wykorzystane do oceny przestrzeni publicznych.

Analiza wykresów (ryc. 7.3–7.9), stanowiących graficzną ilustrację wyników badań polegających na ocenie jakościowej przestrzeni publicznej obszaru rewitalizacji w Poznaniu, pozwoliła na obliczenie wartości wskaźnika jakości dla każdej przeanalizowanej przestrzeni (por. tab. 7.4). Wskaźnik ten jest wypadkową oceny danego terenu pod względem przyjętych kryteriów i określa udział procentowy cech przestrzeni ocenionych negatywnie lub obojętnie, którym w ramach dyferencjału semantycznego przypisano wartości mniejsze lub równe „0” (w skali od „-2” do „+2”). Im wartości są wyższe, tym jakość danego terenu jest gorsza. Rozkład przestrzenny wartości rozpatrywanego wskaźnika przedstawiono na rycinie 7.10.

Warto zauważyć, że najlepiej ocenione przestrzenie publiczne na obszarze rewitalizacji w Poznaniu (mające mniej niż 20% negatywnie postrzeganych cech) to tereny zieleni leżące głównie w rejonie Starego Miasta (np. park Dąbrowskiego). Jednocześnie należy odnotować, że w granicach Starego Miasta występują także przestrzenie, które zostały ocenione najgorzej (pod względem ponad 80% cech). Można zatem uznać, że jakość przestrzeni publicznych w centrum Poznania jest bardzo zróżnicowana. Ocenione negatywnie (pod względem ponad 60% cech) zostały również niektóre przestrzenie na osiedlach Wilda (np. Rynek Wildecki), Łazarz (np. Rynek Łazarski) oraz Jeżyce (np. skwery w rejonie ul. Kościelnej). Co ważne, średnimi wartościami wskaźnika jakości (pomiędzy 20% a 60% negatywnych ocen) cechuje się największa część badanych przestrzeni publicznych. Są to głównie rynki śródmiejskie (w tym m.in. Stary Rynek), niektóre parki (np. park Maciejewskiego), skwery (np. plac Kazimierza Nowakowskiego), a także place (np. plac Wolności). Przestrzenie ze średnimi ocenami są rozmieszczone w różnych częściach obszaru rewitalizacji. Na uwagę wśród nich zasługuje jednak ciąg terenów zieleni wzdłuż Warty. Mimo poważnych problemów, takich jak brak zagospodarowania przestrzennego i nieporządek, nadrzeczne przestrzenie publiczne nie zostały ocenione najgorzej. Ich liczne

Tabela 7.3. Dyferencjał semantyczny w formie kwestionariusza ankiety, zastosowany do oceny 40 cech jakościowych przestrzeni publicznych uwzględnionych w badaniu

Lp.	Wartości NEGATYWNE	-2	-1	0	+1	+2	Wartości POZYTYWNE	
1	nie umożliwia odpoczynku	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	umożliwia odpoczynek	funkcjonalność
2	nie umożliwia schronienia	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	umożliwia schronienie	
3	nie zachęca do aktywności pozadomowej	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	umożliwia aktywność pozadomową	
4	nie spełnia warunków do działań koniecznych	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	spełnia warunki do działań koniecznych	
5	nie spełnia warunków do działań opcjonalnych	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	spełnia warunki do działań opcjonalnych	
6	zniechęca do aktywności	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	angażuje, zachęca, stymuluje do aktywności	
7	niekomfortowe (niewygodne) (brak miejsc do stania, siedzenia i chodzenia)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	komfortowe (wygodne, dużo miejsc do stania, siedzenia i chodzenia)	praktyczność
8	niedostępne dla każdego	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	dostępne dla każdego	
9	kolizyjne	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	bezkolizyjne	
10	utrudniające kontakt społeczny	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	ułatwiający kontakt społeczny	
11	nieprzydatne (niepotrzebne)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	przydatne (potrzebne)	
12	niewygodne	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	wygodne	
13	zacienione, zanieczyszczone, hałaśliwe	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	nasłonecznione, niezanieczyszczone, niehałaśliwe	niezawodność
14	aspołeczne	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	prospołeczne	
15	nieużyteczne	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	użyteczne	
16	w złym stanie technicznym (niepoprawne technicznie)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	w dobrym stanie technicznym (sprawne technicznie)	trwałość
17	zniszczone, zepsute	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	niezniszczone, odnowione, odmalowane	
18	wymagające remontu, modernizacji, konserwacji, wymiany	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	niewymagające renowacji, remontu, modernizacji, konserwacji, wymiany	bezpieczeństwo
19	niepewne, poczucie zagrożenia	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	pewne, bez zagrożeń	
20	niespokojne	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	spokojne	
21	nieprzyjazne, złowrogie	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	przyjazne	
22	rozpraszające	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	gromadzące, przyciągające	
23	separujące	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	integrujące	
24	odstrasające	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	zapraszające	czytelność
25	kompozycyjnie niezgodne	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	kompozycyjnie zgodne	
26	utrudniające orientację	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	ułatwiający orientację	
27	nieczytelne	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	czytelne	estetyczność
28	proste	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	ekskluzywne	
29	brzydkie	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	piękne, ładne	
30	surowe	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	idylliczne	
31	brudne	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	czyste	
32	nieprzyjemne	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	przyjemne	wrażliwość
33	deprymujące	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	podnoszące, wzniosłe	
34	drażniące, irytujące, przeszkadzające	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	uspokajające, odprężające	
35	negatywne	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	pozytywne	
36	śmierdzące	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	pachnące	
37	hałaśliwe	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	ciche	
38	niespokojne, poruszające, pobudzające	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	spokojne, łagodzące	
39	konserwatywne	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	radykałne	
40	mało interesujące, nieciekawe	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	interesujące, ciekawe	

Źródło: Staszewska (2013).



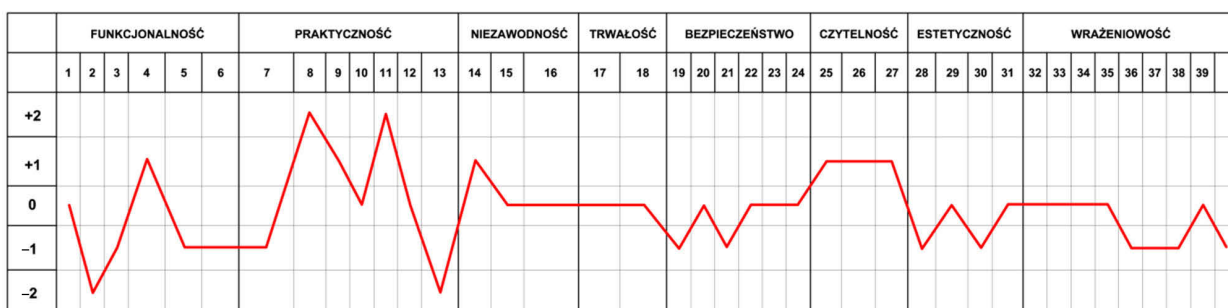
Ryc. 7.3. Dyferencjał semantyczny – Rynek Wildecki (W8)

Źródło: opracowanie własne.



Ryc. 7.4. Dyferencjał semantyczny – park nad Wartą (R1)

Źródło: opracowanie własne.



Ryc. 7.5. Dyferencjał semantyczny – skwer Wincentego i Jana Wierzejewskich (Ł7)

Źródło: opracowanie własne.



Ryc. 7.6. Dyferencjał semantyczny – Rynek Jeżycki (J2)

Źródło: opracowanie własne.



Ryc. 7.7. Dyferencjał semantyczny – park Mickiewicza (S6)

Źródło: opracowanie własne.



Ryc. 7.8. Dyferencjał semantyczny – Ostrów Tumski (O1)

Źródło: opracowanie własne.



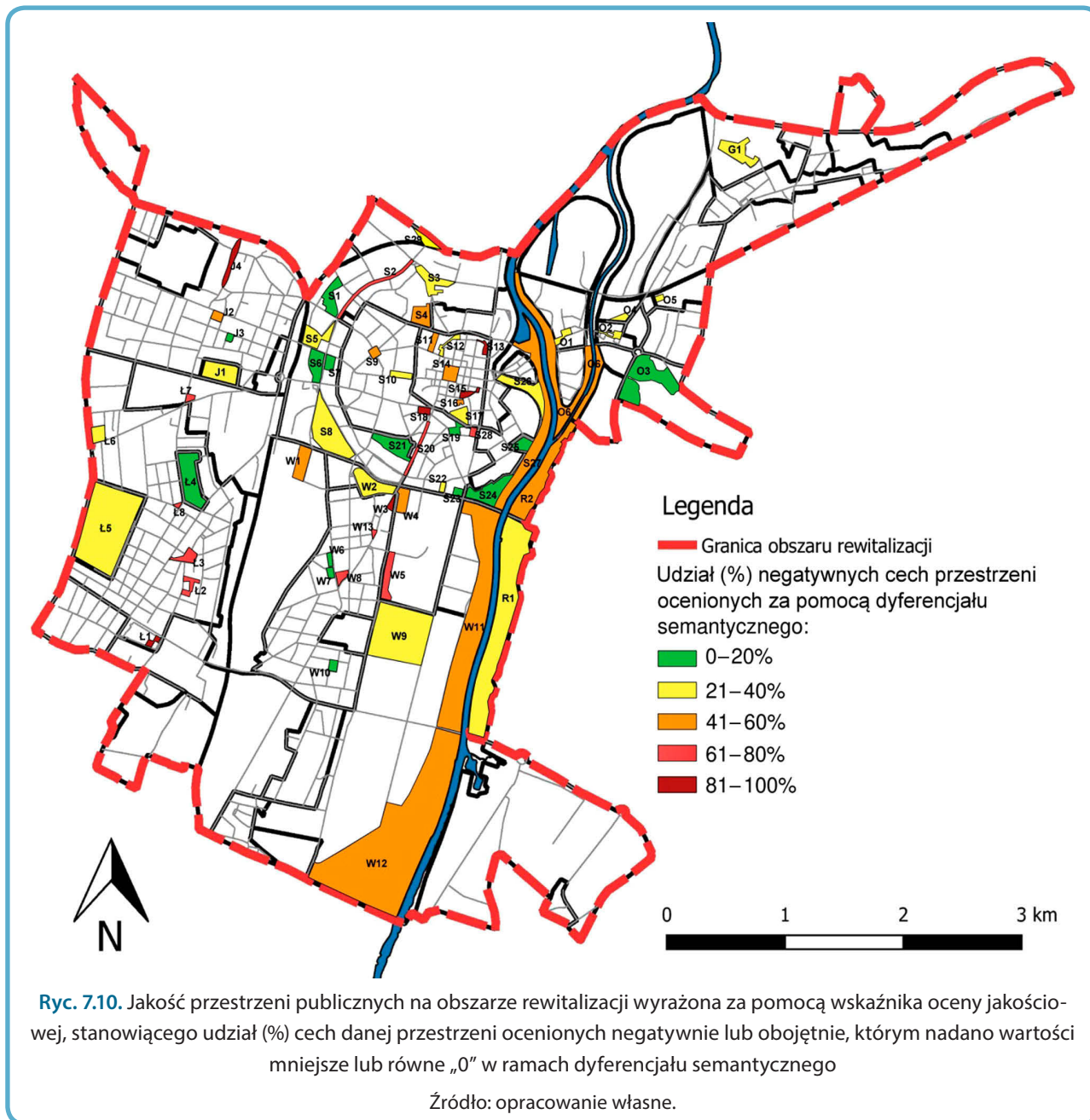
Ryc. 7.9. Dyferencjał semantyczny – park ks. Tadeusza Kirschke (G1)

Źródło: opracowanie własne.

Tabela 7.4. Jakość przestrzeni publicznych wyrażona za pomocą wskaźnika oceny jakościowej, stanowiącego udział (%) cech danej przestrzeni ocenionych negatywnie lub obojętnie, którym nadano wartości mniejsze lub równe „0” w ramach dyferencjału semantycznego

Lp.	Nazwa przestrzeni publicznej	Wartość wskaźnika	Lp.	Nazwa przestrzeni publicznej	Wartość wskaźnika
Wilda			S4	park i ogródek jordanowski przy galerii AT-ASP	45,0
W1	Poznań Główny (przed galerią Avenida)	47,5	S5	park Wieniawskiego i okolice Teatru Wielkiego	30,0
W2	park Izabeli i Jarogniewa Drwęskich	32,5	S6	park Adama Mickiewicza	17,5
W3	klin zieleni przy skrzyżowaniu ulic Dolna Wilda i Górna Wilda	95,0	S7	ogród Zamkowy	20,0
W4	skwer Sprawiedliwych Wśród Narodów Świata	45,0	S8	park Maciejewskiego	30,0
W5	pas zieleni wzdłuż ul. Dolna Wilda	75,0	S9	plac Cyryla Ratajskiego	50,0
W6	skwer Jerzego Kurczewskiego	10,0	S10	plac Wolności	35,0
W7	plac Marii Skłodowskiej-Curie	7,5	S11	plac Wielkopolski	45,0
W8	Rynek Wildecki	67,5	S12	skwer Romana Wilhelmięgo	30,0
W9	park Jana Pawła II	32,5	S13	skwer przy ul. Garbary	90,0
W10	skwer Bogdana Jańskiego	12,5	S14	Stary Rynek	42,5
W11	tereny nad Wartą (na pn. od mostu Przemysła I)	50,0	S15	plac Kolegiacki	85,0
W12	tereny nad Wartą (na pd. od mostu Przemysła I)	50,0	S16	dziedziniec Urzędu Miasta	42,5
W13	skwer przy ulicach Różanej i Górna Wilda	70,0	S17	park Chopina	22,5
Rataje			S18	plac Wiosny Ludów	82,5
R1	park nad Wartą	35,0	S19	zielone ogródki im. Zbigniewa Zakrzewskiego	5,0
R2	tereny nad Wartą (na pn. od mostu Królowej Jadwigi)	60,0	S20	ul. Półwiejska	67,5
św. Łazarz			S21	park Dąbrowskiego	15,0
Ł1	przeźrzeń w rejonie skrzyżowania ulic Hetmańskiej i Dmowskiego	90,0	S22	skwer Kuklińskiego	30,0
Ł2	przeźrzeń w rejonie ulic Dmowskiego i Łukaszevicza	70,0	S23	skwer Przyjaźni Polsko-Węgierskiej	12,5
Ł3	Rynek Łazarski (wraz ze skwerem Kazimierza Nowaka)	80,0	S24	park Tadeusza Mazowieckiego	12,5
Ł4	park Wilsona	7,5	S25	skwer Łukaszevicza	20,0
Ł5	park Kasprowicza	27,5	S26	stare koryto Warty i Kontener Art (park Stare Koryto Warty)	35,0
Ł6	plac Kazimierza Nowakowskiego	37,5	S27	tereny nad Wartą (na pn. od mostu Królowej Jadwigi)	40,0
Ł7	skwer Jana i Wincentego Wierzejewskich	80,0	S28	plac Bernardyński	72,5
Ł8	plac Wyspiańskiego	65,0	S29	klin zieleni przy skrzyżowania alei Armii Poznań i Niepodległości	87,5
Jeżyce			Ostrów Tumski-Śródka-Zawady-Komandoria		
J1	Stare Zoo	30,0	O1	Ostrów Tumski	25,0
J2	Rynek Jeżycki	57,5	O2	Rynek Śródecki (przeźrzeń w rejonie ul. Śródka)	30,0
J3	plac Adama Asnyka	12,5	O3	tereny nad Maltą wraz z parkiem Tysiąclecia	5,0
J4	skwery w rejonie ul. Kościelnej	87,5	O4	skwer przy skrzyżowaniu ulic Gdańskiej i Bydgoskiej	30,0
Stare Miasto			O5	skwer przy ul. Małachowskiego	35,0
S1	park Moniuszki	17,5	O6	tereny nad Wartą i Cybiną	60,0
S2	al. Niepodległości	70,0	Główna		
S3	tereny wokół pomnika Armii Poznań	37,5	G1	park ks. Tadeusza Kirschke	35,0

Źródło: opracowanie własne.



problemy rekompensuje duży potencjał rekreacyjny i społeczny oraz walory przyrodnicze i krajobrazowe.

7.4. Jakość przestrzeni publicznych obszaru rewitalizacji miasta Poznania – podsumowanie

Nie ulega wątpliwości, że przestrzenie publiczne stwarzają warunki do zaspokajania różnorodnych potrzeb ludzkich (Poerbo 2001). Właściwie urządzone podnoszą znacząco jakość życia w miastach: sprzyjają nawiązywaniu kontaktów społecznych, umożliwiają aktywny wypoczynek, dostarczają wrażeń estetycznych itp. Ich jakość jest wypadkową wielu cech, które, jak ustalono, odnoszą się do 8 głównych wartości, a mianowicie: funkcjonalności, praktyczności, niezawodności, trwałości, bezpieczeństwa, czytelności, estetyczności oraz wrażliwości. Pod względem tych właśnie kryteriów zostały ocenione najważniejsze przestrzenie publiczne na obszarze rewitalizacji Poznania. Do oceny jakościowej zastosowano metodę dyferencjału semantycznego w formie eksperckiej. Każda przestrzeń uwzględniona w badaniu została oceniona przez badacza pod kątem sprecyzowanych w dyferencjale cech jakościowych. Należy podkreślić, że uzyskane w ten sposób oceny poszczególnych terenów (wyrażone za pomocą profili graficznych, a także wskaźnika udziału procentowego cech jakościowych ocenionych negatywnie i obojętnie) są dość zróżnicowane. W związku z tym wydaje się, że każda przestrzeń publiczna powinna być traktowana indywidualnie. Niemniej jednak można wskazać pewne główne problemy i potencjały, które są wspólne dla wielu przeanalizowanych i ocenionych terenów. Do najczęstszych i zarazem najpoważniejszych problemów należą m.in.: uciążliwość ruchu samochodowego i parkingów w otoczeniu przestrzeni publicznych, zły stan wyposażenia, brak przestrzeni społecznych lub niewłaściwa ich aranżacja, brzydkie sąsiedztwo, brak komfortowych warunków do wypoczynku i rekreacji (np. brak miejsc do siedzenia), a także niedostosowanie przestrzeni do potrzeb użytkowników (np. brak urządzeń do sportu i rekreacji). Zasadniczo można uznać, że jednym z głównych problemów jest zła jakość przestrzeni publicznych wynikająca z niewystarczającego oraz niepoprawnego technicznie wyposażenia lub niewłaściwego urządzenia miejsc o charakterze społecznym. Innym

ważnym problemem jest „zawłaszczenie” badanej części miasta przez ruch samochodowy i parkingi (Gehl, Gemzøe 2001). Wiele ulic stało się domeną wyłącznie osób przemieszczających się, zarówno pieszych, jak i zmotoryzowanych. Przymuszczać więc ich potrzeby dotyczą komfortu podróży, odczuwanego dzięki należytej infrastrukturze. Niestety jej jakość na obszarze rewitalizacji nie jest wystarczająco dobra, co wynika m.in. ze złego stanu ścieżek i dróg oraz licznych utrudnień w postaci barier przestrzennych. Warto odnotować, że wymienione powyżej problemy wskazują na brak pełnej realizacji potrzeb użytkowników poznańskiego środowiska miejskiego. W obrębie obszaru rewitalizacji zaobserwowano również pewne potencjały, które stanowią pozytywne strony rozpatrywanych przestrzeni publicznych. Są to m.in.: ich walory estetyczno-kompozycyjne i kulturowo-historyczne (zwłaszcza w przypadku miejsc charakterystycznych, z którymi mieszkańcy się utożsamiają), a także duża aktywność społeczna, atrakcyjne położenie oraz inne indywidualne zalety. Warto dodać, że w odniesieniu do wielu przestrzeni (o ile nie w przypadku wszystkich) można mówić o dużym potencjale w zakresie wprowadzenia nowych elementów, rozwiązań przestrzennych itp.

Zgodnie z wynikami przeprowadzonych badań należy uznać, że większość przestrzeni publicznych na obszarze rewitalizacji miasta Poznania cechuje średnia lub zła jakość. Na podstawie rozpoznanych problemów i potencjałów tworzących tę jakość można wskazać główny kierunek pożądanych działań w zakresie kształtowania przestrzeni publicznych badanego obszaru. Otóż istotne jest przede wszystkim podniesienie walorów użytkowych i estetycznych przestrzeni miejskiej. Może to zostać osiągnięte m.in. poprzez:

- kontrolę stanu technicznego historycznej zabudowy oraz zapobieganie jej degradacji;
- dbałość o estetykę rynków i ciągów pieszych, zarówno poprzez remonty zabytkowych budynków, jak i wprowadzanie nowej zabudowy nawiązującej do historycznej tkanki miejskiej;
- doposażenie przestrzeni publicznych (wprowadzanie zieleni, małej architektury, a także obiektów przeznaczonych do rekreacji i wypoczynku);
- jednorodną formę zagospodarowania o najwyższej jakości dla wszystkich elementów systemu przestrzeni publicznych;

- stworzenie jak najlepszych warunków dla ruchu pieszego oraz pieszo-rowerowego (np. poprzez reorganizację parkowania przy ulicach w celu poszerzenia miejsca dla pieszych);
- zintensyfikowanie działań informacyjnych i promocyjnych wokół przestrzeni publicznych (popularyzowanie miejsc najbardziej atrakcyjnych, ale również miejsc niedocenianych).

Warto dodać, że do najważniejszych terenów na obszarze rewitalizacji, które mają duży potencjał w zakresie rozwijania przestrzeni publicznych, należą niewątpliwie tereny nadrzeczne. Wskazane jest tworzenie w ich rejonie ciągów pieszych i rowerowych, wprowadzanie infrastruktury rekreacyjnej, nadwodnej oraz towarzyszącej, porządkowanie i zagospodarowywanie miejsc zaniedbanych, a ponadto – podejmowanie wszelkiego typu innych działań mających na celu rozwinięcie funkcji

rekreacyjnej i wzmocnienie potencjału tych terenów jako przestrzeni publicznych.

W świetle przedstawionych powyżej badań nie powinno ulegać wątpliwości, że analiza jakości przestrzeni publicznej jest ważna w procesie rewitalizacji. Istotą zagadnienia stanowi nie tylko wskazanie i określenie znaczenia cech współczesnych przestrzeni publicznych oraz ustalenie roli elementów zagospodarowania tych terenów w życiu społecznym, ale przede wszystkim – próba określenia właściwej struktury przestrzeni publicznych zaspokajających potrzeby ich użytkowników. Takie podejście doprowadzi do pozytywnych zmian na obszarze rewitalizacji: przyczyni się do stworzenia funkcjonalnej i uporządkowanej przestrzeni publicznej, wpływającej na aktywność pozadomową mieszkańców, intensyfikującej kontakty międzyludzkie, integrującej społeczność i wzmacniającej poczucie tożsamości miejsca.

8. Analiza uwarunkowań transportowo-komunikacyjnych obszaru rewitalizacji

Umiejscowienia zagadnień związanych z transportem i systemem transportowym w nauce szukać należy w zakresie geografii komunikacji będącej z kolei częścią geografii ekonomicznej (Berezowski 1975). Problematyka dziedziny nauk o komunikacji skupia się głównie wokół funkcjonowania transportu oraz lokalizacji elementów jego infrastruktury i sieci komunikacji. Mogą być one określone jako powiązania przestrzenno-gospodarcze, przestrzenno-środowiskowe lub przestrzenno-społeczne pomiędzy elementami systemu transportowego a ich otoczeniem. Jednocześnie stosunkowo niewiele jest opracowań dotyczących szerszego wpływu ciągów komunikacyjnych na kształtowanie przestrzeni miejskiej oraz życia jej mieszkańców. Niszę stanowią również zagadnienia wpływu transportu i komunikacji na ożywianie i „naprawę” przestrzeni, a więc rewitalizację.

W procesie rewitalizacji w Polsce rzadko przewiduje się pogłębioną analizę z zakresu obsługi komunikacyjnej czy funkcjonowania lokalnego systemu transportowego lub ogranicza się je do niezbędnego minimum³². Podyktowane jest to dużym naciskiem na aspekt społeczny w procesie rewitalizacyjnym, a ten związany z obsługą komunikacyjną rozumiany jest najczęściej jako bardzo techniczny. Pomija się tu kwestie takie, jak analiza przepływu

potoków w ruchu pieszym, samochodowym czy komunikacji miejskiej, mogące mieć ogromne znaczenie dla sukcesu poszczególnych przedsięwzięć rewitalizacyjnych. Świadome tworzenie połączeń funkcjonalnych pomiędzy rewitalizowanymi obiektami lub ważnymi miejscami w mieście (tworzenie swoistego krwioobiegu) czy ocena obsługi komunikacyjnej będącej elementem jakości życia również wydają się w tym kontekście bardzo istotne. Trudno zatem stwierdzić, że mobilność mieszkańców – najważniejszych w procesie rewitalizacji – pozbawiona jest aspektu społecznego.

Niniejszy rozdział przedstawia uwarunkowania obsługi komunikacyjnej oraz funkcjonowania systemu transportowego w Poznaniu. Analiza została przeprowadzona w ramach diagnostycznej części Gminnego Programu Rewitalizacji dla Miasta Poznania, na podstawie której wypracowano szereg rekomendacji, zaprezentowanych w tym rozdziale jako podsumowanie. Wśród zastosowanych metod badawczych należy wyróżnić obserwację uczestniczącą, przeprowadzoną w I kwartale 2017 r., która pozwoliła zidentyfikować lokalne uwarunkowania systemu transportowego oraz sposób jego funkcjonowania na obszarze rewitalizacji. Ważnym narzędziem badawczym był także kwestionariusz wywiadu, na podstawie którego dokonano oceny obsługi komunikacyjnej wśród użytkowników systemu oraz uzyskano wiele cennych uwag i komentarzy. Kolejna

³² Najczęściej do omówienia układu komunikacyjnego i jego wpływu na kształtowanie się zabudowy.

metoda badawcza – *desk research* – polegała na analizie zapisów dokumentów strategicznych oraz danych dotyczących organizacji transportu miejskiego w Poznaniu. Wykorzystanie szeregu metod kartograficznych pozwoliło opracować ryciny oraz mapy przedstawiające między innymi natężenie ruchu samochodowego czy gęstość przystanków komunikacji miejskiej wraz z ekwidystantami dojścia pieszego.

Zasadniczym celem rozdziału jest uwypuklenie roli obsługi komunikacyjnej oraz zmian w systemie transportowym miasta mogących znacząco przyczynić się do sukcesu działań rewitalizacyjnych.

8.1. Charakterystyka systemu transportowego miasta dla potrzeb rewitalizacji – ujęcie teoretyczne

System transportowy rozumiany jest jako zbiór elementów składowych powiązanych ze sobą pewnymi relacjami (Chojnicki 1996, za: von Bertalanffy 1951). Do tych elementów (podsystemów) należy zaliczyć:

- skład – zbiór składników lub części systemu:
 - wszelkiego rodzaju infrastruktura transportowa,
 - środki transportu oraz budynki i obiekty związane z działalnością transportową,
- strukturę relacyjną – zbiór rzeczywistych relacji, w tym powiązań między składnikami systemu oraz między systemem a jego otoczeniem:
 - zależności ekonomiczne i organizacyjne, rozumiane jako więzi pomiędzy przewoźnikami i pasażerami (czynności ładunkowe i manipulacyjne oraz właściwa realizacja przewozu),
 - zależności prawne i administracyjne (instytucje, organizacje sektora transportu i regulacje prawne oraz porządkowe procesów transportowych),
 - zależności informacyjne i kontrolno-monitorujące (kontrola i monitoring ruchu transportowego, systemy ITS³³),
- otoczenie – zbiór elementów, które nie stanowią składników systemu, ale z którymi jest on powiązany:

- sprzężenia stymulacyjno-rozwojowe (mechanizmy tworzenia się potrzeb i ich realizacji poprzez rozwój sektora transportu),
- zależności przestrzenno-funkcjonalne (zasięg przestrzenny oraz rozmieszczenie wszelkiej infrastruktury transportowej systemu i powiązania funkcjonalne z otoczeniem; por. Bunge 1979; Chojnicki 1996; Grzelakowski 2010; Gadziński 2013).

Zgodnie z przyjętą powyżej definicją można go także podzielić na podsystemy³⁴, które dla rozwoju miasta, a zwłaszcza obszarów rewitalizowanych, mają znaczenie porządkujące.

System transportowy powinien być analizowany w zakresie merytorycznym obejmującym diagnozę, założenia i cele rozwoju danego obszaru rewitalizacji (tab. 8.1), bowiem nie tylko stan istniejący (diagnoza) warunkuje późniejsze decyzje rewitalizacyjne, ale przede wszystkim stan przyszły (perspektywy) decyduje o celu zmian. Formułując przedsięwzięcia rewitalizacyjne oparte na sprecyzowanych założeniach (hipotezach), można być pewnym, że proces odnowy obszaru wymagającego przekształceń będzie właściwie przeprowadzony, co wpłynie pozytywnie na system transportowy, poprawę dostępności danych obszarów, a w konsekwencji na liczbę ludzi korzystających z danej przestrzeni, co dla procesu rewitalizacji ma strategiczne znaczenie.

8.2. Wpływ obszaru metropolitalnego Poznania na konstrukcję i funkcjonowanie systemu transportowego miasta

Można wyróżnić wiele czynników warunkujących konstrukcję i funkcjonowanie systemu transportowego miasta Poznania. Należą do nich: relacje z otoczeniem (zwłaszcza w ujęciu metropolitalnym), układ komunikacyjny, potoki ruchu, ukształtowanie

³³ (ang.) Intelligent Transportation Systems – Inteligentne Systemy Transportowe.

³⁴ Przykładowo spośród składowych systemu można wyodrębnić wszelkiego rodzaju infrastrukturę transportową, czyli podsystem infrastruktury szynowej czy drogowej. Spośród tych z kolei można wyodrębnić sieć tramwajową lub kolejową oraz analogicznie drogi lub drogi rowerowe. W ten sposób podzielić można dowolne elementy systemu wchodzące w jego skład, a także elementy jego struktury relacyjnej lub otoczenia.

Tabela 8.1. Zakres merytoryczny diagnozy, założeń i cele rozwoju elementów sfery funkcjonalno-przestrzennej miasta dla potrzeb rewitalizacyjnych

Tematyczne ujęcia analizy sfery funkcjonalno-przestrzennej miasta/ obszaru rewitalizacji	Podstawy (diagnoza)	Założenia (hipotezy)	Cele (perspektywy)
System transportowy i obsługa komunikacyjna	Analiza funkcjonowania systemu transportowego i obsługi komunikacyjnej oraz zasięgu poszczególnych elementów tego systemu	Zrównoważony system obsługi transportowo-komunikacyjnej zapewnia racjonalne natężenie ruchu, właściwą pojemność oraz odpowiednią dostępność komunikacyjną obszaru	Próba określenia „korzystnego” systemu transportowego i obsługi komunikacyjnej, odpowiedniego dla ruchu pieszego, rowerowego, samochodowego i komunikacji zbiorowej

Źródło: opracowania własne.

terenu, a także sposób finansowania systemu transportowego.

Najbardziej znaczącym uwarunkowaniem wydaje się jednak fakt pełnienia przez miasto Poznań roli centrum obszaru o cechach metropolitalnych³⁵. Konsekwencjami takiego stanu rzeczy jest na przykład bardzo duży, codzienny przepływ osób ze strefy podmiejskiej (mieszkalnej) do centrum Poznania (ośrodek pracy, edukacji oraz administracji) i odwrotnie (patrz też: Bul 2012; Kaczmarek 2014a). W konsekwencji takiego zjawiska można zaobserwować dwa procesy zmian. Pierwszy dotyczy zmniejszania się liczby ludności w granicach miasta (*urban shrinkage*), połączonego często z nasilaniem się problemów ekonomicznych i społecznych, a drugi odnosi się do migracji mieszkańców miasta na obszary podmiejskie³⁶ (*urban sprawl*). Oba procesy są ze sobą powiązane na zasadzie sprzężenia zwrotnego, a ich konsekwencją dla analizowanego ośrodka są między innymi poważne problemy komunikacyjne wynikające ze zwiększania się odległości pomiędzy strefą zamieszkania a strefą pracy. Prowadzi to do wzrostu potrzeb transportowych (Wachowiak

2016), najczęściej zaspokajanych własnym (indywidualnym) środkiem transportu, a tym samym do nacisków na rozwój kosztownej infrastruktury drogowej. Przyczynia się to do zjawiska kongestii drogowej (za: Gadziński 2013) związanej z rozwojem suburbanizacji oraz strefą oddziaływania ośrodka miejskiego w ramach codziennych dojazdów. Próbując wyznaczyć „strefę oddziaływania” Poznania, należy rozważyć szeroko rozumiany stopień intensywności kontaktów danego rodzaju z centrum układu (Kaczmarek 2012), który w zakresie dojazdów do pracy czy szkoły (zasięg rynku pracy i ośrodka edukacyjnego) obejmuje ośrodki oddalone nawet o 60 km (Wachowiak 2016).

Pełnienie funkcji centrum ośrodka metropolitalnego niesie ze sobą poważne konsekwencje dla funkcjonowania poznańskiego systemu transportowego i jest jednym z najważniejszych zewnętrznych czynników, które należy uwzględnić w niniejszej analizie. Jego wpływ na konkretne elementy obsługi komunikacyjnej zostanie przedstawiony bardziej szczegółowo w kolejnych częściach diagnozy z zachowaniem podziału na poszczególne podsystemy transportowe.

8.3. Sieć drogowa – podsystem transportu indywidualnego oraz polityka parkingowa

Obszar rewitalizacji obejmuje tereny, na których występuje duże zagęszczenie wielu funkcji – będących „generatorami ruchu” (motywacjami podróży) – m.in. mieszkaniowej, usługowej, miejsc pracy, administracyjnej, edukacyjnej oraz wielu innych.

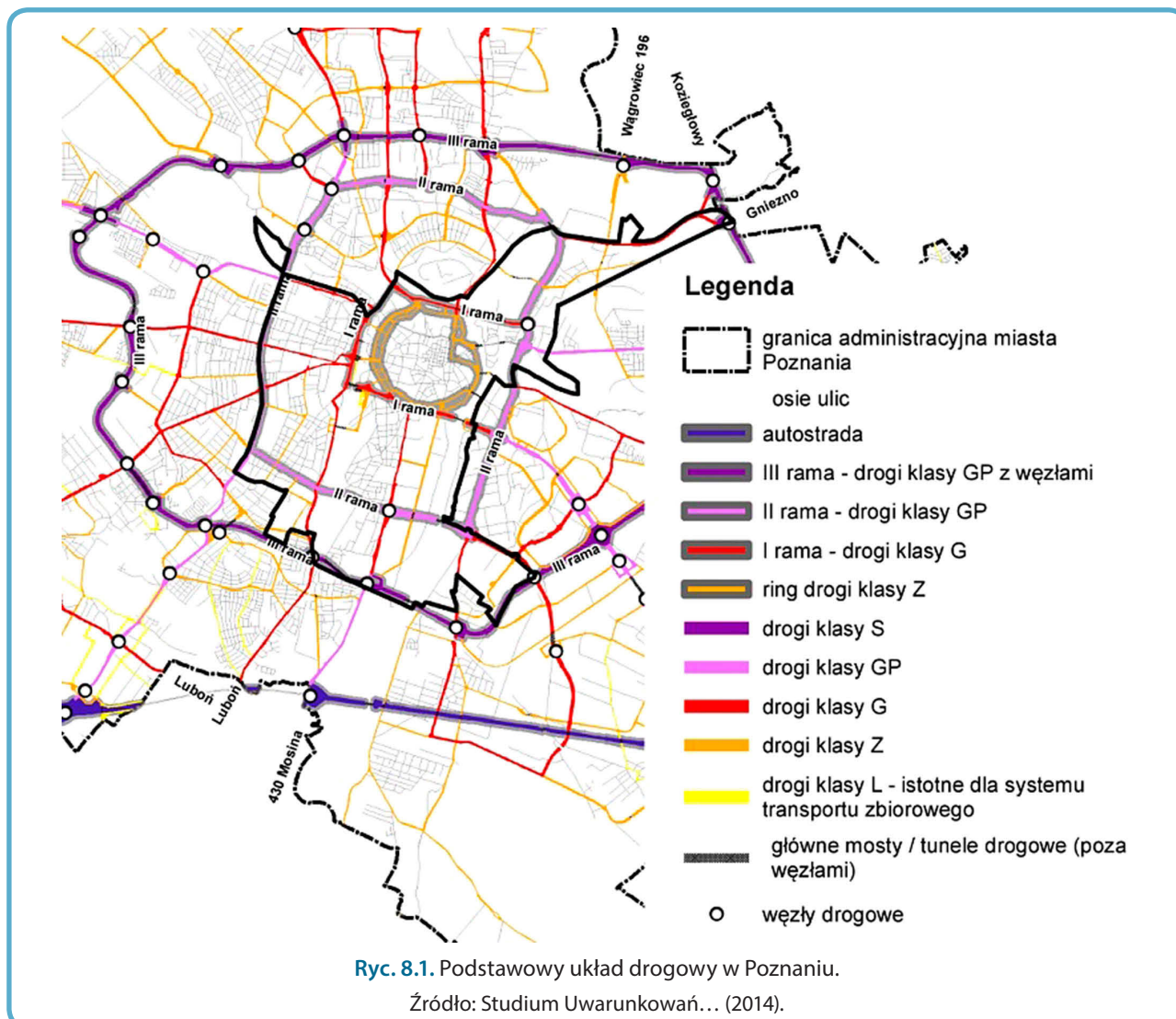
³⁵ Obszar metropolitalny tworzy miasto o wiodących cechach społeczno-gospodarczych, nazywane ośrodkiem centralnym bądź metropolitalnym. Układ taki uzupełniany jest przez zbiór jednostek osadniczych silnie zintegrowanych funkcjonalnie i przestrzennie z metropolią, a istotą powiązań na tym obszarze są przepływy ludzi, dóbr, kapitału i informacji (Czyż 2009).

³⁶ Oba wymienione procesy często prowadzą do degradacji tkanki miejskiej oraz wytwarzania się problemów społecznych czy gospodarczych a ich następstwem często jest potrzeba przeprowadzenia działań rewitalizacyjnych.

Można zatem stwierdzić, że struktura funkcjonalno-przestrzenna obszaru rewitalizacji jest w pewien sposób podporządkowana funkcji transportowej, a przestrzenie publiczne stanowią czynnik przemieszczania się. Oczywiście dotyczy to w dużej mierze ruchu pieszego czy rowerowego, jednak nie należy zapominać o specyficznym układzie drogowym miasta Poznania, który nie jako „wpuszcza” ruchu samochodowy w obręb centrum miasta. Sytuacja taka wprowadza wiele potencjalnych płaszczyzn konfliktowych pomiędzy użytkownikami przestrzeni na obszarze rewitalizacji, który z uwagi na swój charakter powinien raczej preferować właśnie ruch pieszy, rowerowy oraz komunikację zbiorową. Najważniejszymi elementami, które tworzą układ drogowy dla transportu kołowego na obszarze rewitalizacji, są dwie tzw. ramy komunikacyjne (ryc. 8.1):

- I rama komunikacyjna, droga klasy głównej stanowiąca obwodnicę ścisłego centrum miasta, przebiegająca w ciągu ulic: Jana Pawła II, Królowej Jadwigi, Stanisława Matyi, most Dworcowy, Roosevelta, Pułaskiego, Przepadek, Niepodległości, Solnej, Wolnicy, Małe Garbary, Estkowskiego, Prymasa Wyszyńskiego;
- II rama komunikacyjna, droga główna o ruchu przyspieszonym, stanowiąca obwodnicę śródmieścia, przebiegająca w ciągu ulic: Solidarności, Serbskiej, Lechickiej, A. Hłonda, Podwale, Jana Pawła II, Zamenhofska, Hetmańskiej, Reymonta, Przybyszewskiego, Żeromskiego, Niestachowskiej, Witosa.

Centrum Poznania oraz jego śródmieście są celem podróży nie tylko dla mieszkańców miasta, ale i całej aglomeracji. Według danych przedstawionych

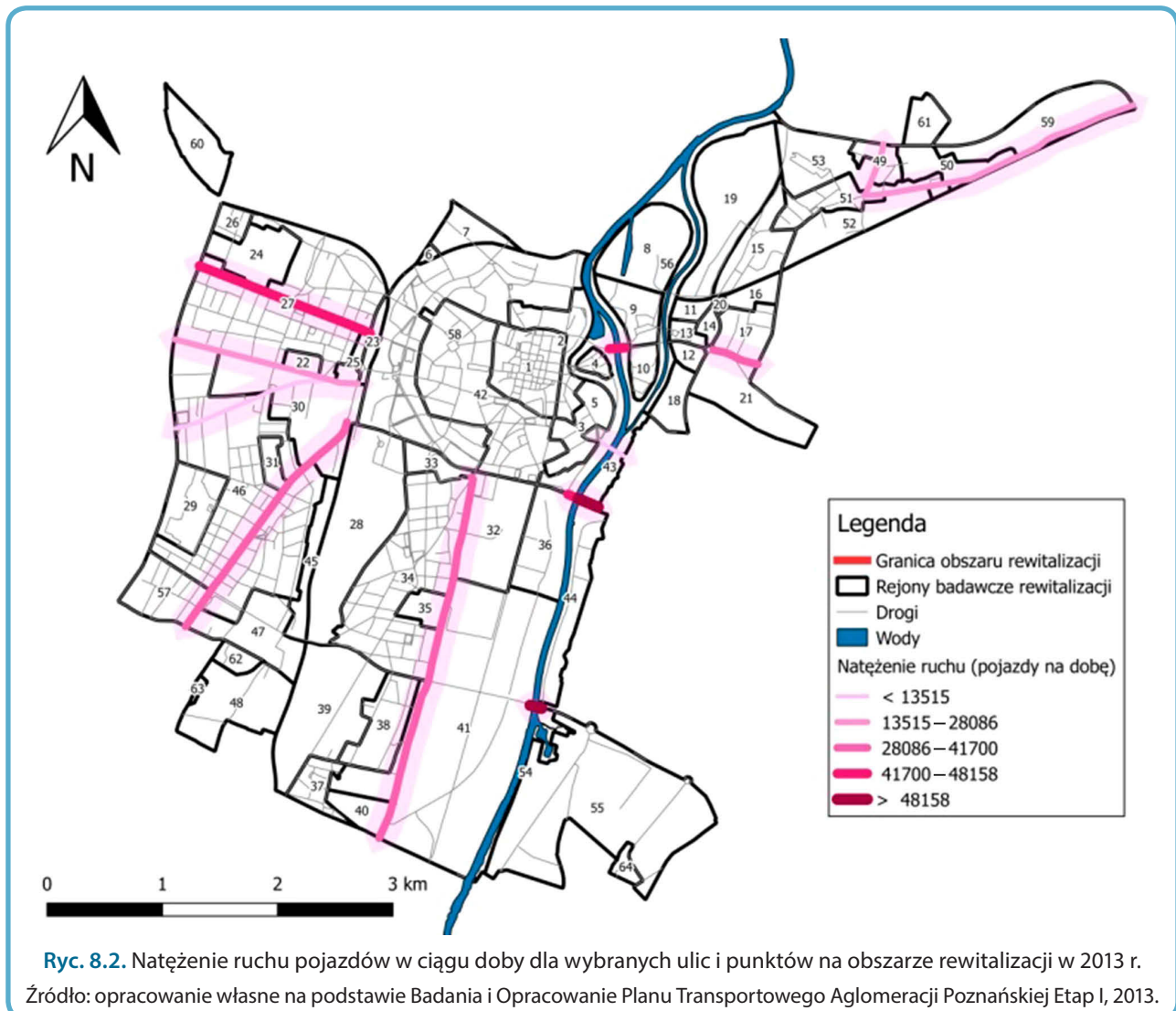


w planie transportowym aglomeracji poznańskiej w 2013 r. do centrum Poznania w porannych godzinach szczytu wjeżdża do 250 tys. samochodów osobowych, czyli blisko 83% wszystkich pojazdów³⁷. Należy również zwrócić uwagę na fakt, że są to w dużej mierze dane dotyczące migracji wahań mieszkańców strefy podmiejskiej, a więc w godzinach popołudniowego szczytu natężenia ruchu zachodzi sytuacja odwrotna – z centrum Poznania wyjeżdża do 250 tys. samochodów osobowych. Na samym obszarze rewitalizacji obejmującym ściśle centrum miasta jest to oczywiście mniejsza liczba pojazdów (ryc. 8.2), jednakże nadal będąca dużym obciążeniem dla sieci drogowej. Przedstawione poniżej dane obejmują jedynie ulice, potoki

³⁷ Badania i Opracowanie Planu Transportowego Aglomeracji Poznańskiej Etap I, 2013.

ruchu, skierowane promieniście w stronę centrum miasta – obszaru rewitalizacji. Taki sposób zaprezentowania danych ma na celu identyfikację zjawiska przepływu dużej ilości samochodów osobowych ze wszystkich stron do i z obszaru rewitalizacji. Dane zestawione kompleksowo dla wszystkich ulic w obrębie centrum Poznania mogłyby być nieczytelne i nie oddawać w pełni charakteru problemu.

Jak można zauważyć, największe natężenie ruchu pojazdów (pow. 40 tys. na dobę) cechuje stronę wschodnią obszaru rewitalizacji (most Bolesława Chrobrego, ul. Estkowskiego, most Królowej Jadwigi, ul. Bolesława Krzywoustego, most Przemysła I oraz ul. Hetmańską), a nieco mniejsze stronę zachodnią (ulice: Dąbrowskiego, Grunwaldzka, Bukowska oraz Głogowska).



Pomimo coraz lepszych warunków do podróży środkami komunikacji zbiorowej duża część osób udająca się w rejon obszaru rewitalizacji wybiera samochód jako środek transportu. Wskaźnik wykorzystania samochodu w podróżach wyraźnie wzrasta (ok. 3% rocznie), jeśli uwzględnić procent gospodarstw domowych zmotoryzowanych w Poznaniu – 52,9% oraz w powiecie poznańskim – 77,6%³⁸. Jednocześnie należy zauważyć malejący udział transportu zbiorowego. Miasto Poznań podejmuje różne działania mające na celu ograniczenie ruchu samochodowego (np. wprowadzenie płatnych stref parkowania czy uspokajanie ruchu za pośrednictwem strefy Tempo 30), jednak uciążliwość związana z presją motoryzacyjną na badanym obszarze jest bardzo duża.

Wzmożony ruch samochodowy na terenach śródmiejskich Poznania, w szczególności w godzinach szczytu komunikacyjnego, jest skutkiem wielu negatywnych zjawisk, m.in. braku płynności samego ruchu (zjawisko kongestii komunikacyjnej) – również w przypadku komunikacji zbiorowej, pieszej czy rowerowej w miejscach kolizyjnych (bariery przestrzenne – np. I rama komunikacyjna). Do katalogu problemów wynikających z omawianego zjawiska należy również zaliczyć nadmierny hałas w obrębie obszaru rewitalizacji, nadmierną emisję CO₂ oraz pyłów PM 10 i PM 2,5 czy konieczność przeznaczania coraz większej powierzchni dla kierowców, takich jak np. parkingi, kosztem innych użytkowników przestrzeni. Jest to problem szczególnie zauważalny w obrębie obszarów o niewystarczająco wykształconej sieci dróg zbiorczych i lokalnych, w efekcie czego niektóre ulice służą właśnie do obsługi przyległych terenów i parkowania samochodów. Rodzi to wspomniane konflikty przestrzenne, m.in. na ulicach Dąbrowskiego, Głogowskiej, Bukowskiej, Dolnej Wildzie i Garbarach, które miejscowo spełniają głównie funkcję parkingową. Kwestia parkowania samochodów jest naturalną konsekwencją tak intensywnego ruchu samochodowego, przy zlokalizowaniu większości celów podróży dla użytkowników właśnie w centrum miasta.

W Poznaniu funkcjonuje płatna strefa parkowania obejmująca tereny centrum miasta oraz śródmieścia, znajdująca się w dużej części na obszarze rewitalizacji

³⁸ Dane pozyskane z dokumentu Badania i Opracowanie Planu Transportowego Aglomeracji Poznańskiej Etap I, 2013 (stan na rok 2013).

(ryc. 8.3). Dostępną liczbę miejsc parkingowych w poszczególnych podstrefach przedstawiono w tabeli 8.2.

Tabela 8.2. Liczba miejsc postojowych w płatnej strefie parkowania w 2012 r.

Podstrefa	Liczba miejsc postojowych	%
Podstrefa A	7117	77
Podstrefa B	1486	16
Podstrefa C	683	7
Razem	9236	100

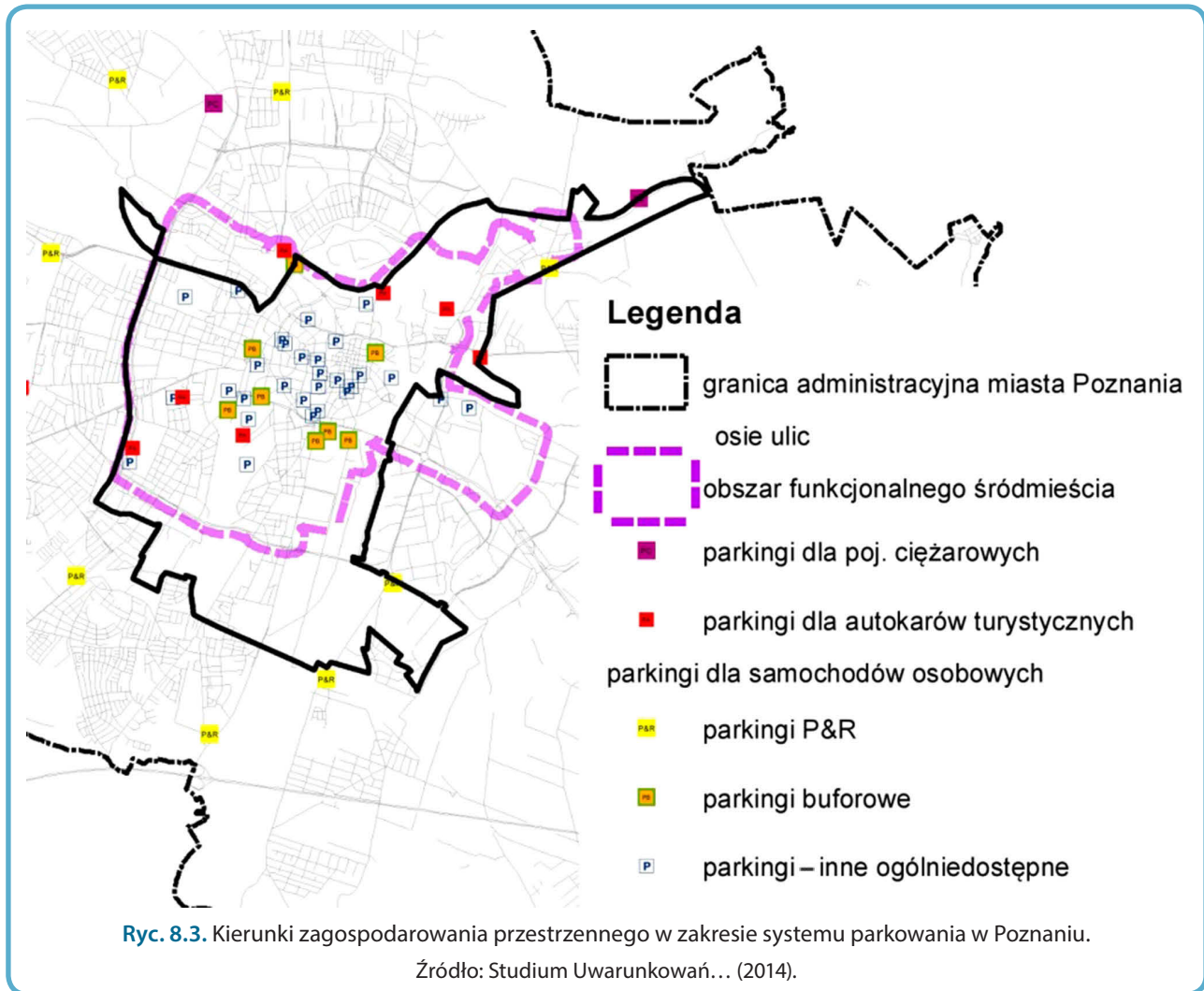
Źródło: Zintegrowany Program... (2013).

Należy przy tym pamiętać, że wymieniona liczba miejsc parkingowych obejmuje miejsca wydzielone w strefie. Można zatem założyć, że przy tak dużych dysproporcjach pomiędzy liczbą samochodów wjeżdżających do obszaru rewitalizacji a liczbą dostępnych miejsc parkingowych dochodzi do sytuacji bardzo intensywnego wykorzystania pozostałej przestrzeni, na której nie obowiązuje zakaz parkowania. Sytuacja ta rodzi wcześniej wspomniany konflikt pomiędzy użytkownikami przestrzeni, ze względu na jej intensywne wykorzystanie przez kierowców samochodów przy jednoczesnych ograniczeniach dla pieszych lub rowerzystów.

Do innych problemów związanych z tą sferą indywidualnego transportu należy zaliczyć także obniżenie bezpieczeństwa wynikające z parkowania przy ruchliwych drogach i w obrębie przestrzeni publicznych, niedostatek parkingów o charakterze strategicznym na zasadzie Park&Ride (zaparkuj i jedź transportem miejskim) oraz problemy z parkowaniem większych gabarytowo pojazdów, np. ciężarowych i autobusów.

Aktualnie trzeba jednak stwierdzić, że większość podjętych działań nie ma charakteru kompleksowego i nie przyczynia się do ograniczania problemów w wyżej wymienionym zakresie w wystarczający sposób. Na obszarze rewitalizacji nadal brakuje wielopoziomowych parkingów i parkingów w systemie Park&Ride umożliwiających przesiadkę z transportu indywidualnego na zbiorowy w zadowalających warunkach.

Spośród skutecznie zaimplementowanych rozwiązań należy wymienić miejscową reorganizację



parkowania w celu podniesienia jakości niektórych przestrzeni publicznych oraz systematyczne powiększanie strefy płatnego parkowania jako narzędzia zniechęcającego do wyboru transportu indywidualnego w centrum miasta i śródmieściu. Obecną liczbę samych parkingów w danym systemie przedstawiono na rycinie 8.3 z uwzględnieniem obszaru rewitalizacji.

Mając na uwadze liczbę samochodów oraz intensywność codziennych potoków samochodowych w obrębie obszaru rewitalizacji można stwierdzić, że obecna liczba parkingów jest niewystarczająca dla ich obsługi. Jednocześnie należy zaznaczyć, że powiększenie przestrzeni parkingowej będzie prowadzić do zintensyfikowania konfliktu pomiędzy użytkownikami przestrzeni w centrum miasta. Za rozwiązanie można zatem przyjąć reorganizację systemu parkowania na taki, który będzie zapewniał dostateczną przestrzeń parkingową poza obszarem rewitalizacji

i dogodne warunki przesiadki pomiędzy indywidualnym środkiem transportu a komunikacją zbiorową w celu dotarcia do centrum miasta (parkingi w systemie Park&Ride). Ważną rolę we wspomnianym systemie parkingów będą pełniły pętle tramwajowe i autobusowe komunikacji miejskiej oraz kolejowe dworce miejskie. Są to punkty istotne ze względu na potencjał, jaki mają dla stworzenia sieci węzłów przesiadkowych pomiędzy koleją, samochodem oraz komunikacją miejską.

Szczególnie cenne dla użytkowników przestrzeni na obszarze rewitalizacji wydaje się dalsze poszerzenie i usprawnianie strefy Tempo 30. Należy jednak pamiętać, że powinna ona pełnić zasadniczą rolę w poprawie bezpieczeństwa dla użytkowników pieszych, rowerzystów oraz w nadaniu priorytetu komunikacji zbiorowej, z kolei jej drugorzędna rola powinna polegać na powiększaniu przestrzeni

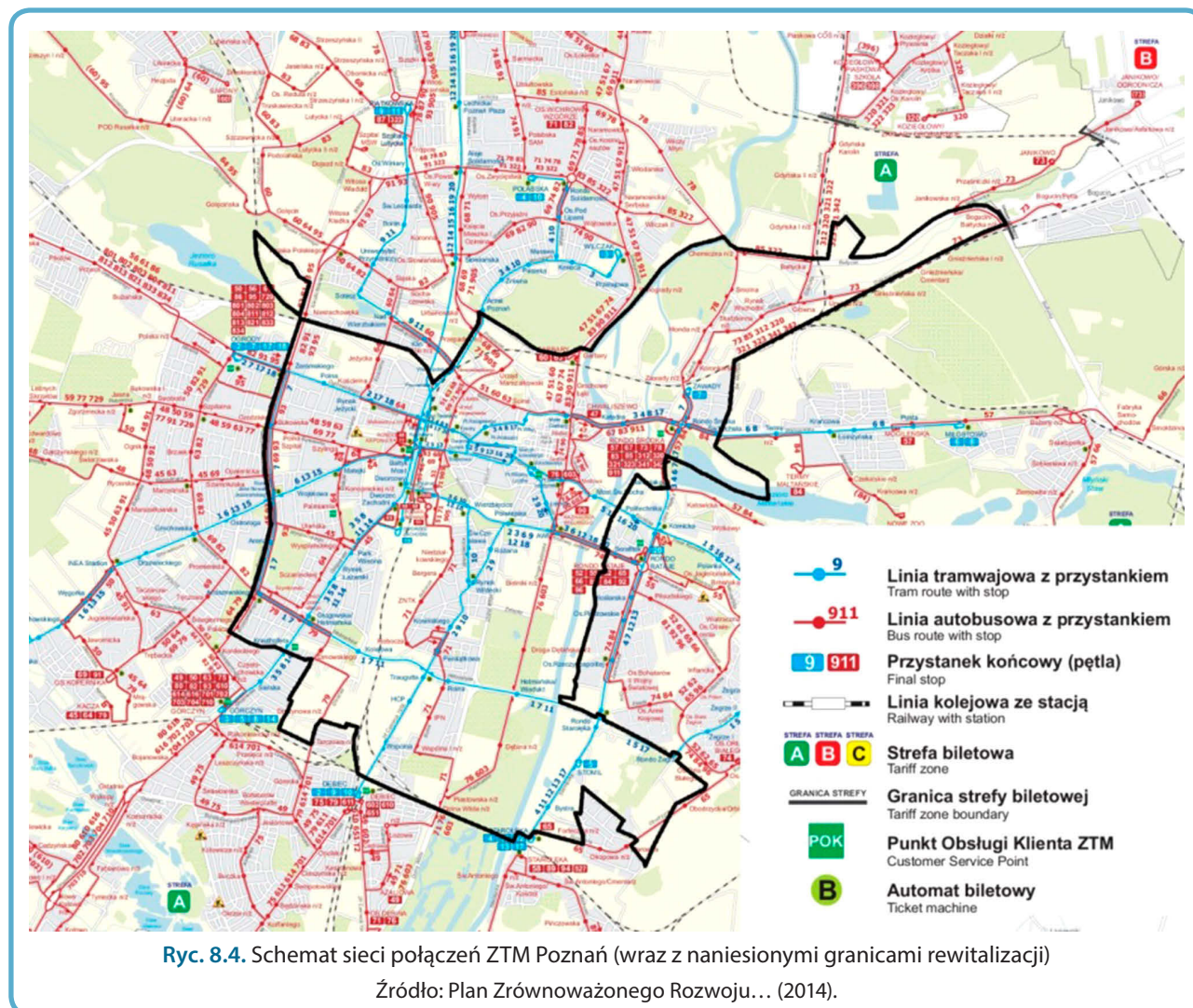
dostępnej dla mieszkańców oraz poprawie jej estetyki. Dlatego trzeba rozważyć dotychczasowe rozwiązania zastosowane w obrębie poznańskiej strefy Tempo 30, pamiętając, że jej zagospodarowanie może być tymczasowe, co pozwala „testować” wiele wariantów i rozwiązań.

8.4. Sieć komunikacji publicznej – podsystem transportu zbiorowego

W Poznaniu, a tym samym na obszarze rewitalizacji skupionym w centrum miasta, bardzo dobrze rozwinięta jest sieć zbiorowego transportu publicznego. Składają się na nią sieć połączeń tramwajowych jako podstawa podsystemu oraz sieć połączeń

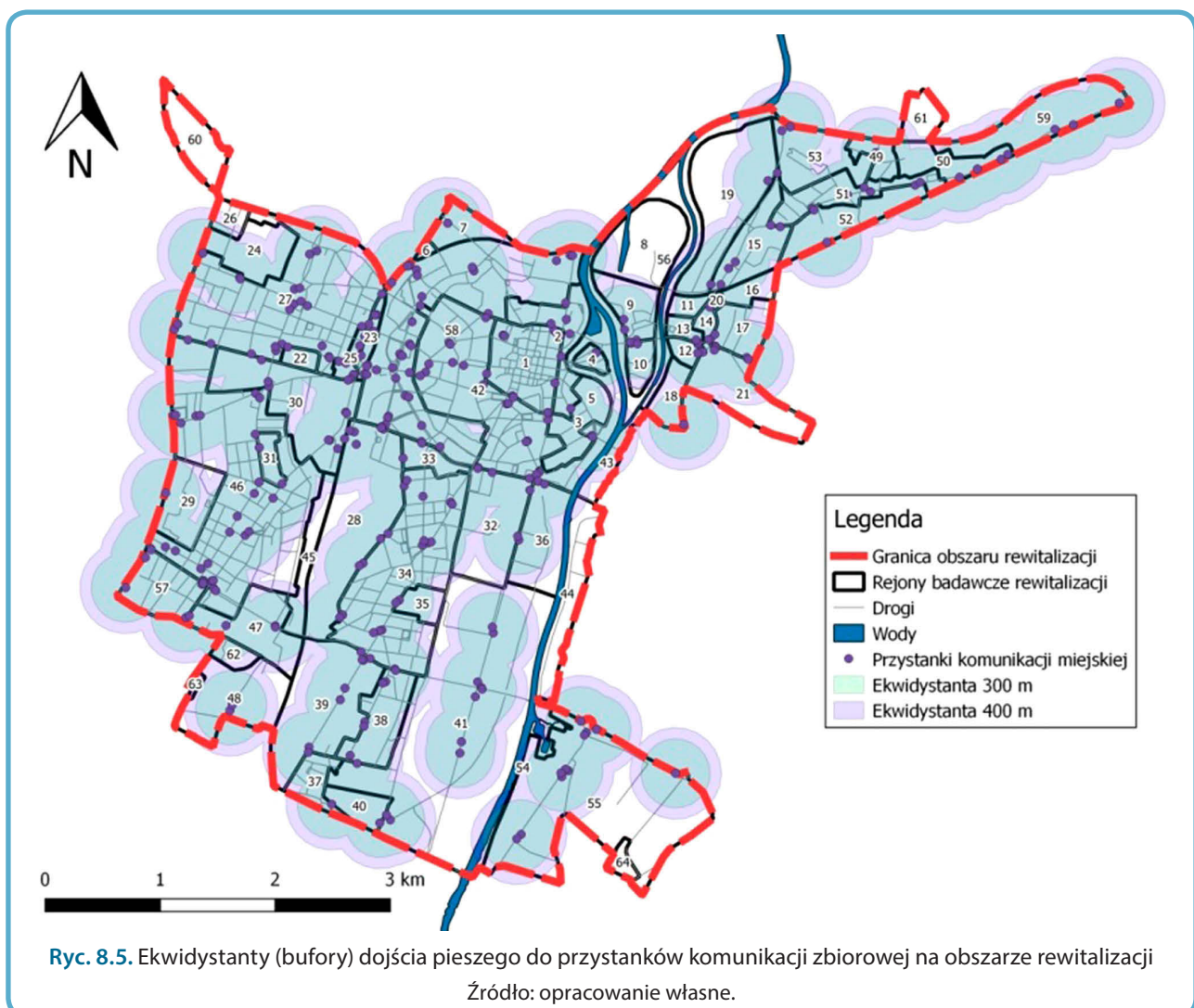
autobusowych jako jej uzupełnienie (ryc. 8.4). Dodatkowym elementem podsystemu transportu publicznego, jednakże w zakresie indywidualnym, jest transport rowerowy w postaci roweru miejskiego. Zostanie on omówiony szerzej w dalszej części niniejszego opracowania ze względu na jego szczególne znaczenie.

W kwestii dostępności publicznego transportu zbiorowego na obszarze rewitalizacji praktycznie nie wyróżnia się rejonów całkowicie jej pozbawionych. Różnice zachodzą natomiast w kwestii jakości dostępu do komunikacji zbiorowej oraz w innych aspektach związanych z jej funkcjonowaniem. Zgodnie z zasadami projektowania urbanistycznego, wyznaczając ekwidystanty dojścia pieszego na poziomie 400 m od pojedynczych przystanków, można zaobserwować praktycznie całkowite pokrycie obszaru



rewitalizacji ich „zasięgiem oddziaływania”. Należy jednak uwzględnić również ekwidystantę 300 m dościa pieszego z uwagi na częste występowanie barier przestrzennych pomiędzy miejscem zamieszkania potencjalnego pasażera a przystankiem komunikacji zbiorowej (tzw. „wydłużenie drogi”). Rzadkością jest także sytuacja, w której droga z miejsca zamieszkania do przystanku przebiega w linii zbliżonej do prostej. Jedynymi obszarami znajdującymi się poza wyznaczonymi „buforami dościa” są niektóre przestrzenie w obrębie dzielnicy Wilda, Starołąka oraz Główna. Zachodzi zatem silna potrzeba rozbudowy sieci tramwajowej lub wytyczenia nowych tras autobusowych zwłaszcza dla terenów mieszkaniowych poza wyznaczonymi buforami dościa. Jednocześnie należy zwrócić szczególną uwagę na warunki przesiadki pomiędzy różnymi formami transportu zbiorowego

na omawianych obszarach oraz na kwestię terenów o funkcji mieszkaniowej w bezpośrednim sąsiedztwie granic obszaru rewitalizacji. Wykraczają one co prawda poza zakres przestrzenny niniejszego opracowania, ale nie można całkowicie pominąć ich roli w kształtowaniu potrzeb transportowych, planując dalszy rozwój sieci transportu zbiorowego lub jej modernizację. Na osobną wzmiankę w zakresie dostępności fizycznej zasługują także tereny nadwarciańskie, stanowiące szczególne przestrzenie o charakterze rekreacyjno-wypoczynkowym. Znajdują się one poza wyznaczonymi ekwidystantami, jednakże główną rolę w zakresie ich „obsługi” pełnić będzie sieć komunikacji rowerowej. Wyniki analizy związane z fizyczną dostępnością przystanków komunikacji zbiorowej prezentuje rycina 8.5.

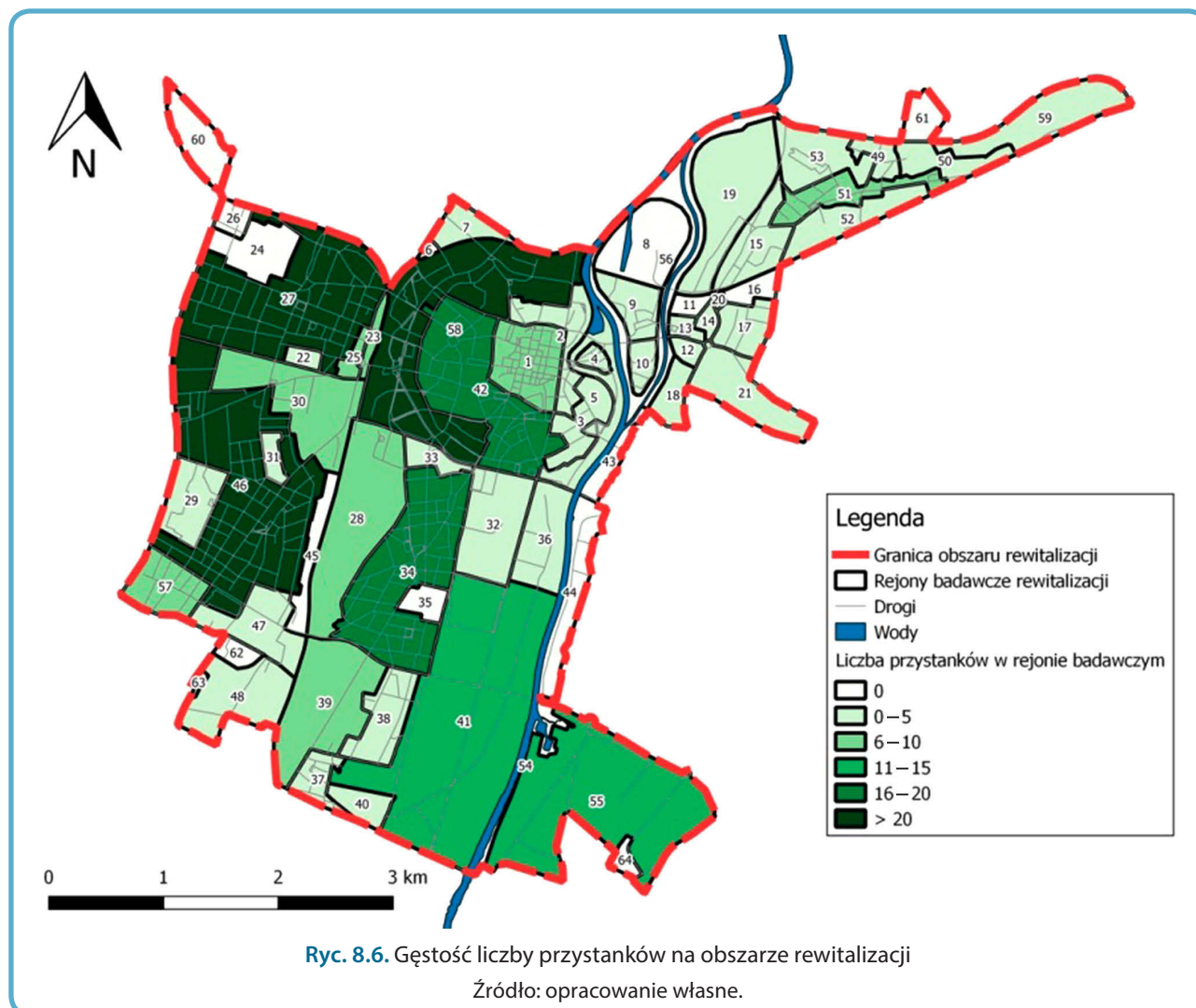


Przedstawione wyżej wyniki można porównać z analizą w zakresie ilości przystanków przypadających na rejony badawcze rewitalizacji (podobszary). Najbardziej kompleksowym wskaźnikiem w tym zakresie byłoby tzw. „obciążenie” przystanków komunikacji zbiorowej, uwzględniające gęstość zaludnienia na tychże podobszarach. Jednakże ze względu na przyjęty charakterystyczny podział oraz różnice w funkcji pojedynczych podobszarów (funkcja niemieszkaniowa) mogłoby to doprowadzić do sformułowania błędnych wniosków. Z tego powodu zdecydowano się na porównanie z całkowitą liczbą przystanków występującą na danym podobszarze rewitalizacji. Wyniki pokazano na rycinie 8.6.

Największą gęstością liczby przystanków (powyżej 20) cechują się obszary Jeżyc, Łazarza oraz zachodniej części śródmieścia. Najmniejszą z kolei tereny „peryferyjne”, czyli dzielnice Główna, Starołęka, Śródka

oraz Górczyn. Po raz kolejny podkreśla to wcześniej wspomnianą silną potrzebę rozbudowy oraz integracji komunikacji zbiorowej na tych obszarach.

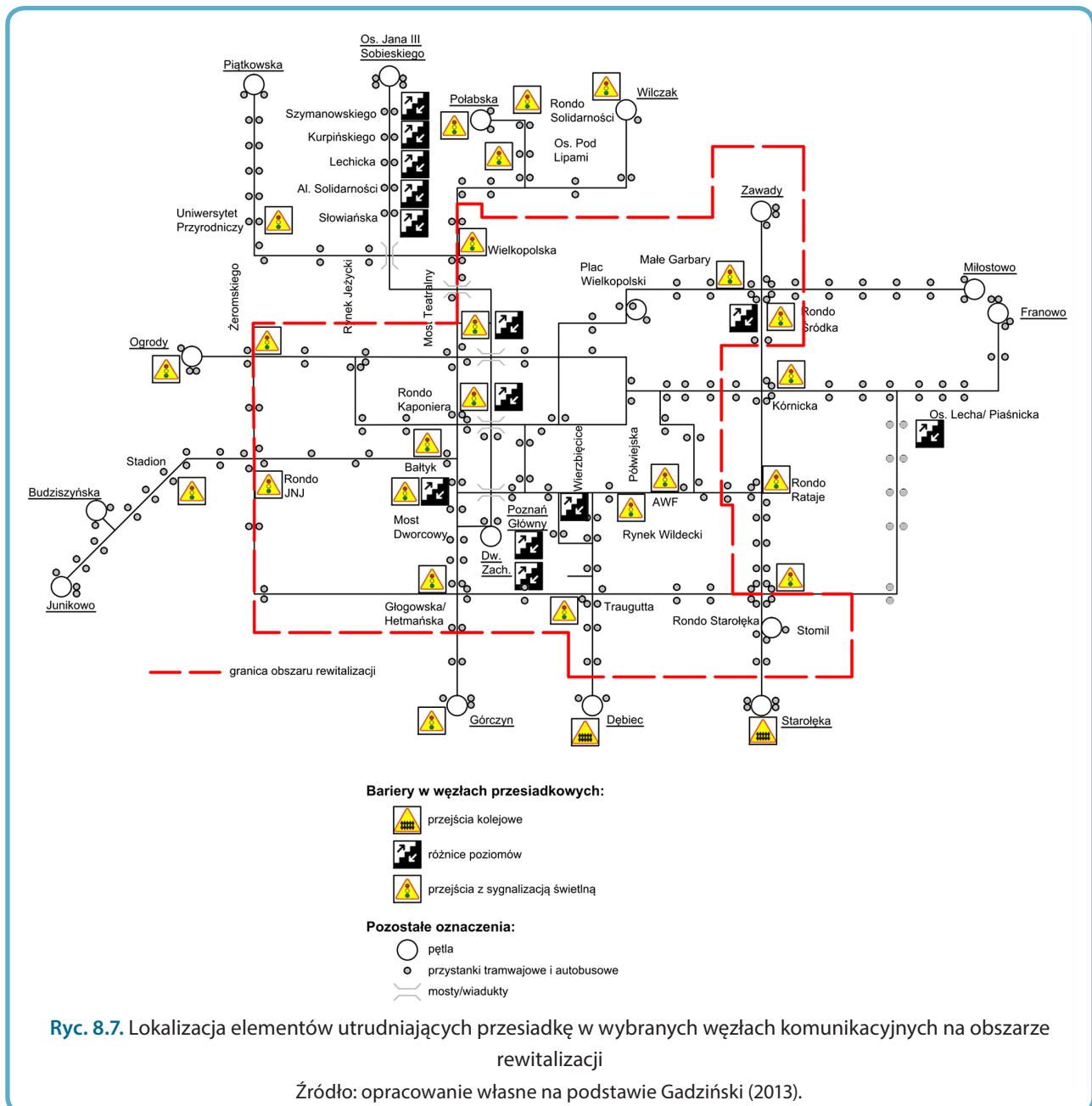
Oceniając zatem fizyczną dostępność komunikacji zbiorowej na poszczególnych terenach w Poznaniu, należy stwierdzić, że większość wymienionych obszarów charakteryzuje się dostępnością komunikacji publicznej, chociaż na różnym poziomie. Poziom ten jest warunkowany wcześniej wspomnianymi barierami przestrzennymi lub innymi czynnikami utrudniającymi dotarcie do środków komunikacji publicznej. Należy również pamiętać, że w czasie podróży komunikacją miejską często zachodzi potrzeba zmiany jej formy (np. z autobusu na tramwaj) lub kierunku przemieszczania się, czyli danej linii tramwajowej lub autobusowej, zależnie od celu podróży. Do kwestii dostępności trzeba zatem podchodzić możliwie indywidualnie, rozpatrując ją na poziomie pojedynczych



przystanków lub węzłów przesiadkowych. Wyniki analizy w zakresie czasu potrzebnego na przesiadkę, barier przestrzennych występujących przy węzłach przesiadkowych oraz ogólnych warunków przesiadki przedstawiono na rycinach 8.7 i 8.8.

Na podstawie powyższych analiz można wysnuć wniosek, że najgorszymi warunkami przesiadki oraz największym zagęszczeniem barier przestrzennych cechują się niestety węzły przesiadkowe na obszarze rewitalizacji. Są to w szczególności węzły takie, jak: most Teatralny, rondo Kaponiera, Dworzec Zachodni, Dworzec Główny, most Dworcowy, rondo Śródka,

rondo Starołęka oraz przystanki w ciągu ul. Dąbrowskiego. Uzyskane wyniki są zaskakujące w szczególności dla nowych obiektów węzłowych, takich jak rondo Kaponiera czy Dworzec Główny. Najczęstszą przyczyną takiej sytuacji jest brak projektowania węzłów przesiadkowych jako całości (możliwie skupionych na jednym przystanku – układ „drzwi w drzwi”), a jedynie umieszczanie przystanków danego środka transportu w bliskim sąsiedztwie, czasami tylko powiązanych ujednoczoną infrastrukturą (dobrym przykładem takiej sytuacji jest obecny układ przystanku most Teatralny na różnych poziomach).

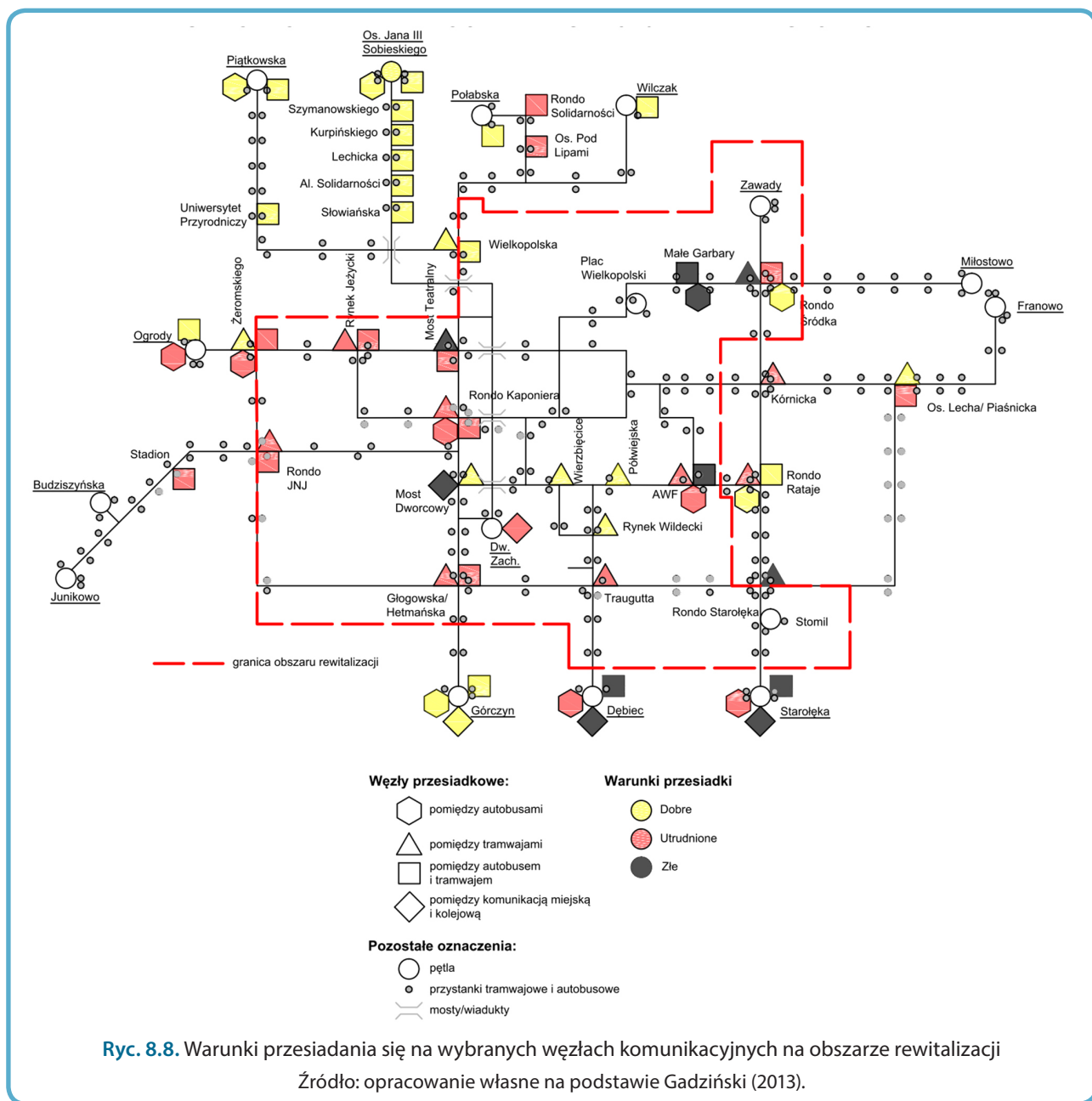


Kolejnym problemem dotyczącym zarówno węzłów przesiadkowych, jak i pojedynczych przystanków jest brak jednolitej informacji pasażerskiej z uwzględnieniem różnych form transportu zbiorowego oraz możliwości przesiadki pomiędzy nimi (przykładem może być brak powiązania systemu informacji pasażerskiej pomiędzy poziomami ronda Kaponiera lub mostu Teatralnego).

Osobną sprawą pozostaje też natężenie występowania barier przestrzennych w węzłach przesiadkowych, szczególnie uciążliwych dla osób z niepełnosprawnościami. Kwestia przystosowania

przystanków komunikacji miejskiej do potrzeb niepełnosprawnych, głównie w ścisłym centrum obszaru rewitalizacji, również budzi wątpliwości i powinna być poprawiona z zachowaniem zasad projektowania uniwersalnego. Działania takie należy podejmować przy jednoczesnej modernizacji taboru komunikacji publicznej, zwłaszcza tramwajowej, oraz projektowaniu przystanków typu wiedeńskiego w obrębie stref uspokojonego ruchu.

Przedmiotem analizy w zakresie poziomu obsługi komunikacyjnej był również stan techniczny infrastruktury tramwajowej. W szczególności analiza

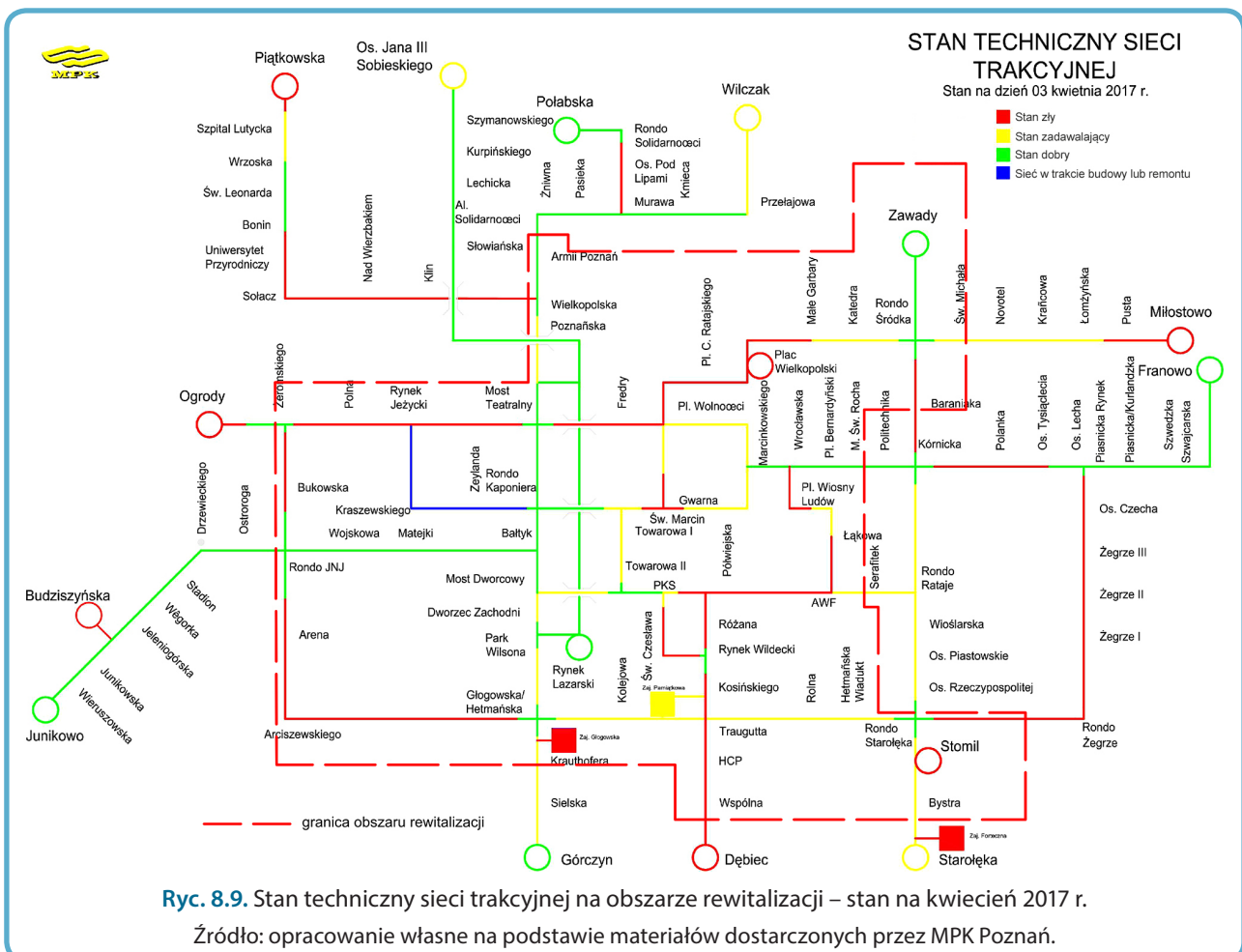


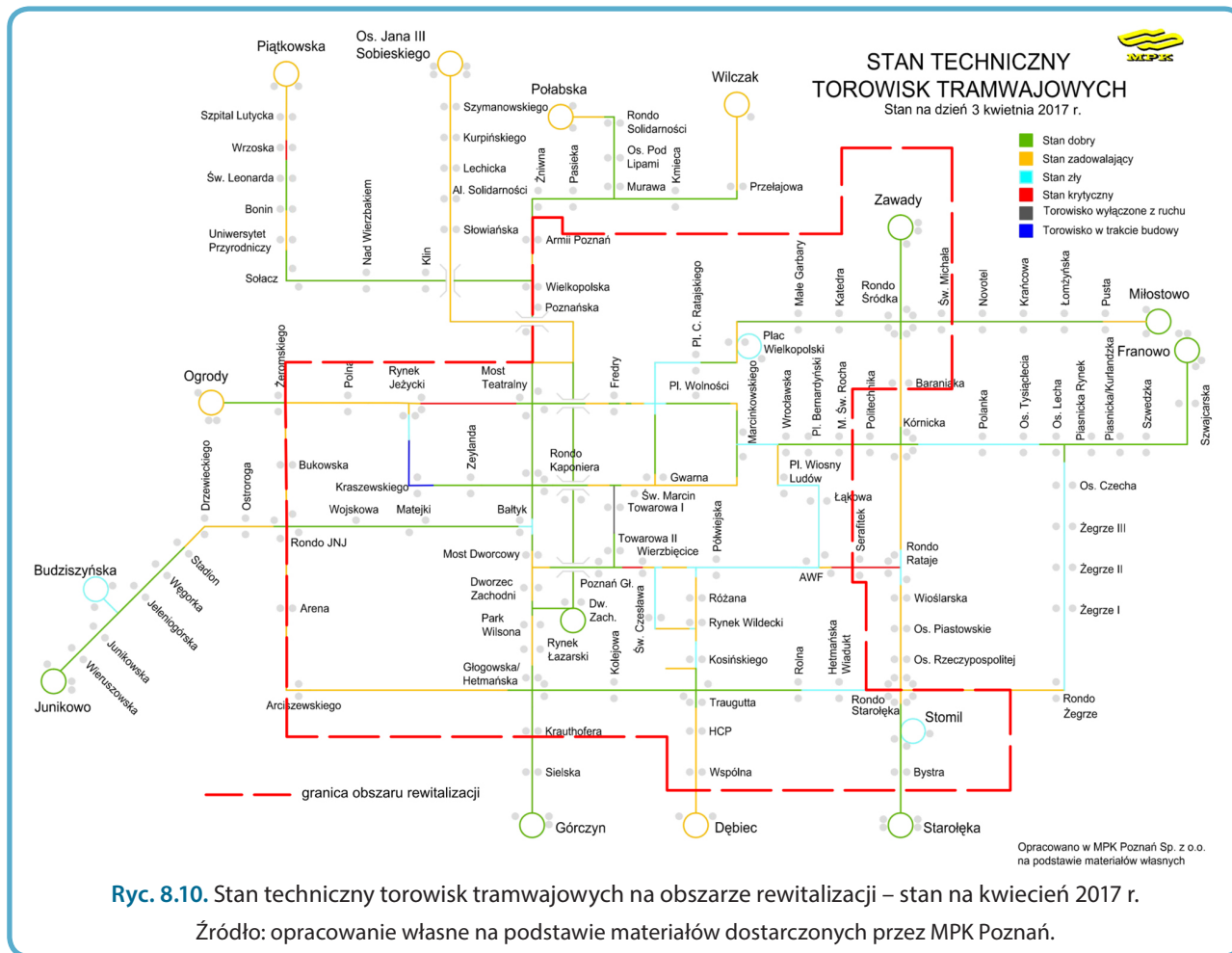
dotyczyła stanu technicznego sieci trakcyjnej oraz torowisk tramwajowych, które w znacznej mierze mogą obniżyć jakość obsługi (zmniejszać komfort oraz prędkość pojazdów szynowych) i prowadzić do sytuacji niebezpiecznych lub awarii powodujących czasowe wyłączenie danej linii z użytku albo w skrajnej sytuacji uszkodzenie pojazdów szynowych. Wyniki analizy przedstawiono na rycinach 8.9 i 8.10.

Najgorszym stanem technicznym w wyżej wymienionym zakresie cechuje się infrastruktura w ciągu ulic Dąbrowskiego, Królowej Jadwigi, Strzeleckiej, Mielżyńskiego oraz Dolnej Wildy. Ze względu na strategiczną rolę tych odcinków jest to przyczynek do podjęcia działań na rzecz przywrócenia poprawnego stanu technicznego infrastruktury, a tym samym poprawienia jakości obsługi komunikacyjnej.

8.5. Sieć komunikacji rowerowej – ruch rowerowy

Coraz większą rolę w Poznaniu zaczyna odgrywać podsystem komunikacji rowerowej. Można go podzielić na 2 formy: indywidualny ruch rowerowy oraz „rower miejski” stanowiący formę indywidualnego transportu publicznego (rower wypożyczony ze stacji dokującej za odpowiednią opłatą). Rower pozostaje najszybszym środkiem transportu do odległości 5 km dla centrum dużego miasta. Zyskuje on zatem duże znaczenie w szczególności na poznańskim obszarze rewitalizacji skupionym w centrum. Jako rower miejski ma również duży potencjał dla integracji kilku publicznych form transportu, trudnych do połączenia w inny sposób na terenach takich jak Stare Miasto, gdzie nie może być wprowadzona inna forma transportu publicznego ze względu na brak infrastruktury.





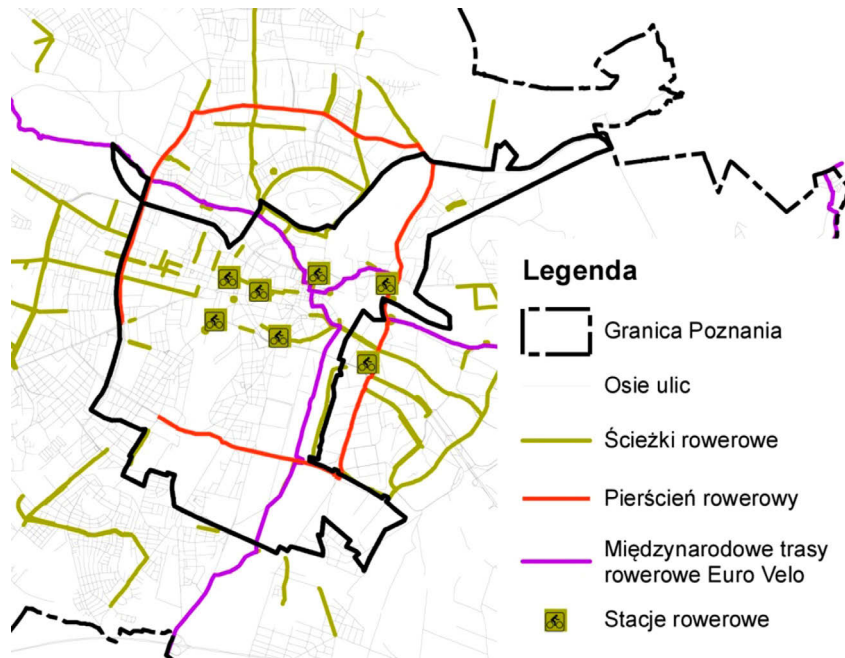
Ryc. 8.10. Stan techniczny torowisk tramwajowych na obszarze rewitalizacji – stan na kwiecień 2017 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie materiałów dostarczonych przez MPK Poznań.

Łączna długość ścieżek rowerowych w Poznaniu wynosi 121 km. Duża ich część znajduje się na obszarze rewitalizacji, w tym na terenie Starego Miasta, gdzie krzyżują się dwie międzynarodowe drogi rowerowe sieci EuroVelo. Warto odnotować, że ścieżki rowerowe w Poznaniu są połączone tzw. Pierścieniem Rowerowym, tworzącym ring otaczający centralną część miasta. Co więcej, w rejonie południowo-zachodniego brzegu Jeziora Maltańskiego mieści się tzw. Poznański Węzeł Rowerowy, w którym zbiegają się wszystkie turystyczne szlaki rowerowe w mieście. Węzeł ten stanowi element Wielkopolskiego Systemu Szlaków Rowerowych. Należy jednak zauważyć, że głównym problemem związanym z infrastrukturą rowerową na obszarze rewitalizacji jest nadal duża fragmentacja jej odcinków, nietworzących spójnego systemu ścieżek rowerowych. Trzeba też podkreślić, że często klasyfikuje się jako „ścieżki rowerowe” wspólne dla rowerzystów i pieszych, a tym samym mniej bezpieczne i wygodne ciągi spacerowe (zatem

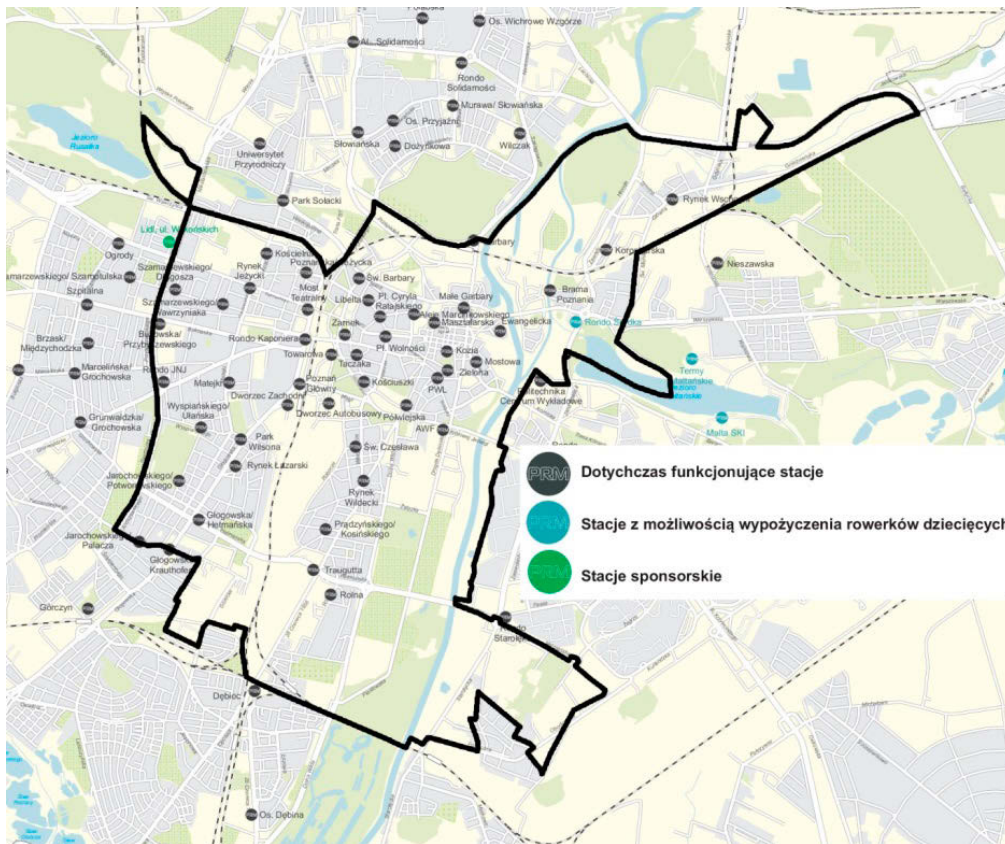
rzeczywista długość indywidualnych ścieżek rowerowych jest mniejsza). Infrastrukturę rowerową, przebiegającą przez obszar rewitalizacji przedstawiono na rycinie 8.11. Na miejską infrastrukturę rowerową składają się również wspomniane stacje Poznańskiego Roweru Miejskiego, którego operatorem jest niemiecka firma Nextbike. Ich lokalizację na obszarze rewitalizacji pokazano z kolei na rycinie 8.12.

Należy po raz kolejny zaznaczyć, że sieć ścieżek rowerowych na obszarze rewitalizacji cechuje się niestety brakiem spójności, rozczłonkowaniem, występowaniem licznych barier dla rowerzystów oraz niską jakością techniczną. Częstym problemem jest również lokalizacja stacji dokujących roweru miejskiego, która powinna być dostosowana do tzw. generatorów ruchu – czyli obiektów skupiających oraz generujących ruch rowerowy. Właściwy sposób lokalizacji pozwoliłby na wypożyczenie roweru i „oddanie” go w innej stacji dokującej znajdującej się możliwie blisko danego „częstego” celu podróży. Priorytetowe



Ryc. 8.11. Infrastruktura rowerowa w Poznaniu

Źródło: Studium Uwarunkowań... (2014).



Ryc. 8.12. Lokalizacja stacji Poznańskiego Rowera Miejskiego w 2017 r.

Źródło: Zarząd Transportu Miejskiego (<http://www.ztm.poznan.pl/komunikacja/rowery/pozna-ski-rower-miejski-prm/>).

wyduje się w takim razie działanie zmierzające do zacieśnienia współpracy pomiędzy władzami miasta Poznania a operatorem roweru miejskiego, mając również na uwadze odpowiednie rozmieszczenie stacji dokujących w sąsiedztwie przystanków komunikacji zbiorowej.

Analiza funkcjonowania systemu transportowego i obsługi komunikacyjnej jest w procesie rewitalizacji bardzo ważna. Istotą omawianej analizy powinno być ustalenie powiązań oraz zasięgu obsługi poszczególnych elementów tego systemu, świadome kształtowanie połączeń funkcjonalnych na obszarze rewitalizacji oraz próba określenia „korzystnego” systemu obsługi transportowo-komunikacyjnej (odpowiedniego dla ruchu pieszego, rowerowego, samochodowego i komunikacji zbiorowej). Takie podejście może doprowadzić do pozytywnych zmian na obszarze rewitalizacji i przyczynić się do stworzenia zrównoważonego systemu transportowego i obsługi komunikacyjnej zapewniającego racjonalne

natężenie ruchu, właściwą pojemność oraz odpowiednią dostępność komunikacyjną terenu. Są to niewątpliwie przedsięwzięcia na miarę procesu odnowy obszarów zdegradowanych.

8.6. Problemy i potencjały obszaru rewitalizacji w zakresie uwarunkowań transportowych

Przeprowadzone na potrzeby pracy badania, jak wspomniano, były częścią diagnostycznego opracowania Gminnego Programu Rewitalizacji dla Miasta Poznania. Specyfika takich badań zakłada zidentyfikowanie problemów oraz potencjałów w zakresie danej sfery, w tym przypadku – uwarunkowań transportowo-komunikacyjnych obszaru rewitalizacji. W związku z powyższym podsumowanie będzie przedstawione w formie tabeli prezentującej owe problemy oraz potencjały (tab. 8.3).

Tabela 8.3. Problemy i potencjały obszaru rewitalizacji w sferze transportowo-komunikacyjnej

Problemy obszaru rewitalizacji	Potencjały
<ul style="list-style-type: none"> – niewystarczająca ilość powiązań komunikacyjnych ulic i przejść dla pieszych między poszczególnymi zespołami urbanistycznymi i architektonicznymi w mieście – podniesiony poziom emisji dwutlenku węgla i poziom hałasu, drgań i wibracji przez ruch komunikacyjny – zły stan techniczny dróg i ulic – brak polityki parkingowej na obszarze miasta, w szczególności ograniczenia postoju samochodów wzdłuż ulic z obszaru rewitalizacji i zakazu postoju na wąskich uliczkach wokół rynku – uciążliwość ruchu samochodowego i parkingów w otoczeniu przestrzeni publicznych – niedostateczna ilość i jakość rozwiązań komunikacyjnych w zakresie transportu zbiorowego na terenie aglomeracji kolej dojazdowa (konsekwencja w postaci dużego ruchu samochodowego), miejscowo występowanie obszarów pozbawionych dostępu do komunikacji tramwajowej lub z bardzo ograniczoną dostępnością do komunikacji miejskiej – duże obciążenie infrastruktury drogowej i parkingowej duże natężenie ruchu pojazdów w centrum (rola Poznania jako centrum obszaru metropolitalnego) – brak integracji w organizacji i zarządzaniu transportem zbiorowym na poziomie aglomeracji – miejscowo złe warunki przesiadki pomiędzy formami transportu zbiorowego bariery przestrzenne, niedostosowanie rozwiązań, zły stan infrastruktury transportowej – miejscowo zły stan techniczny torowisk oraz infrastruktury tramwajowej – brak jednolitego systemu infrastruktury rowerowej (duża fragmentacja istniejącej) – niedostosowanie rozmieszczenia stacji rowerów miejskich do potrzeb użytkowników brak porozumienia w zarządzaniu pomiędzy organizatorem a władzami miasta – problemy z zakresu dostępności komunikacji publicznej – zanieczyszczenie powietrza związane ze zbyt dużym ruchem samochodowym w centrum miasta 	<ul style="list-style-type: none"> – korzystny układ drogowy ramy komunikacyjne pozwalający na rozwój stref „ruchu uspokojonego” w centrum miasta oraz integrację pomiędzy środkami transportu indywidualnego i zbiorowego – dobrze rozwinięta infrastruktura dworcowa kolejowe dworce miejskie umożliwiające integrację pomiędzy podsystemami transportowymi w skali aglomeracji – współpraca administracyjno-instytucjonalna na poziomie aglomeracji (Stowarzyszenie Metropolia Poznań) umożliwiające zawarcie porozumień w zakresie wspólnej organizacji transportu zbiorowego – dobrze rozwinięta sieć połączeń tramwajowych i autobusowych na terenie miasta

Źródło: opracowanie własne.

9. Analiza uwarunkowań technicznych obszaru rewitalizacji

Aspekt techniczny procesu rewitalizacji obejmuje zintegrowane działania na rzecz odnowy substancji materialnej miasta, z jednoczesną ochroną i wyeksponowaniem historycznego charakteru jego struktury urbanistycznej (Murzyn 2006). Zaawansowane zużycie techniczne i zestarzenie funkcjonalne budynków (w tym mieszkaniowych) oraz niedostateczne wyposażenie w infrastrukturę techniczną lub jej zły stan techniczny stanowią bowiem istotne kryteria delimitacji obszaru zdegradowanego, który może być predysponowany do prowadzenia prac z zakresu rewitalizacji. Przeciwdziałanie negatywnym zjawiskom technicznym obejmuje przede wszystkim rozwój i modernizację sieci infrastruktury, remonty obiektów budowlanych oraz stosowanie w budownictwie technik energooszczędnych. Oczywiście działania na rzecz technicznych walorów środowiska miejskiego same w sobie nie mają znamion procesu rewitalizacji, a są swego rodzaju asumptem do osiągnięcia priorytetowego celu rewitalizacji, jakim jest odpowiedź na problemy społeczne (Prusik, Żrobek 2014). Potrzeba inwestycji w infrastrukturę i budynki wynika z czynników, które decydują o wzajemnej komplementarności działań rewitalizacyjnych. Projekty tego typu dają szanse inwestowania na terenach przyległych, stymulują lokalną przedsiębiorczość, przekładają się na bezpieczeństwo publiczne oraz korzystnie wpływają na wizerunek obszaru, a co za tym idzie – na poprawę społecznej opinii o zrewitalizowanej dzielnicy i całym mieście (Muzioł-Węclawowicz 2009).

Jak wskazują dotychczasowe doświadczenia w prowadzeniu rewitalizacji w Polsce, problem degradacji obiektów budowlanych i infrastruktury dotyczy szczególnie starych centralnych dzielnic śródmiejskich (np. Jarczewski 2009; Ziobrowski, Jarczewski 2010; Kozłowski, Wojnarowska 2011). Powszechne zaniedbania na tych obszarach miast mają podłoże społeczno-polityczne i rozpoczęły się w okresie powojennym. W związku z intensywnym uprzemysłowieniem i wzrastającą lawinowo liczbą ludności w miastach konieczne było zapewnienie jak największej liczby nowych mieszkań. Nowe osiedla mieszkaniowe budowano na obszarach wcześniej nieurbanizowanych i zwłaszcza tam rozwijano sieć infrastruktury technicznej. Natomiast w rejonach zabudowy historycznej przez kilkadziesiąt lat nie podejmowano kompleksowych działań remontowych, co doprowadziło do stopniowej śmierci technicznej tych części miast. Zła sytuacja w starych dzielnicach śródmiejskich była wzmacniana m.in. przez nasilający się proces negatywnej selekcji mieszkańców (zamożniejsze osoby przenosiły się z podupadających dzielnic do nowych bloków), złożoną strukturę własności kamienic i lokali, trudności w efektywnym gospodarowaniu lokalami komunalnymi czy upaństwowienie dbałości o zabytki (por. Jarczewski 2010).

Jak podkreśla Muzioł-Węclawowicz (2009), pierwsze lata demokracji samorządowej w Polsce przyniosły stopniowy wzrost świadomości współzależności degradacji zabudowy (szczególnie mieszkaniowej)

z problemami natury społecznej i eskalacją zjawisk wykluczenia społecznego. Wiodącym problemem była wówczas poprawa stanu zasobów mieszkaniowych (problem tzw. luki remontowej) i renowacja zabytkowych kompleksów miejskich. Pierwsze inwestycje z tym związane były w zasadzie prowadzone bez sztyldu programu rewitalizacji. Samorządy stanęły przed wyjątkowo trudnym zadaniem nie tylko z uwagi na złożoność kryzysu, ale ze względu na brak wsparcia dla działań rewitalizacyjnych na poziomie krajowym oraz początkową niedostępność zewnętrznych funduszy publicznych (funduszy UE). Problem finansowania procesu rewitalizacji stanowi w zasadzie odrębną kwestię, jednak należy w tym miejscu zaznaczyć, że o ile dostęp do funduszy unijnych w dalszych latach uruchomił w polskich miastach procesy odnowy, to niedostatek publicznych środków finansowych jest w dalszym ciągu kluczową barierą rewitalizacji. Jest to poważna przeszkoda w realizowaniu programów remontów i modernizacji substancji materialnej, które są niezwykle trudne również pod względem organizacyjnym.

Niniejsza diagnoza odnosząca się do sfery technicznej zgodnie z ustawą o rewitalizacji jest ukierunkowana na badania stopnia degradacji stanu technicznego obiektów budowlanych, w tym o przeznaczeniu mieszkaniowym, oraz identyfikację stopnia dysfunkcji rozwiązań technicznych umożliwiających efektywne korzystanie z obiektów budowlanych, w szczególności w zakresie energooszczędności i ochrony środowiska (art. 9, ust. 1, pkt 4). W opracowaniu podjęto próbę oszacowania skali degradacji budynków i stanu infrastruktury na obszarze rewitalizacji miasta Poznania. W pracy zostały wykorzystane następujące metody badań: analiza *desk research*, wizja terenowa (inventaryzacja urbanistyczna) oraz wywiady z pracownikami Urzędu Miasta Poznania. Zapoznanie się z wymienionymi uwarunkowaniami pozwoliło na wskazanie problemów i potencjałów w sferze technicznej na obszarze zdegradowanym, które zawarto w końcowej części rozdziału.

Na potrzeby diagnozy przeprowadzono inventaryzację urbanistyczną, która miała na celu określenie stanu technicznego budynków znajdujących się na tym obszarze. Należy zaznaczyć, że ocena była wystawiana na podstawie oględzin i nie było możliwości dostępu i przeanalizowania szczegółowej dokumentacji technicznej budynków (również ze względu na ilość budynków – ponad 13 tys.), a całość wyników

przedstawiono w formie kartograficznej. W dalszej kolejności opracowanie zawiera wyniki analizy pod względem występowania i szczegółowej lokalizacji budynków wpisanych do rejestru zabytków. Zagęszczenie obiektów zabytkowych przedstawiono w formie mapy skupień (zagęszczenia). W kwestii urządzeń infrastruktury technicznej analizą objęto szczegółowo miejską sieć ciepłowniczą, a bliżej zagęszczenie przyłączy do miejskiej sieci ciepłowniczej na obszarze rewitalizacji. W pracach posłużono się m.in. danymi z Systemu Informacji Przestrzennej Miasta Poznania oraz skorzystano z następujących opracowań:

- Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Poznania uchwalone przez Radę Miasta Poznania uchwałą nr XXXI/299/V/2008 z dnia 18 stycznia 2008 r.,
- Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Poznania uchwalone przez Radę Miasta Poznania uchwałą nr LXXII/1137/VI/2014 z dnia 23 września 2014 r.,
- Uchwała nr XV/165/VI/2011 Rady Miasta Poznania z dnia 12 lipca 2011 r. w sprawie uchwalenia aktualizacji założeń do planu zaopatrzenia w ciepło, energię elektryczną i paliwa gazowe dla obszaru miasta Poznania (wraz z załącznikami),
- Raport o stanie miasta z 2014 r.

9.1. Stan techniczny budynków

Na obszarze rewitalizacji zlokalizowane są najstarsze budynki w mieście. Stan techniczny wielu z nich jest zły i wymagają one przeprowadzenia remontów oraz rewaloryzacji. Również ze względu na wiek tych zasobów niewystarczające jest często ich wyposażenie w infrastrukturę, mającą kluczowe znaczenie dla bezpiecznego i właściwego użytkowania. Ponadto odnowienia wymagają walory estetyczne licznych obiektów, które objęte są ochroną konserwatorską.

W celu bliższej oceny stanu technicznego zabudowy oraz określenia szczegółowych lokalizacji zdekapitalizowanych zasobów na obszarze rewitalizacji przeprowadzono jego inventaryzację urbanistyczną. Podczas wizji w terenie oceniono takie czynniki, jak: elementy zewnętrzne ścian nośnych budynków, ściany fundamentowe (powyżej terenu), stan pokrycia dachowego (o ile było to możliwe) i elementy stolarki. Na rycinie 9.1 przedstawiono przykłady budynków, których stan techniczny oceniono jako

Dobry/zadowalający stan techniczny



Zły stan techniczny



Ryc. 9.1. Stan techniczny budynków

Źródło: opracowanie własne na podstawie inwentaryzacji – stan na rok 2017.

zły czy wymagający modernizacji oraz dobry czy zadowolający. Ze względu na wielkość obszaru oraz liczbę znajdujących się w nim budynków (zidentyfikowano ponad 13 tys.), inwentaryzację zgeneralizowano do kwartału zabudowy, określając w każdym stosunek zabudowy w dobrym i złym stanie technicznym. Do oceny przyjęto skalę 6-stopniową od 0 do 5, gdzie wartość 0 oznacza 0% zabudowy w dobrym stanie i 100% w złym stanie technicznym, natomiast wartość 5 oznacza 100% zabudowy w dobrym stanie i 0% w złym stanie technicznym. Wyniki inwentaryzacji przedstawiono na rycinie 9.2.

Na obszarze rewitalizacji widoczna jest ogólna dekapitalizacja zabudowy. Większość kwartałów charakteryzuje się niskimi średnimi ocenami stanu technicznego zabudowy (wartości 1–3). Analizowana sytuacja wykazuje znaczne zróżnicowanie w układzie

przestrzennym. Największym zużyciem zabudowy cechuje się osiedle Stare Miasto (najczęstsze oceny 1 i 2), gdzie występuje przede wszystkim zabudowa historyczna. Najniższe oceny uzyskały kwartały w południowej i wschodniej pierzei Starego Rynku oraz przy ulicach: Koziej, Klasztornej i Wronieckiej. Umiarkowanie złym stanem substancji budowlanej (ocena 2 i 3) odznaczają się też m.in. ulice: św. Marcin, Rybaki, Strzelecka, Szkolna i Garbary. Ponadto obszar Starego Miasta charakteryzuje miejscowe występowanie obiektów niedostosowanych do historycznego charakteru zabudowy – budynków o niskich walorach estetycznych, budowli tymczasowych, budek i kiosków. Relatywnie wysoki stopień zabudowy pociąga też za sobą zauważalny udział pustostanów w tej części miasta. Brak danych dotyczących dokładnych ilości pustostanów należących do prywatnych



właściciele nie pozwalają na precyzyjną analizę tego zjawiska. Jednakże na podstawie obserwacji w terenie można stwierdzić, że ilość budynków opuszczonych bądź częściowo opuszczonych stanowi problem zwłaszcza w ścisłym centrum. Przyczyną niezasiedlenia budynków jest przede wszystkim ich zły stan techniczny, lecz utrzymywanie się tego stanu należy wiązać z wieloma złożonymi czynnikami, w tym m.in.: brakiem środków na przeprowadzenie remontów, sytuacją własnościową nieruchomości czy trudnościami w sprzedaży nieruchomości objętej wpisem do ewidencji zabytków.

Drugim istotnym rejonem skupienia zużytej zabudowy jest dzielnica Wilda, gdzie widoczna jest przede wszystkim koncentracja zabudowy mieszkaniowej odznaczająca się problemami technicznym oraz terenów przemysłowych i pokolejowych. Najniższe oceny stanu technicznego zabudowy (0–2) uzyskały: obszar Wolnych Torów, ul. 28 Czerwca 1956 r., ul. Fabryczna, ul. Sikorskiego oraz ul. Wspólna.

Umiarkowane problemy związane ze stanem technicznym zabudowy (ocena 3) dotyczą też znacznych obszarów Jeżyc i św. Łazarza, które charakteryzuje duży udział kamienic czynszowych w strukturze zabudowy. W przypadku Jeżyc nagromadzenie budynków o względnie niskim stanie technicznym odnotowano w kwartałach przy ulicach Roosevelta oraz Dąbrowskiego. Na św. Łazarzu problemy techniczne zabudowy koncentrują się m.in. przy ulicach: Kolejowej, Matejki, Głogowskiej.

Ze złym stanem technicznym budynków związane jest zjawisko ubóstwa energetycznego: „gospodarstwo domowe, w którym: jest po prostu zimno i panuje wilgoć, nie ma systemu centralnego ogrzewania lub jest zepsuty, a nie ma pieniędzy na jego naprawę, domownicy cierpią na choroby wywołane przebywaniem w niedogranych pomieszczeniach – to wówczas mamy do czynienia z ubóstwem energetycznym” (Asher 2006). Zjawisko to odnosi się nie tylko do stanu technicznego, ale i sytuacji materialnej mieszkańców danego obszaru.

9.2. Zabytki

Rejon wyznaczony w diagnozie dotyczącej obszaru zdegradowanego oraz obszaru rewitalizacji miasta Poznania z dnia 22 listopada 2016 r. obejmuje głównie centrum miasta oraz znaczną część śródmieścia. Wyjątkowość tego terenu pod względem aspektu

technicznego polega przede wszystkim na jego spójnym założeniu urbanistycznym o jednorodnej zabudowie – głównie o zabudowie kamienicznej. W konsekwencji w granicach obszaru rewitalizacji zlokalizowana jest największa liczba budynków ujętych w ewidencji zabytków, co przedstawiono na rycinie 9.3. Analiza w tym zakresie polegała na stworzeniu mapy skupień (zagęszczenia zabytków). Największe skupisko obiektów zabytkowych można oczywiście zauważyć w obrębie Starego Miasta, ale również w dzielnicach Jeżyce oraz św. Łazarz. Podejmując działania z zakresu rewitalizacji, należy mieć zatem na uwadze szczególny charakter i wartość omawianych obiektów. Jednocześnie trzeba pamiętać, że niektóre spośród zabytków mogą pełnić funkcje zasobów mieszkaniowych i powinny być objęte szczegółową analizą stanu technicznego ze względu na swój wiek oraz wartość.

W Poznaniu objętych formą ochrony zabytków jest 496 wpisanych do rejestru obiektów, w tym zespołów urbanistyczno-architektonicznych i historycznych zespołów budowlanych. Obszarami wpisanymi do rejestru zabytków na terenie rewitalizacji są:

1. zespoły urbanistyczno-architektoniczne:
 - zespół urbanistyczno-architektoniczny Starego Miasta z budynkami użyteczności publicznej, sakralnymi oraz kamienicami mieszczańskimi w obrębie ulic: Garbary, Podgórznej, Al. Marcinkowskiego, Solnej, Małe Garbary (wpis do rejestru zabytków nr A225);
 - zespół urbanistyczno-architektoniczny Starego Rynku wraz z kompleksem budynków, takich jak ratusz, odwach, domki budnicze, pałac Działyńskich, kamienice obrzeżne oraz studnia Prozerpiny i figura św. Jana Nepomucena (A195);
 - zespół urbanistyczno-architektoniczny centrum miasta z układem ulic i zabudową w obrębie ulic: Królowej Jadwigi, Towarowej, mostu Dworcowego, Roosevelta, Pułaskiego, Armii Poznań, koryta rzeki Warty (A231);
 - zespoły urbanistyczno-architektoniczne kolebki miasta, najstarszego przedmieścia i najstarszych dzielnic XIX-wiecznego Poznania z budynkami użyteczności publicznej, sakralnymi, założeniami parkowymi i willowymi, zabytkami architektury przemysłowej i kamienicami – Ostrów Tumski, Śródka, Stare Miasto, Łazarz, Wilda, Jeżyce, Ostroróg, Sołacz

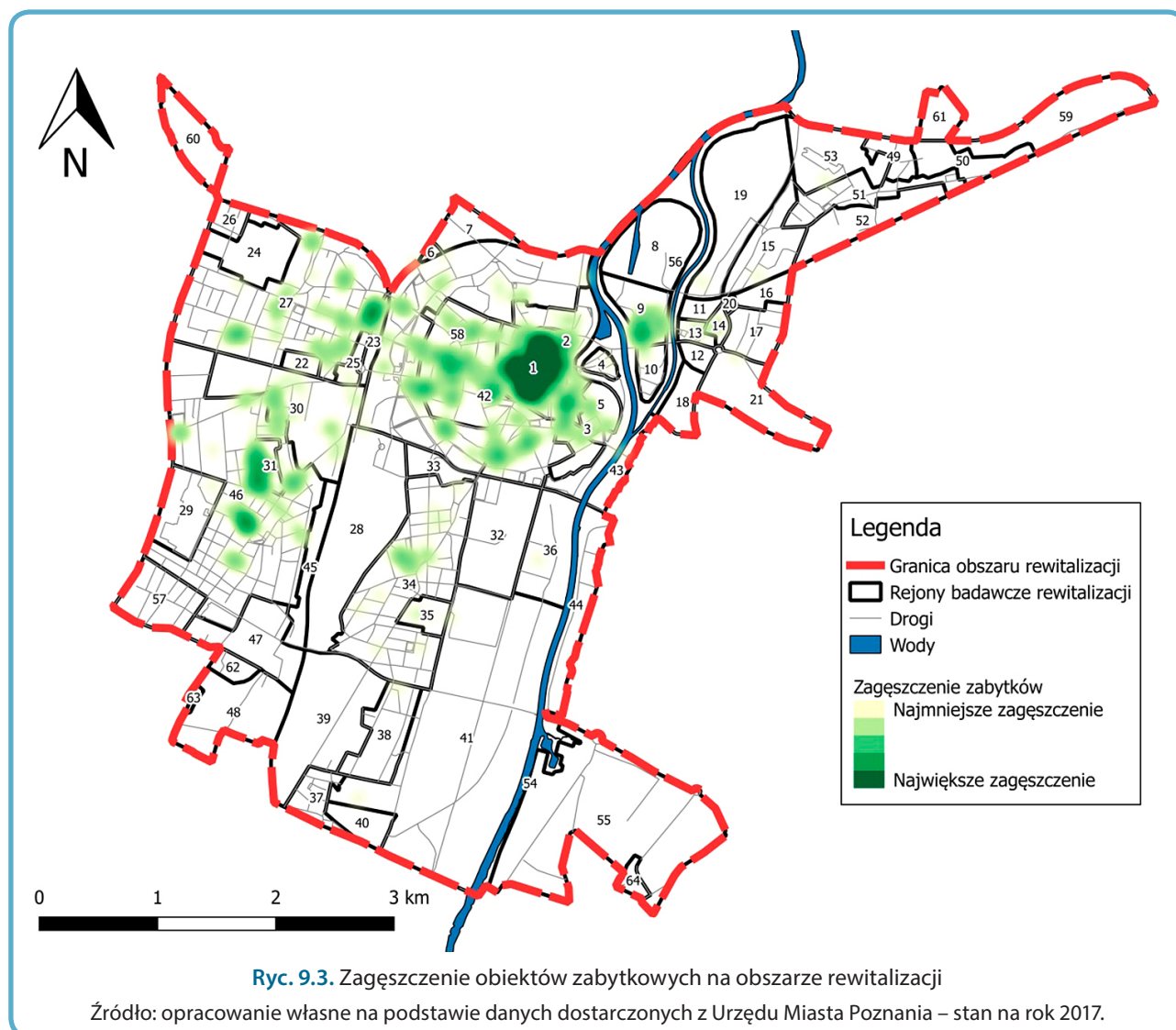
objęte ulicami: Hetmańską (od pd.), Grochowską, Marcelińską, Przybyszewskiego, Żeromskiego, Niestachowską (od zach.), Wojska Polskiego, Nad Wierzbakiem (od pn.), rzeką Wartą (od wsch.) oraz tereny za Wartą między ulicami św. Wincentego, Podwale i Cybińską (A239);

2. założenia urbanistyczno-architektoniczne:

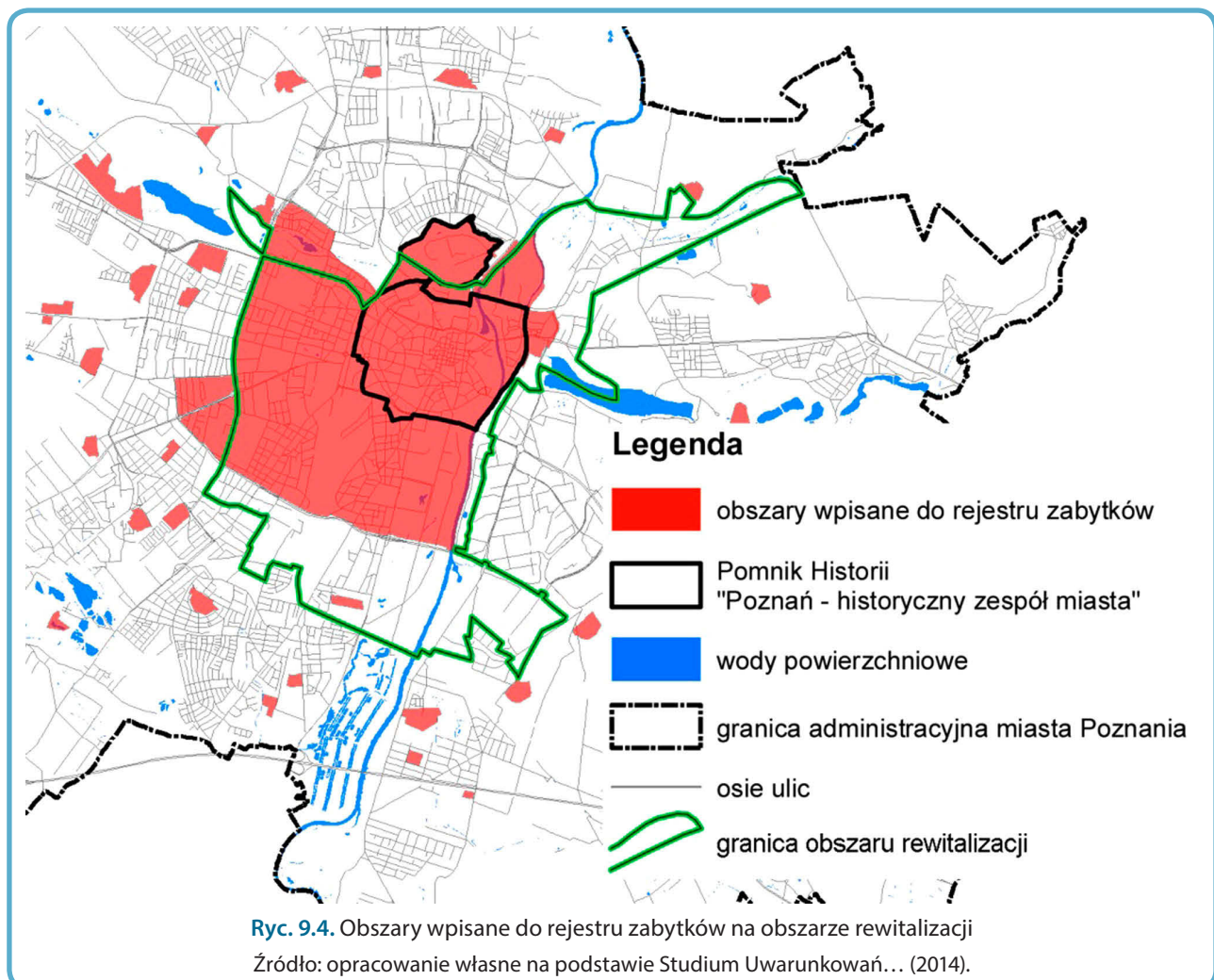
- założenie urbanistyczno-architektoniczne Ringu Poznańskiego (w miejscu rozebranych fortyfikacji pruskich, tzw. Ring Stübberna) obejmujące pierścień promenad nowej obwodnicy i starej ulicy wałowej, z forum reprezentacyjnym (Zamek, Dawne Ziemstwo Kredytowe – obecnie Bank, Filharmonia, Dyrekcja Poczty, Teatr Wielki, budynki Uniwersytetu im. Adama

Mickiewicza: Collegium Maius, Collegium Minus, Collegium Iuridicum, Akademia Muzyczna), gmachami użyteczności publicznej i terenami zielonymi (obecnie parki: I.J. Drwęskich, K. Marcinkowskiego, A. Mickiewicza, H. Wieniawskiego, S. Moniuszki) oraz pozostałościami fortyfikacji (wału czołowego fortu Grollmana i kazamatów fortu Colomba przy ul. Towarowej i Powstańców Wlkp.) zlokalizowane w obrębie al. Niepodległości – ul. Królowej Jadwigi z terenami pomiędzy ulicami Kościuszki–Krakowską oraz Niedziałkowskiego, Topolową, Towarową, Skośną i torami kolejowymi (A274);

- założenie urbanistyczno-architektoniczne Maxa Johowa wraz z zespołem budowlanym



- obejmujące kwartał ulic: Matejki–Ułańska–Wyspiańskiego–Grottgera (A368);
3. zespół kamienic secesyjnych, kwartał ulic: Roosevelta 3, 4, 5, 6/7, 8, 9/10, Krasieńskiego 3, 3a, 4, 4a, Zacisze 4, 4a (A230);
 4. dzielnica willowa Sołacz z domami i ogrodami, park Sołacki ze stawem i restauracją, aleja kasztanowców (al. Wielkopolska) (A244);
 5. pozostałości średniowiecznych murów miejskich wewnętrznego i zewnętrznego pierścienia obwarowań miasta z fragmentami baszt i Bramy Wronieckiej: ul. Ludgardy (mur) – zachodnia ściana kaplicy kościoła Franciszkanów (mur) – węzeł Bramy Wronieckiej (relikty wieży, mur) i ul. Wroniecka 10 (mur) – ul. Masztalarska/23 Lutego (dwie baszty, mur) – ul. Masztalarska 5 (baszta) – ul. Masztalarska (dwa ciągi murów) – ul. Masztalarska (baszta rozebrana) – ul. Podgórna 12 (fundamenty baszty) – ul. Wrocławska 15 (mur) – podziemia kościoła farnego i krużganek kolegium jezuickiego (mury) – pl. Kolegiacki 12 (mur) (A250);
 6. pozostałości fortyfikacji pruskich z końca XIX w. obejmujące pierścień 18 fortów zewnętrznych ze wszystkimi elementami twierdzy fortowej, takimi jak profile ziemne, schrony, pasy zieleni ochronnej itp. rozmieszczone w rejonach fortecznych wokół miasta po obu stronach Warty: I. Röder – Starołęka, Ia. Boyen – Starołęka, II. Stülpnagel – Żegrze, IIa. Thümen – Chartowo, III. Graf Kirchbach – Łączny Młyn, IIIa. Prittwitz nowy – Miłostowo, IV. Hake – Główna, IVa. Waldersee II – Wilczy Młyn, V. Waldersee I – ul. Lechicka, Va. Bonin – ul. Lechicka, VI. Tietzen – Podolany, VIa. Stockhausen – Golęcin, VII. Colomb – Jeżyce, VIIa. Strotha – Marcelin, VIII. Grolman nowy – ul. Bolkowicka, VIIIa. Rohr – Raszyn, IX. Brünneck – Górczyn, IXa. Witzleben – Dębiec (A245);



7. budynek Powszechnego Domu Towarowego „Okraślak”, ul. S. Mielżyńskiego 14 jako obiekt powojenny;
8. niektóre zespoły parkowe, ogrody i cmentarze oraz pozostałe obiekty wpisane do rejestru zabytków to pojedyncze budynki lub pojedyncze zespoły budynków: kościoły i zespoły klasztorne, kamienice, wille, dwory, folwarki, budynki przemysłowe, użyteczności publicznej, gospodarcze i inne cenne pod względem historyczno-kulturowym budynki i budowle.

Obiekty wpisane do rejestru zabytków na obszarze rewitalizacji i w jego sąsiedztwie przedstawiono na rycinie 9.4.

Na obszarze rewitalizacji znajduje się także znaczna część Pomnika Historii „Poznań – historyczny zespół miasta”, który według ustawy o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami jest szczególną formą ochrony najcenniejszych zabytków. Tytuł ten może otrzymać zabytek nieruchomy o szczególnej wartości historycznej, naukowej i artystycznej, mający duże znaczenie dla dziedzictwa kulturalnego Polski. „Poznań – historyczny zespół miasta” obejmuje historyczny zespół miejski wraz z Ostrowem Tumskim, Zagórzem, Chwaliszewem i lewobrzeżnym Starym Miastem lokacyjnym ze średniowiecznymi osadami podmiejskimi oraz założeniem urbanistyczno-architektonicznym projektu Josefa Stübbena z początku XX w., a także Fortem Winiary, obecnie parkiem Cytańskich (park ten znajduje się już poza granicą obszaru rewitalizacji). Decyzja ta oznacza, że wymieniony wyżej teren, będący miejscem jednej z pierwszych stolic Polski i pochówku władców, w XV–XVII w. prężnym ośrodkiem kulturowym i handlowym, a w XIX w. ogniskiem ruchów niepodległościowych i miejscem powstania wybitnych, w skali europejskiej, założeń fortecznych, jest otoczony wyjątkową ochroną.

9.3. Infrastruktura techniczna

W Poznaniu ponad 97% mieszkańców korzysta z sieci wodociągowej, blisko 94% z kanalizacyjnej, a ponad 81% z gazowej. Przeciętny mieszkaniec zużywa rocznie 142,40 m³ wody, 204 m³ gazu sieciowego oraz 811 kWh energii elektrycznej. Gęstość sieci rozdzielczej infrastruktury technicznej wynosi 442 km sieci wodociągowej, 353 km sieci kanalizacyjnej oraz 478 km sieci gazowej, przeliczonych na 100 km² powierzchni

miasta. Na obszarze miasta znajduje się także ponad 3 tys. zbiorników bezodpływowych odpadów cieplnych, blisko 80 oczyszczalni przydomowych oraz stacja zlewni.

Energia elektryczna

Działająca na terenie miasta ENEA Operator Sp. z o.o. w 2015 r. zrealizowała inwestycje, których celem była poprawa pewności zasilania aglomeracji poznańskiej, dzięki czemu poznańskie gospodarstwa domowe miały dostęp do sprawnie funkcjonującej usługi przesyłu energii elektrycznej. W ramach tego celu podjęto działania takie, jak:

- program likwidacji sieci 6kV – konieczne było zmniejszenie nakładów na eksploatację bardzo kosztownej awaryjnej sieci 6 kV, która w znacznej części ma ponad 50 lat; wymiana linii kablowych kV to kolejny etap realizacji projektu modernizacyjnego, którego zakończenie planowane jest na 2022 r.;
- modernizacja stacji transformatorowych SN/nn;
- wybudowanie nowej stacji 110/15/6 kV w związku z wygaszaniem działalności produkcyjnej na terenie EC Garbary;
- wybudowanie linii kablowej WN 110 kV długości 3,9 km. Modernizacja rozdzielni WN 110 kV w GPZ Bema wraz z dobudową pola WN 110 kV. Nowo powstała linia pozwoli stworzyć połączenie GPZ Bema z EC Karolin.

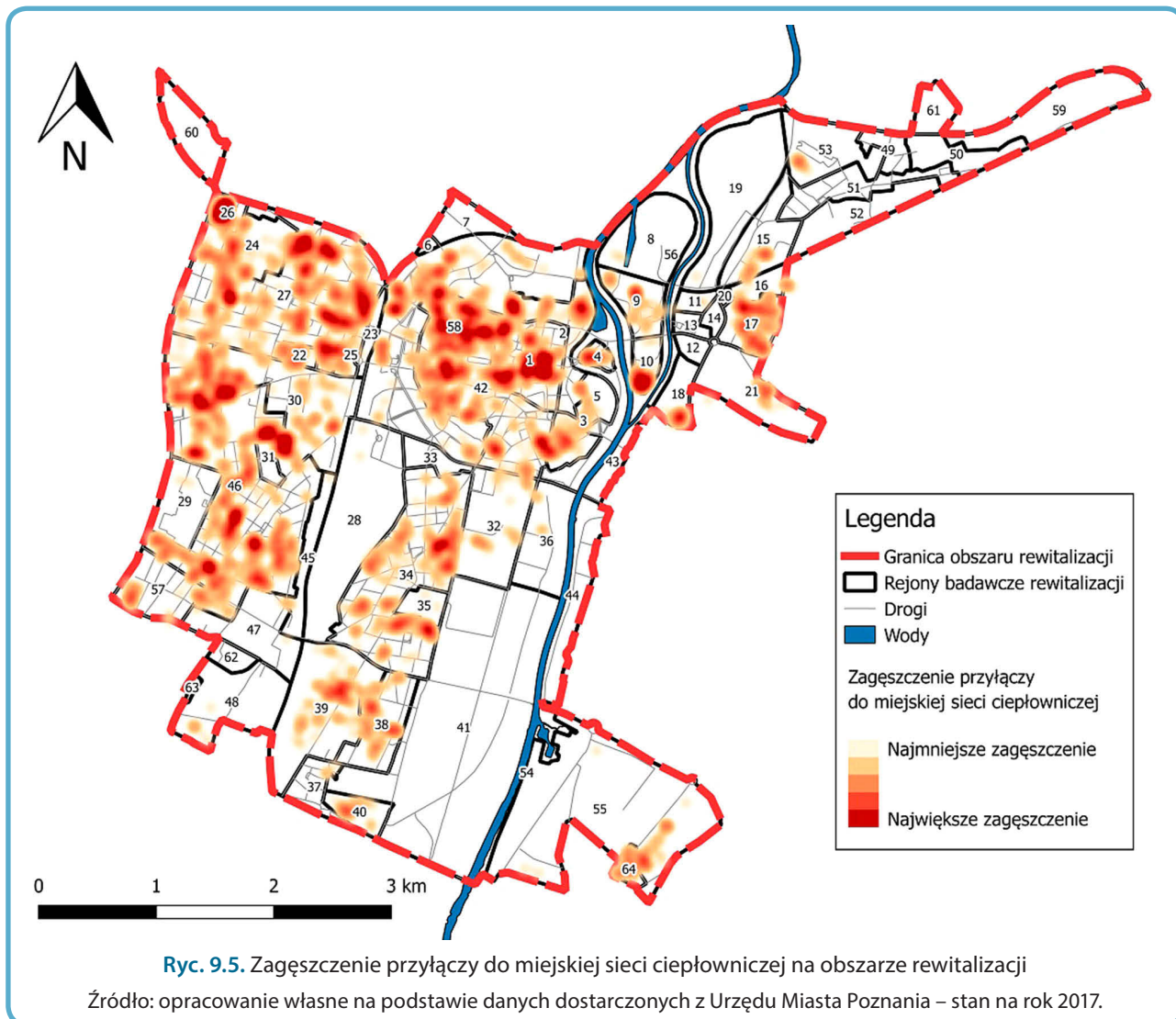
Sieć ciepłownicza

Dostęp do sieci ciepłowniczej na terenie Poznania zapewnia spółka Veolia Energia Poznań S.A. Zajmuje się ona rozwojem miejskiego systemu ciepłowniczego, który realizowany jest poprzez włączenia do systemu zarówno nowo powstających budynków, jak i obiektów istniejących. Obecnie główne obszary miasta, w których Veolia wykonuje swoje inwestycje, to: Łazarz, Wilda oraz centrum Poznania. Analizę w zakresie skupień przyłączy do miejskiej sieci ciepłowniczej na obszarze rewitalizacji przedstawiono na rycinie 9.5.

Podstawowymi źródłami wytwórczymi dla systemu ciepłowniczego miasta Poznania są: EC Karolin i EC Grabary. Moc ciepłownicza zainstalowana w tych źródłach wynosi odpowiednio:

- EC Karolin 871 MW,
- EC Grabary 127 MW.

Największym zagęszczeniem w zakresie przyłączy ciepłych sieci miejskiej na obszarze rewitalizacji



cechują się oczywiście Stare Miasto, Jeżyce i Łazarz ze względu na funkcje budynków – budynki użyteczności publicznej, zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna. Niemniej niestety punktowo występują budynki kamieniczne o charakterze wielorodzinnym, które nie mają przyłączy do sieci miejskiej (szczególnie Stare Miasto oraz św. Łazarz). Przyczyniają się one poważnie do pogorszenia jakości powietrza w mieście w zakresie emisji CO₂ oraz pyłów PM 10 i PM 2,5. Należy zatem dążyć do rozbudowy sieci w celu niwelowania tego typu problemów.

Stosunkowo niewielkie zagęszczenie przyłączy występuje w dzielnicach Górczyn, Starołęka oraz Główna ze względu na charakter zabudowy – zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna. Stwarza to podobny problem w zakresie czystości powietrza jak

opisana powyżej sytuacja w centralnej części miasta. Konieczne wydaje się podjęcie działań mających na celu promowanie bardziej ekologicznych sposobów ogrzewania budynków oraz podnoszenia ich wydajności energetycznej (docieplanie, wymiana okien, dachów itp.).

Spółka oferuje mieszkańcom Poznania podłączenie do sieci ciepłej zamiast ogrzewania na paliwo stałe i wspólnie z miastem Poznaniem uczestniczy w kampanii informacyjnej dotyczącej możliwości uzyskania środków na te modernizacje (program KAWKA). W 2015 r. spółka zawarła 124 umowy dotyczące dostaw ciepła z miejskiej sieci ciepłej. Kontynuowano projekt podłączenia do miejskiej sieci ciepłej 64 źródeł gazowych należących do spółki. Efektem tego działania będzie przede wszystkim

obniżenie emisji w centrum miasta. Dodatkowo mieszkańcy podłączanych budynków będą mieli możliwość skorzystania z centralnego przygotowania ciepłej wody użytkowej. Realizację projektu zaplanowano na okres 3 lat.

Wodociągi i kanalizacja

Usługi wodociągowo-kanalizacyjne na terenie Poznania świadczy spółka Aquanet S.A. Zużycie wody z wodociągów w 2015 r. wyniosło 31,5 mln m³, z czego 21,8 mln m³ zużyły gospodarstwa domowe (dziennie średnio 60 tys. m³ wody).

W 2015 r. spółka Aquanet realizowała prace remontowo-budowlane, których celem było zwiększenie zakresu oraz poprawa jakości usług wodno-kanalizacyjnych świadczonych dla mieszkańców miasta. Do najważniejszych prac w 2015 r. należała modernizacja Poznańskiego Systemu Kanalizacyjnego (PSK), w ramach której dokonano renowacji zużytych technicznie kanałów z zastosowaniem technologii bezwykopowych. Prace pierwszego etapu objęły ulice znajdujące się na obszarze rewitalizacji, tj.: św. Marcin, Towarową, Matyi i Roosevelta. W drugim etapie prowadzono prace renowacyjne sieci kanalizacyjnej w dzielnicach: Stare Miasto, Wilda, Dębiec, Łazarz i Jeżyce oraz renowację kolektora w ulicach: Zawady, Bałtycka, Chemiczna.

W celu złagodzenia skutków podwyżek cen wody i ścieków Miejski Ośrodek Pomocy Rodzinie udziela mieszkańcom o najniższych dochodach wsparcia

finansowego w ramach programu Fundusz Wodociągowy Aquanet. Środki na ten fundusz pochodzą w 100% od spółki Aquanet. W roku 2015 spółka przeznaczyła na ten cel 415,8 tys. zł, wspierając tym samym 2,2 tys. gospodarstw (5,4 tys. osób). Działanie to realizowane było przez Fundację „Dziecko w Centrum” oraz Miejski Ośrodek Pomocy Rodzinie.

Gazownictwo

Dostawcą paliwa gazowego dla poznańskich gospodarstw domowych oraz przemysłu jest Polska Spółka Gazownictwa Sp. z o.o. Oddział Poznań, dostarczająca surowiec do 177 tys. odbiorców. W 2015 r. spółka sprzedała 213 mln m³ gazu.

W minionym roku prowadzono kolejne prace modernizacyjne i inwestycyjne dla instalacji gazowych na terenie miasta. Do najważniejszych, rozpoczętych w 2015 r., należą prace przy ul. Żupańskiego, dzięki którym dostępnym będzie 17 nowych przyłączy do sieci, prace przy ul. Strzeleckiej, które zapewnią 29 nowych przyłączy, oraz prace na odcinku od ul. Warszawskiej do ul. Wrzesińskiej, które zapewnią 1 nowe przyłącze. Dodatkowo rozpoczęto prace nad instalacją gazociągową przy ulicach Niestachowskiej, Witosa oraz Al. Solidarności o długości 4 km.

9.4. Problemy i potencjały obszaru rewitalizacji w sferze technicznej

Tabela 9.1. Problemy i potencjały obszaru rewitalizacji w sferze technicznej

Problemy obszaru rewitalizacji	Potencjały obszaru rewitalizacji
<ul style="list-style-type: none"> – zły stan techniczny zabudowy w obrębie dzielnic: Wilda, Stare miasto oraz miejscowo na Jeżycach – dekapitalizacja zabudowy, budynki o niskiej estetyce, niedostosowane do historycznego charakteru zabudowy – niskie zagęszczenie przyłączy do miejskiej sieci ciepłej w obrębie dzielnic: Górczyn, Starołęka oraz Główna – jednorodzinny charakter zabudowy mieszkaniowej generujący zanieczyszczenia powietrza (miejscowo zjawisko występuje również w obrębie Starego Miasta oraz Łazarza) – zróżnicowany poziom stanu technicznego infrastruktury (mediów) – obszary, na których nie wykonywano prac remontowych ani inwestycji od dłuższego czasu (stan sieci wodociągowej w obrębie starszej zabudowy) 	<ul style="list-style-type: none"> – duże zagęszczenie zabytków w obrębie obszaru rewitalizacji (szczególnie Stare Miasto oraz Jeżyce) – walor architektoniczny, kulturowo-historyczny, estetyczny oraz turystyczny (zróżnicowany stan techniczny zabytków – wymagane działania w zakresie ujednolicenia poziomu) – duże zagęszczenie przyłączy do miejskiej sieci ciepłej w centralnej części obszaru rewitalizacji oraz działania z zakresu programu KAWKA

Źródło: opracowanie własne.

Edyta Bąkowska-Waldamnn, Michał Czepkiewicz

Uniwersytet im. A. Mickiewicza w Poznaniu

Cezary Brudka

Uniwersytet Ekonomiczny w Poznaniu

10. Ocena warunków życia i aktywności mieszkańców obszaru rewitalizacji z wykorzystaniem geoankiety

10.1. Kontekst i cel badania

Badanie warunków życia i aktywności mieszkańców przeprowadzono w pierwszej połowie 2016 r. w związku z przygotowywaniem Mapy Potrzeb Lokalnych Śródmieścia Poznania na rok 2016, będącej jednym z narzędzi Zintegrowanego Programu Odnowy i Rozwoju Śródmieścia Poznania na lata 2014–2030 „Program dla Śródmieścia”. Celem badania była diagnoza warunków życia w śródmieściu w oparciu o opinie mieszkańców i użytkowników tej części miasta. Zbadane zostały:

- zachowania mieszkańców śródmieścia, w szczególności związane z:
- przemieszczaniem się i używanymi środkami transportu,
- lokalizacją miejsc codziennej aktywności,
- opinie na temat:
- warunków życia w sąsiedztwie miejsca zamieszkania,
- warunków poruszania się i jakości przestrzeni śródmieścia.

10.2. Charakterystyka narzędzia i metod rekrutacji

Badanie wykonano za pomocą geoankiety, czyli internetowego kwestionariusza, pozwalającego na

oznaczanie obiektów geograficznych na mapach interaktywnych. W konsekwencji, poza charakterystyką respondenta, możliwe było uzyskanie informacji na temat jego zachowań przestrzennych (np. dziennych ścieżek życia), cech danych miejsc oraz preferencji co do kierunków ich zagospodarowania. Uczestnicy badania mogli nanosić punkty i rysować obszary, które następnie zostały zagregowane i przedstawione w postaci map tematycznych.

Zastosowane w trakcie badania geoankiety zostały przygotowane w oparciu o metodykę SoftGIS (Kahila, Kyttä 2009), pozwalającą na włączenie wiedzy mieszkańców w proces planowania przestrzennego poprzez pozyskiwanie informacji na temat codziennych ścieżek życia, odczuć w stosunku do konkretnych miejsc oraz aktywności podejmowanych w przestrzeni (Manzo 2003; Rantanen, Kahila 2008; Kahila, Kyttä 2009). Geoankieta jest narzędziem, które integruje w sobie tradycyjną ankietę i mapę, umożliwiając tym samym respondentom lokalizowanie, charakterystykę, a także ocenę wybranych elementów przestrzeni (Bąkowska i in. 2017). Stosowanie internetowych metod konsultacji społecznych pozwala na zaangażowanie wyższej niż w przypadku tradycyjnych spotkań konsultacyjnych liczby zainteresowanych (Jankowski i in. 2017). Przygotowana przy użyciu geoankiety Mapa Potrzeb Lokalnych Śródmieścia

Poznania umożliwiła zaangażowanie 709 osób, co stanowiło znaczącą różnicę w porównaniu do mapy opracowanej w 2013 r. podczas warsztatów zorganizowanych w Urzędzie Miasta Poznania, w których udział wzięło 13 osób.

Ankieta została udostępniona respondentom w internecie pod adresem mapapotrzeblokalnych.pl. Rekrutacja uczestników badania została przeprowadzona przez Biuro Koordynacji Projektów i Rewitalizacji Urzędu Miasta Poznania poprzez rozpowszechnianie adresu internetowego ankiety w mediach tradycyjnych i społecznościowych oraz kolportaż plakatów i ulotek.

10.3. Charakterystyka respondentów

W badaniu wzięło udział 709 osób. Największą część respondentów stanowili mieszkańcy Wildy (25,5%) i Łazarza (25,0%), w dalszej kolejności byli mieszkańcy Starego Miasta (16,8%) i Jeżyc (15,4%), a najmniej liczną grupę tworzyli mieszkańcy osiedla Ostrów Tumski-Śródka-Zawady-Komandoria (2,8%). Udział respondentów z pozostałych osiedli Poznania wynosił 14,5%. W stosunku do liczby mieszkańców osiedli największa liczba uczestników pochodziła z Wildy (55,5 osoby na 10 000 mieszkańców) i Łazarza (42,6), a następnie z Jeżyc (29,8), Starego Miasta (25,3) i Śródki (22,3). Rozmieszczenie miejsc zamieszkania uczestników nie było więc w pełni proporcjonalne do rozmieszczenia wszystkich mieszkańców śródmieścia.

Największą grupę respondentów (25%) stanowiły osoby w wieku 25–29 lat. Dużą reprezentację miały także osoby w wieku: 30–34 (18,3%), 20–24 (15,9%) i 35–39 lat (13,5%). Stosunkowo dużą grupę tworzyła młodzież w wieku 10–14 lat (8,6%). W odniesieniu do struktury wiekowej mieszkańców Poznania wyraźnie widoczna jest nadmierna reprezentacja osób w wieku 20–39 lat i niedostateczna reprezentacja osób powyżej 40. roku życia, co związane jest z internetowym charakterem badania.

Zdecydowana większość respondentów miała wykształcenie wyższe (69%). Udział osób z wykształceniem średnim wynosił 21%, a z podstawowym – 8%, co utożsamiać należy przede wszystkim ze stosunkowo dużym uczestnictwem osób w wieku szkolnym (szkoła podstawowa i gimnazjum). Większą część wszystkich uczestników badania (52%) stanowili mężczyźni.

10.4. Wyniki badania

Miejsca odwiedzane

Respondenci mieli możliwość wskazania na mapie miejsc aktywności w następujących kategoriach:

- miejsca aktywności kulturalnej,
- miejsca aktywności fizycznej,
- miejsca spędzania czasu z dziećmi,
- miejsca spotkań,
- miejsca korzystania z handlu i usług.

Miejsca aktywności były wskazywane jako obiekty punktowe, a potem zagregowane za pomocą oprogramowania GIS w celu identyfikacji skupień. Następnie na podstawie podobieństwa lokalizacji skupienia oznaczeń zostały powiązane z istniejącymi w przestrzeni miasta obiektami, takimi jak obiekty handlowe, tereny zielone, placówki kultury. Ponadto dla każdego skupienia obliczono liczbę oznaczeń je tworzących jako miarę popularności miejsca. W ten sposób możliwe było sporządzenie listy najczęściej odwiedzanych miejsc w każdej z kategorii.

Miejsca aktywności kulturalnej (ryc. 10.1) wskazywane przez respondentów zgromadzone są głównie na Starym Mieście i w znacznie mniejszym stopniu w obrębie innych osiedli. Do najczęściej wymienianych miejsc należą Centrum Kultury Zamek, instytucje i lokale na Starym Rynku, centrum handlowe Stary Browar, kina (studyjne i multipleksy) oraz teatry.

Jako miejsca aktywności fizycznej i rekreacji (ryc. 10.2) podawane były duże i średnie parki oraz tereny rekreacyjne, takie jak park Kasprowicza, park Jana Pawła II, park Wilsona, Jezioro Maltańskie i jezioro Rusalka, park Sołacki. Popularnością cieszą się otwarte pływalnie na Wildzie i w pobliżu parku Sołackiego. Rzadziej wskazywane były siłownie i inne zamknięte obiekty sportowe.

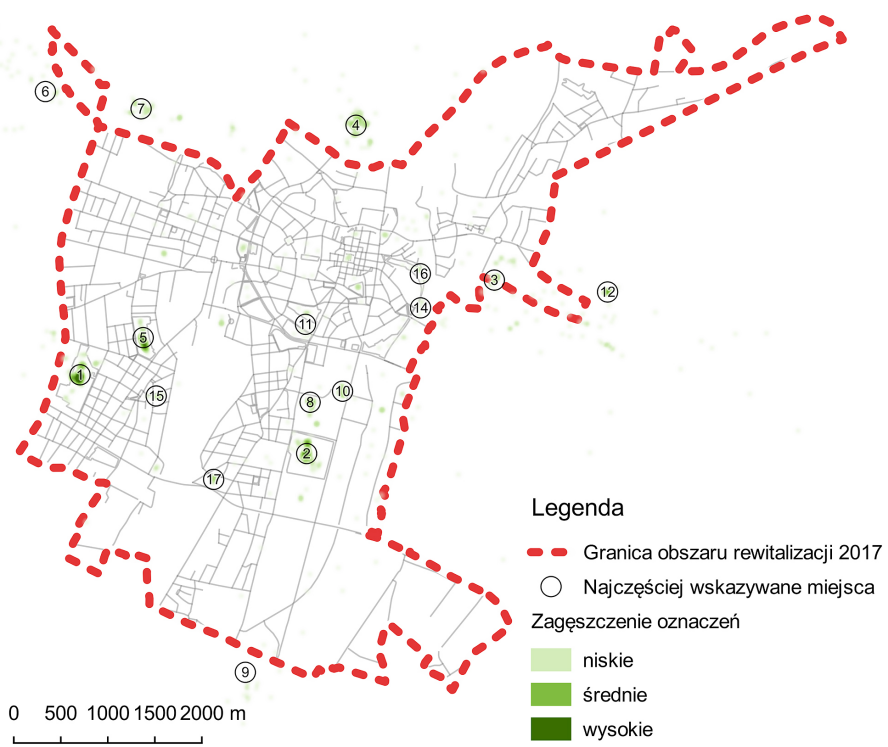
Jako miejsca spędzania czasu z dziećmi (ryc. 10.3) najczęściej wskazywane są parki o dużej powierzchni, wyposażone w infrastrukturę dla dzieci, takie jak park Kasprowicza, park Wilsona, park Jana Pawła II, Cytańskie, Stare Zoo i park Sołacki. Respondenci wskazywali także place zabaw na skwerach, w pobliżu szkół i przedszkoli i na ogródkach jordanowskich.

Zdecydowanie najczęściej podawanym miejscem spotkań (ryc. 10.4) mieszkańców jest Stary Rynek i lokale w jego otoczeniu. Mniejsze skupienia tworzą ul. Taczaka, KontenerArt z Plażą Miejską, róg ulic



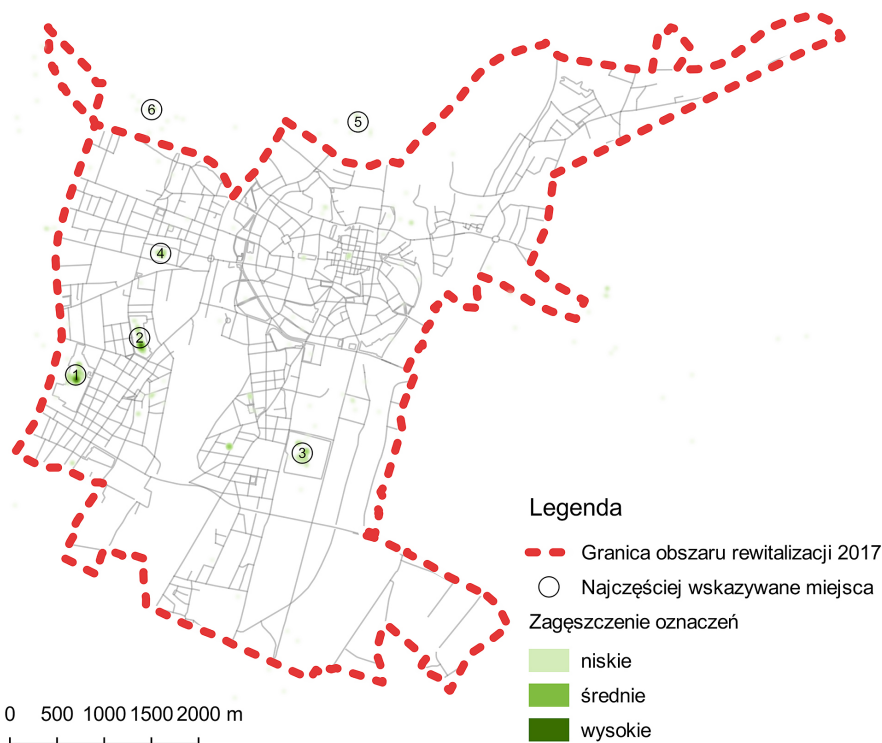
Ryc. 10.1. Miejsca aktywności kulturalnej odwiedzane przez mieszkańców śródmieścia

Źródło: opracowanie własne na podstawie wyników geoankiety.



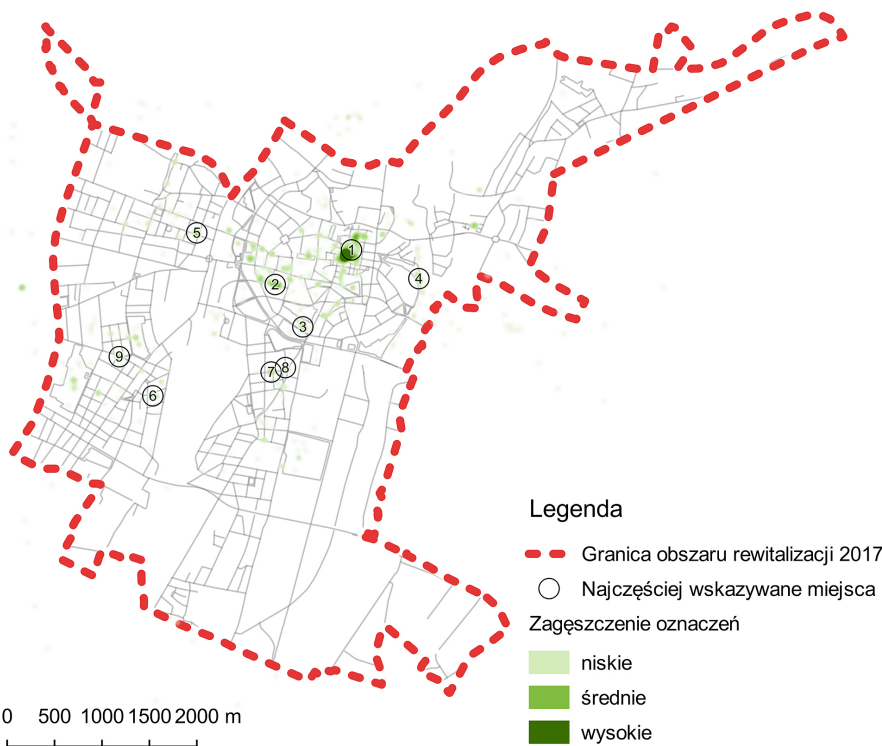
Ryc. 10.2. Miejsca aktywności fizycznej odwiedzane przez mieszkańców śródmieścia

Źródło: opracowanie własne na podstawie wyników geoankiety.



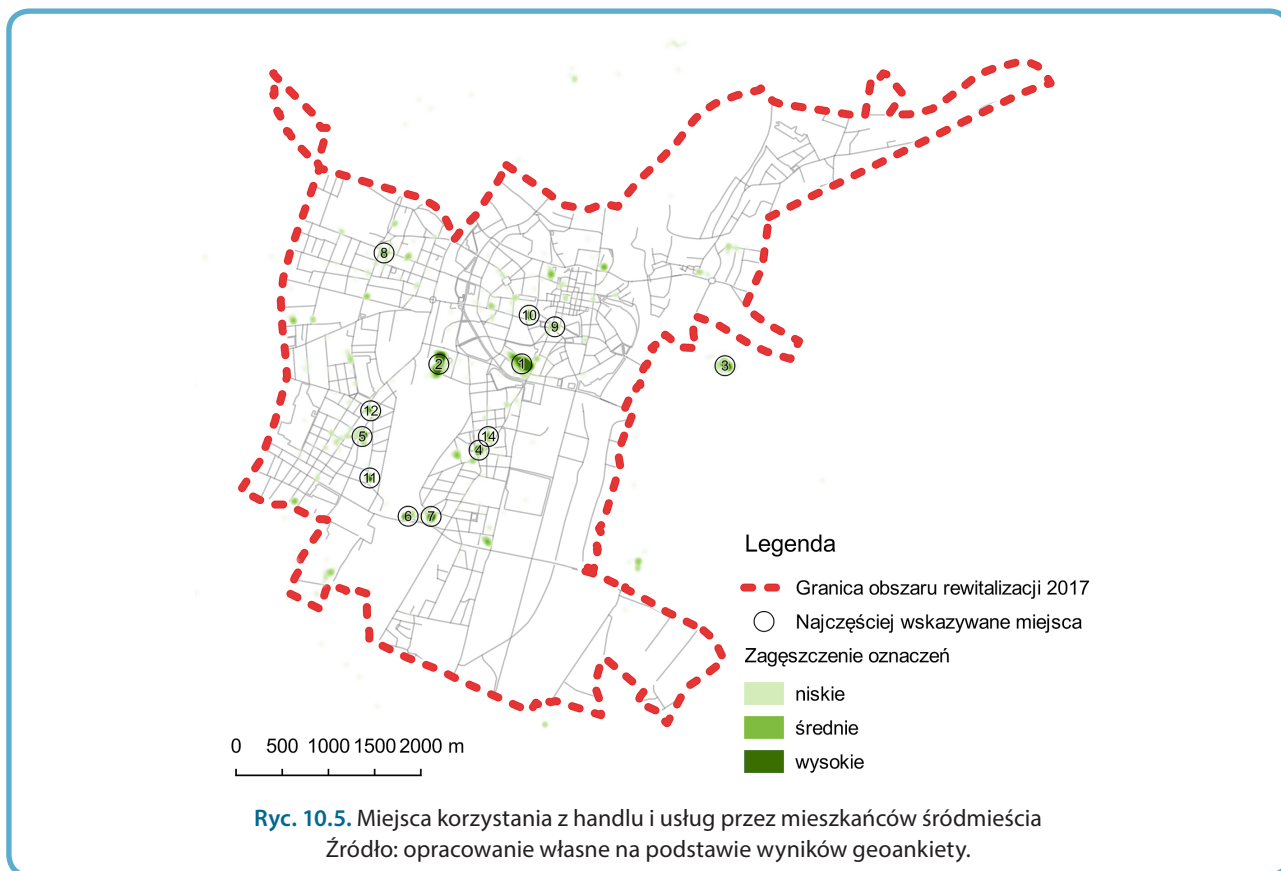
Ryc. 10.3. Miejsca spędzania czasu z dziećmi odwiedzane przez mieszkańców śródmieścia

Źródło: opracowanie własne na podstawie wyników geoankiety.



Ryc. 10.4. Miejsca spotkań odwiedzane przez mieszkańców śródmieścia

Źródło: opracowanie własne na podstawie wyników geoankiety.



Mickiewicza i Słowackiego oraz centrum handlowe Stary Browar. Respondenci wskazali też wiele pojedynczych lokali w innych częściach śródmieścia.

Do najczęściej wskazywanych miejsc zakupów i korzystania z usług (ryc. 10.5) należą centra handlowe i supermarkety w obrębie śródmieścia i poza nim. Drugim często odwiedzanym rodzajem miejsc są rynki: Wildecki, Łazarski, Jeżycki i targowisko na placu Wielkopolskim. Respondenci wskazali także liczne mniejsze sklepy i punkty usługowe, jednak ze względu na swój rozmiar nie tworzą one wyróżniających się skupień.

Mobilność

Respondenci geoankiety mieli też możliwość wskazania na mapie położenia często odwiedzanych miejsc, takich jak miejsca pracy, nauki oraz odprowadzania lub odwożenia dzieci (np. szkoły i przedszkola). Mogli ponadto wskazać środki transportu wykorzystywane, aby dotrzeć do każdego z tych miejsc.

Na podstawie wprowadzonych oznaczeń dokonano oceny rozmieszczenia miejsc docelowych

mieszkańców poszczególnych śródmiejskich osiedli³⁹, a także opisano najczęściej używane środki transportu. Rozmieszczenie miejsc pracy, nauki i odwożenia dzieci dla osiedli Jeżyce, Stare Miasto, św. Łazarz i Wilda zostało zaprezentowane na rycinach 10.6–10.9.

Miejsca odwiedzane przez mieszkańców Starego Miasta są skoncentrowane przestrzennie – większość znajduje się w obrębie tego samego osiedla. Najbardziej rozproszone przestrzennie są miejsca odwiedzane przez mieszkańców Wildy. Wiele spośród nich znajduje się poza obrębem śródmieścia. Miejsca odwiedzane przez mieszkańców wszystkich osiedli często zlokalizowane są w obrębie Starego Miasta. Wskazuje to na duże znaczenie tego obszaru jako celu codziennych podróży.

Na prawie każdym osiedlu najczęściej wskazywanym środkiem była komunikacja piesza, następnie transport zbiorowy, samochód i rower. Wyjątek stanowiło osiedle Jeżyce, gdzie rower był wskazywany

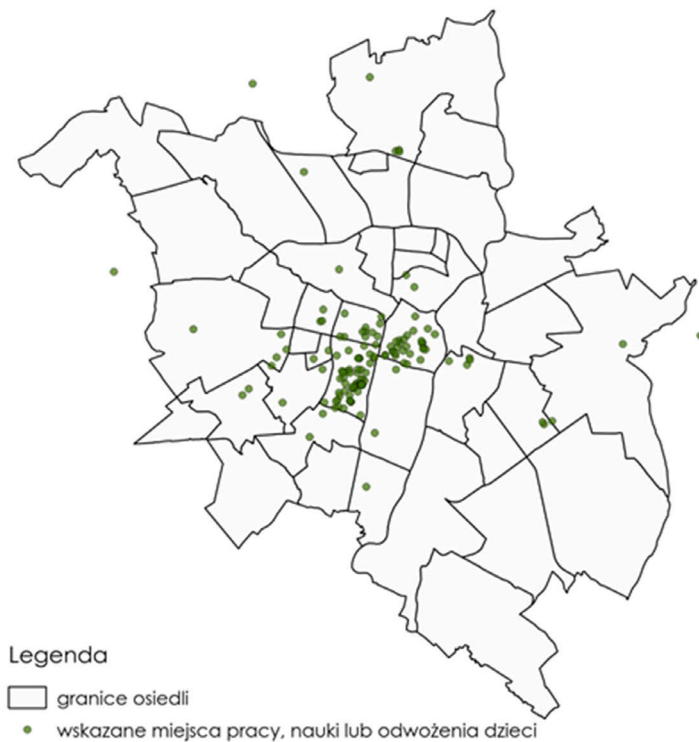
³⁹ Nie wyliczono statystyk dla osiedla Ostrów Tumski–Śródka–Zawady–Komandoria ze względu na zbyt małą liczbę odpowiedzi (20 osób).



Ryc. 10.6. Miejsca pracy, nauki lub odwożenia dzieci oznaczone przez mieszkańców osiedla Jeżyce
 Źródło: opracowanie własne na podstawie wyników geankiety.



Ryc. 10.7. Miejsca pracy, nauki lub odwożenia dzieci oznaczone przez mieszkańców osiedla Stare Miasto
 Źródło: opracowanie własne na podstawie wyników geankiety.



Ryc. 10.8. Miejsca pracy, nauki lub odwożenia dzieci oznaczone przez mieszkańców osiedla św. Łazarz
Źródło: opracowanie własne na podstawie wyników geankiety.



Ryc. 10.9. Miejsca pracy, nauki lub odwożenia dzieci oznaczone przez mieszkańców osiedla Wilda
Źródło: opracowanie własne na podstawie wyników geankiety.

częściej niż samochód (pozostawał trzeci w kolejności za transportem pieszym i zbiorowym).

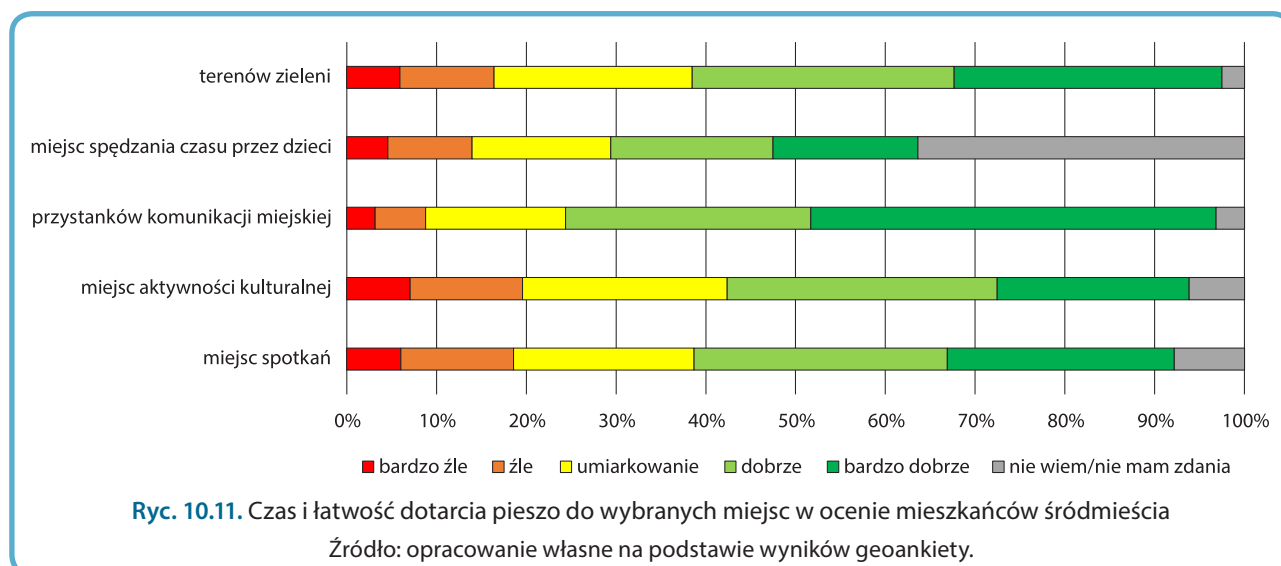
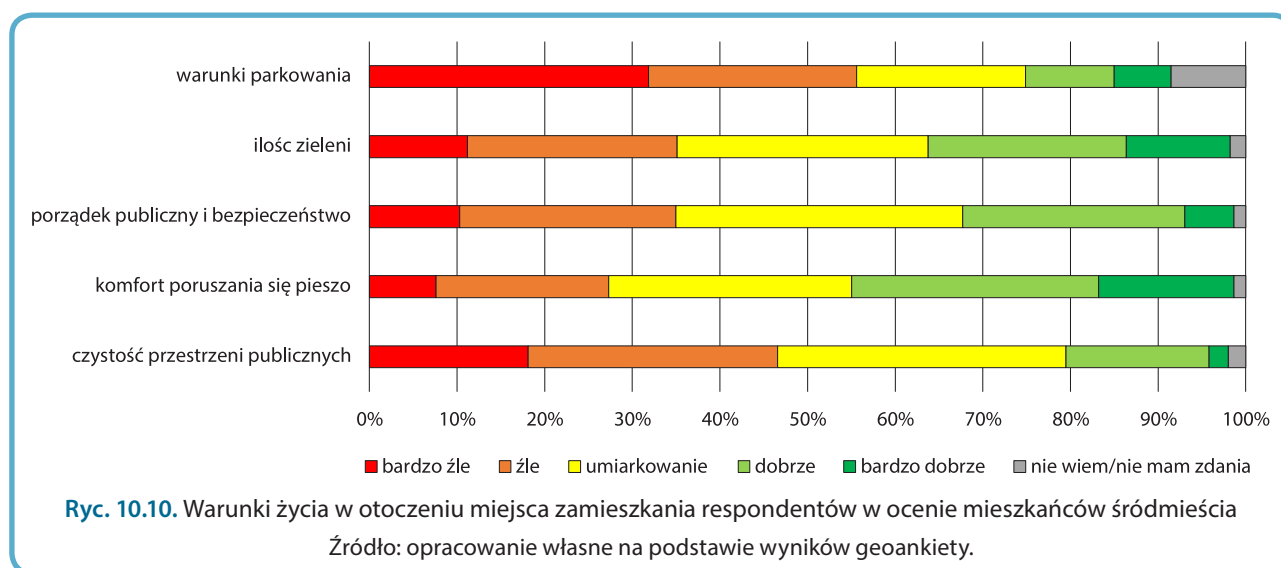
Ocena warunków życia w śródmieściu

Oceny warunków życia w sąsiedztwie miejsca zamieszkania dokonano na podstawie odpowiedzi na pytania o skali odpowiedzi od 1 do 5 z możliwością wyboru opcji „nie wiem/nie mam zdania”. Pytania dotyczyły pięciu aspektów jakości przestrzeni: czystości przestrzeni publicznych, ilości zieleni, porządku publicznego i bezpieczeństwa, warunków parkowania, komfortu poruszania się pieszo. Respondentów zapytano także o łatwość i czas dotarcia pieszo z miejsca zamieszkania do miejsc takich, jak: miejsca spotkań, miejsca aktywności kulturalnej, przystanki

komunikacji miejskiej, miejsca spędzania czasu przez dzieci, tereny zieleni.

Ankietowani najlepiej ocenili w śródmieściu komfort poruszania się pieszo – łączna liczba odpowiedzi pozytywnych (tj. dobrze i bardzo dobrze) stanowiła niemalże 45% wszystkich odpowiedzi. Następne w kolejności były: ilość zieleni oraz porządek publiczny i bezpieczeństwo. Najniżej w śródmieściu oceniane były warunki parkowania, które ponad połowa respondentów uznała za złe i bardzo złe, podkreślając tym samym znaczenie problemu. Podobnie negatywnie oceniana była czystość przestrzeni publicznych.

Respondenci najpozytywniej ocenili dostępność pieszą przystanków komunikacji miejskiej (2/3



ankietowanych) oraz terenów zieleni (ponad 1/2). W przypadku miejsc spędzania czasu przez dzieci stosunkowo często respondenci zaznaczali odpowiedź „nie wiem/nie mam zdania”, co może wynikać z nieposiadania dzieci przez większą część ankietowanych. Najgorzej oceniane w śródmieściu były możliwości dotarcia do miejsc aktywności kulturalnej i miejsc spotkań – w obu przypadkach 1/5 negatywnych wskazań.

Ocena jakości przestrzeni śródmieścia

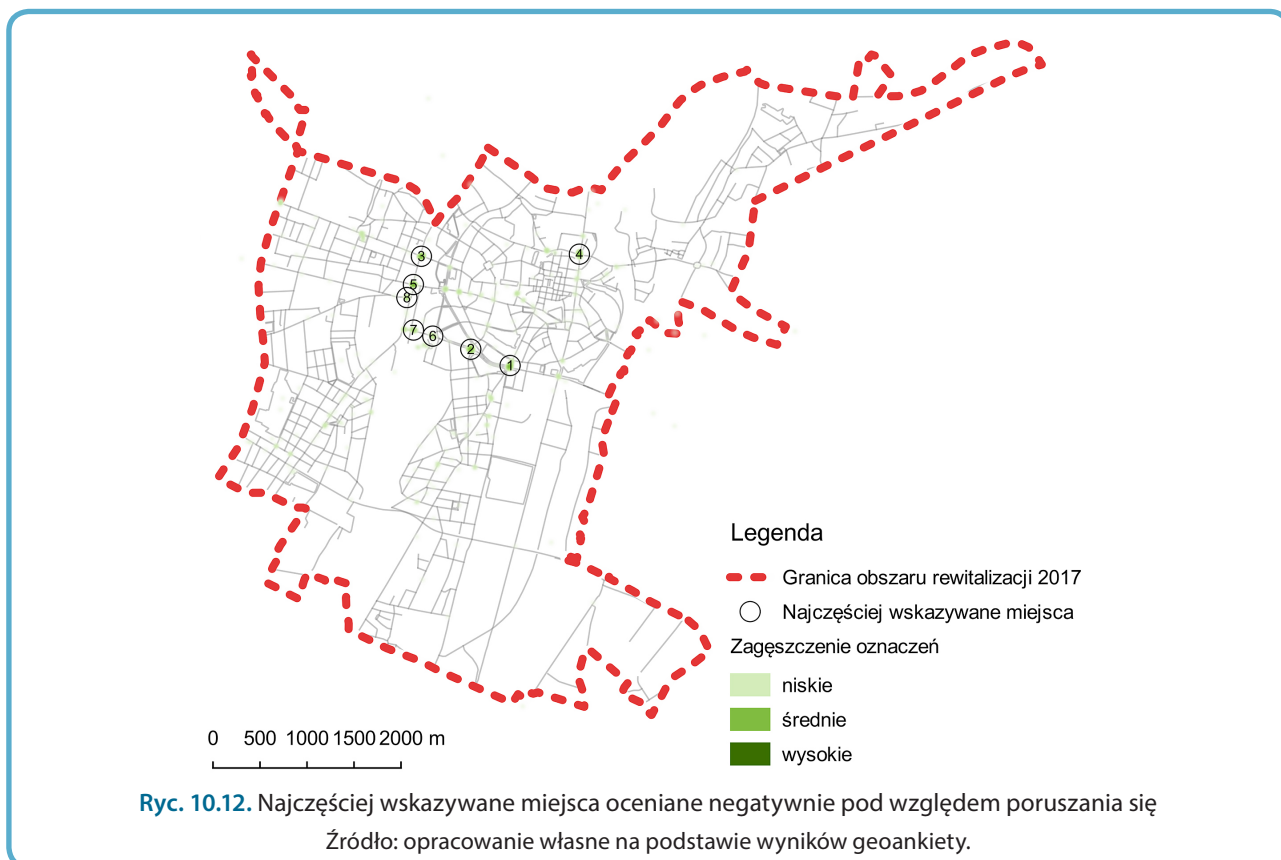
Respondenci geoankiety zostali poproszeni o wskazanie miejsc ocenianych negatywnie pod względem dwóch aspektów: poruszania się oraz jakości przestrzeni. W kategorii oceny warunków poruszania się ankietowani wskazali 308 miejsc ocenianych negatywnie pod względem poruszania się poprzez nanieśnięcie punktów na interaktywną mapę. Na podstawie tych wskazań opracowana została mapa skupień miejsc ocenianych negatywnie pod względem poruszania się (ryc. 10.12).

Największe skupienia miejsc problematycznych pod względem poruszania się zlokalizowano wzdłuż ulic Królowej Jadwigi, Matyi, mostu Dworcowego

i ul. Roosevelta. Część problemów dotyczyła przedłużających się remontów w otoczeniu ronda Kaponiera i mostu Teatralnego, co wprowadzało utrudnienia dla wszystkich środków transportu. Respondenci często wskazywali na trudności w korzystaniu z przejść podziemnych i sugerowali wprowadzenie naziemnych przejść dla pieszych. Uwagę zwracał brak odpowiedniej infrastruktury rowerowej w postaci dróg dla rowerów lub wydzielonych pasów rowerowych. W wielu miejscach negatywnie oceniane było funkcjonowanie sygnalizacji świetlnej, pozytywnie oceniono natomiast jej wyłączenie w rejonie mostu Teatralnego.

Negatywne oceny warunków poruszania się pieszo i rowerem miały związek w dużym stopniu z dominującymi kierunkami przemieszczania się mieszkańców śródmieścia i wybieranymi przez nich środkami transportu – mieszkańcy Jeżyc, św. Łazarza i Wildy często poruszają się pieszo w kierunku Starego Miasta. Ulice Roosevelta, Matyi i Królowej Jadwigi stanowią dla nich zatem ważną barierę komunikacyjną.

Innym często wskazywanym problemem jest parkowanie: część respondentów negatywnie oceniła obecność samochodów na chodnikach, a jednocześnie osoby poruszające się samochodem wskazywały



na brak wystarczającej liczby miejsc parkingowych dla mieszkańców śródmieścia. Jako problem niezadko podawano parkowanie w obrębie śródmieścia przez osoby mieszkające poza granicami Poznania. W kwestii priorytetów nadawanych poszczególnym środkom transportu dominują postulaty podwyższenia priorytetu ruchu pieszego i transportu zbiorowego, jednak pojawiały się także głosy przeciwne, sugerujące potrzebę podwyższenia priorytetu dla ruchu samochodowego.

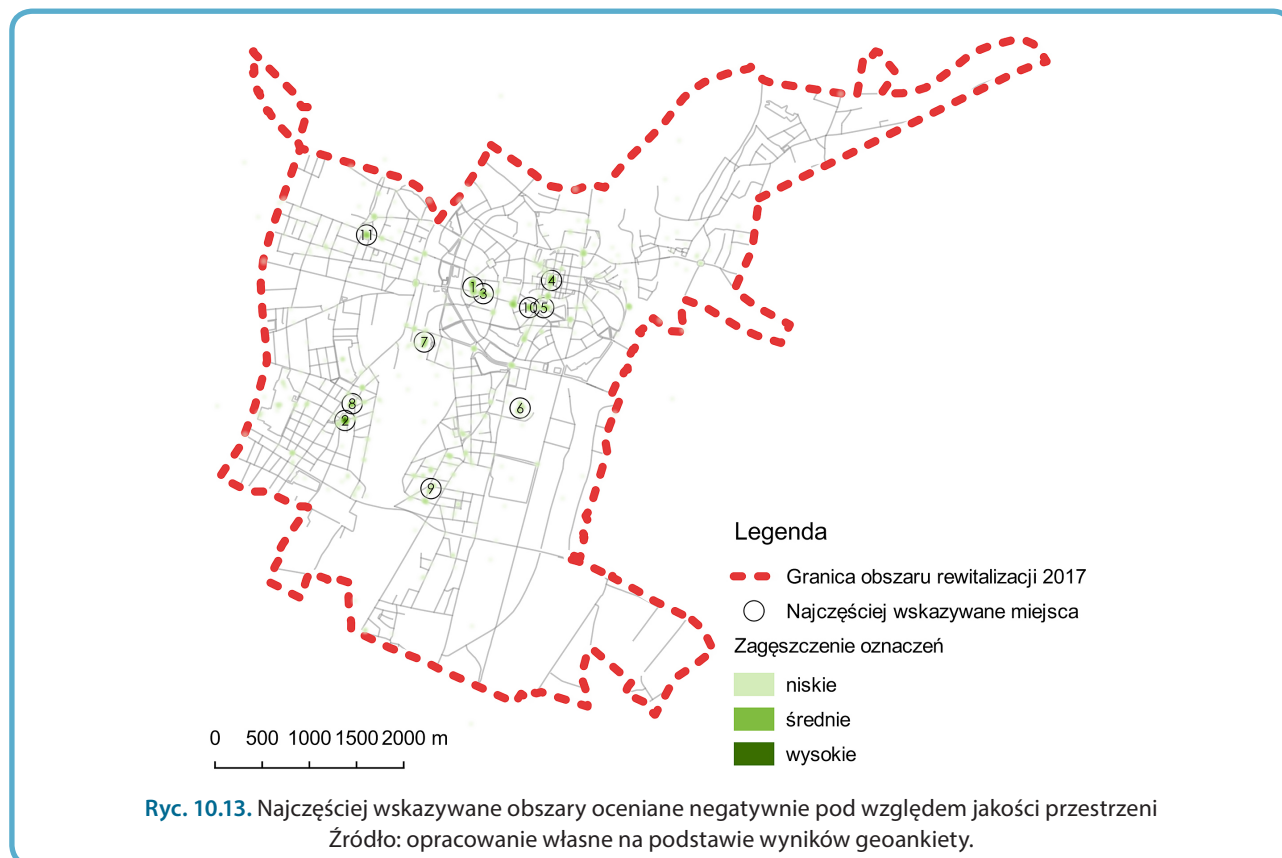
W kategorii oceny jakości przestrzeni respondenci geankiety oznaczyli łącznie 559 miejsc ocenianych negatywnie. Wskazania te zostały zagregowane i przedstawione na mapie (ryc. 10.13).

Problemy związane z jakością przestrzeni najczęściej były wskazywane w obrębie Wildy i św. Łazarza. Z jednej strony mogło to wynikać z nadreprezentacji mieszkańców tych osiedli wśród respondentów, z drugiej jednak mogło wskazywać na częstsze występowanie problemów na tym terenie.

Do najczęściej wskazywanych miejsc problematycznych, a jednocześnie z dużym potencjałem, należały zdaniem respondentów: stadion im. Edmunda Szyca i obszar Wolnych Torów. Miejsca te

były oceniane jako zaniedbane, niezagospodarowane, nieestetyczne i pogarszające poczucie bezpieczeństwa. Na terenie stadionu im. Edmunda Szyca i położonego obok targowiska proponowane jest wprowadzenie funkcji rekreacyjno-sportowych, zieleni urządzonej i w ograniczonym stopniu zabudowy. W geankiecie pojawiały się głosy na rzecz likwidacji targowiska. Miejscem o podobnie niewykorzystanym potencjale jest otoczenie parku Kasprowicza, gdzie proponowane było rozwijanie funkcji rekreacyjnej i parkowej. Obszar Wolnych Torów także traktowany był przez respondentów jako miejsce z dużym potencjałem, jednak zmiany wprowadzone tam w ostatnim czasie ocenione zostały negatywnie, szczególnie pod względem estetyki i funkcjonalności nowego budynku dworca i centrum handlowego, utrudnień związanych z poruszaniem się pieszo i zbytnej dominacji ruchu samochodowego w przestrzeni (np. w postaci zbyt szerokiej nowo powstałej al. Przemysła).

W obrębie Starego Miasta do najczęściej wskazywanych miejsc należały plac Wiosny Ludów, ul. św. Marcin oraz otoczenie Starego Rynku. Problematyczna na tych obszarach zdaniem respondentów



była estetyka i czystość ulic, niskie poczucie bezpieczeństwa wynikające z obecności osób będących pod wpływem alkoholu, występowanie pustostanów i nieodpowiedni charakter lokali usługowych i handlowych. Problemy związane z poczuciem bezpieczeństwa wskazywane były także we wschodniej części Łazarza i środkowej części Wildy. W obrębie osiedla św. Łazarz do negatywnie ocenianych miejsc należał Rynek Łazarz, głównie pod względem czystości i estetyki, oraz ul. Głogowska.

Przedstawione w niniejszym rozdziale wyniki badań geoankietowych charakteryzują przestrzeń śródmieścia Poznania z perspektywy zarówno osób mieszkających na jego obszarze, jak i osób korzystających tu z usług i realizujących swoje aktywności. Podsumowując wyniki, należy wskazać, że do najczęściej odwiedzanych miejsc w śródmieściu należały instytucje i lokale na Starym Rynku, Centrum Kultury Zamek, centrum handlowe Stary Browar, kina (studyjne i multipleksy) oraz teatry, tj. miejsca mające szeroką ofertę kulturalną, handlową i rozrywkową. Zdaniem respondentów bardzo dużą rolę odgrywają w przestrzeni tereny zielone i rekreacyjne, takie jak park

Kasprowicza, park Jana Pawła II, park Wilsona, Jezioro Maltańskie i jezioro Rusalka, park Sołacki, a także Stare Zoo. Miejsca odwiedzane przez mieszkańców wszystkich osiedli często zlokalizowane są w obrębie Starego Miasta. Wskazuje to na duże znaczenie tego obszaru jako celu codziennych podróży. Na prawie każdym osiedlu najczęściej wskazywanym środkiem była komunikacja piesza, następnie transport zbiorowy, samochód i rower.

Według respondentów najlepiej oceniany w śródmieściu był komfort poruszania się pieszo, w tym dostępność piesza przystanków komunikacji miejskiej i terenów zieleni. Następne w kolejności były: ilość zieleni oraz porządek publiczny i bezpieczeństwo. Najniżej ankietowani oceniali warunki parkowania. Podobnie negatywnie oceniana była czystość przestrzeni publicznych. Największe skupienia miejsc problematycznych pod względem poruszania się zlokalizowano wzdłuż ulic Królowej Jadwigi, Matyi, mostu Dworcowego i ul. Roosevelta. Z kolei w przypadku oceny jakości przestrzeni problemy najczęściej były wskazywane w obrębie Wildy i św. Łazarza.

Przemysław Ciesiółka

Uniwersytet im. A. Mickiewicza w Poznaniu

11. Kierunki działań rewitalizacyjnych na obszarze rewitalizacji

Działania rewitalizacyjne prowadzone od 2006 r. w Poznaniu dotyczyły niewielkich fragmentów śródmieścia (przede wszystkim dzielnicy Śródka). W ostatnich latach władze Poznania podjęły decyzję, aby podejść do odnowy centrum miasta w sposób całościowy. W rezultacie w 2013 r. opracowano Zintegrowany Program Odnowy i Rozwoju Śródmieścia Poznania na lata 2014–2030. Jego kontynuacją będzie Gminny Program Rewitalizacji dla Miasta Poznania, który swoim zasięgiem również obejmie cały obszar śródmiejski. Tym samym działania rewitalizacyjne w mieście wpiszą się w ogólnopolski trend procesów naprawczych na terenach zdegradowanych. Wiodącymi fragmentami miast wymagającymi rewitalizacji w Polsce są bowiem właśnie obszary śródmiejskie, rozumiane jako historycznie wykształcona centralna część miasta, w której zwarta i intensywna zabudowa mieszkaniowa jest przemieszana z obiektami usługowymi i administracyjnymi (Nowakowski 1990).

Badania prowadzone przez Jarczewskiego w 2009 r. wskazują, że stare dzielnice śródmiejskie stanowią prawie 52% wszystkich terenów zdegradowanych w Polsce i są zamieszkałe przez prawie 2,2 mln osób, czyli około 12,7% mieszkańców miast. Przewagę terenów śródmiejskich nad innymi obszarami kryzysowymi w Polsce potwierdzają także badania przeprowadzone w największych miastach w Polsce przez Swianiewicza i in. (2011) oraz przez Ciesiółkę (2014). Wynika to z wielu problemów, które dotyczą

obszarów śródmiejskich, w tym m.in. z luki remontowej dotyczącej zabudowy śródmiejskiej, zdekapitalizowanej infrastruktury technicznej, nieuregulowanej własności gruntów i nieruchomości oraz ograniczeń organizacyjnych związanych m.in. z wąskimi ulicami (por. Wolaniuk 2008; Jarczewski 2010). Dlatego aktualne zagospodarowanie przestrzenne terenów śródmiejskich nie odpowiada współczesnym potrzebom społeczeństwa (Słodczyk 2003). Prowadzi to do ich wyludniania się przy jednoczesnym narastaniu patologii społecznych. Centra miast często przestają być ogniskami życia gospodarczego, społecznego i kulturowego kosztem terenów podmiejskich (Parysek 2005). W efekcie, jak zauważa Skalski (2000), rewitalizacja dzielnic miejskich jest tematem najwcześniej podjętym w Polsce po 1990 r. i najbardziej zaawansowanym. Obok wspomnianych powyżej problemów przestrzenno-funkcyjnych, technicznych i społecznych śródmieść, Swianiewicz i in. (2011) wskazują też na inny powód obejmowania centrów miast działaniami rewitalizacyjnymi. Mowa tutaj o aspekcie wizerunkowym śródmieścia, które jest istotne z punktu widzenia rozwoju turystyki i atrakcyjności inwestycyjnej.

Jednocześnie można określić kilka zasadniczych kierunków przekształceń terenów śródmiejskich, charakterystycznych dla polskich uwarunkowań. Muzioł-Węclawowicz (2013) stwierdza, że niezbędnym warunkiem kompleksowej i trwałej odnowy obszarów zdegradowanych w centrach miast jest wzmocnienie

i intensyfikacja projektów mieszkaniowych. Jarczewski (2010) natomiast podkreśla, że na terenach śródmiejskich należy skupić się raczej na zabezpieczeniu najcenniejszych elementów dziedzictwa materialnego i duchowego jako podstawy dla przyszłych procesów rozwojowych. W końcu Grachowski (2006) w kontekście centralnych części miast wskazuje na prymat i pierwotność działań społecznych i gospodarczych wobec działań ściśle inwestycyjnych i budowlanych. Próbę sformułowania celów rewitalizacji terenów śródmiejskich podjęła Wolaniuk (2008):

- w odniesieniu do struktury społecznej: zakłada ona, że należy dążyć do utrzymania zaludnienia na określonym poziomie, co wiąże się z zachowaniem funkcji mieszkaniowej, która wpływa na ożywienie i poprawę stanu bezpieczeństwa w centrum, a także przyciąganie nowych mieszkańców poprzez: modernizację istniejącej zabudowy mieszkaniowej i podnoszenie jej standardu, lokalizację nowych budynków z mieszkaniami charakteryzującymi się wysoką jakością;
- w zakresie fizjonomii należy dążyć do kształtowania nowego, atrakcyjnego wizerunku (image) miasta m.in. poprzez: rewaloryzację zabudowy staromiejskiej, wprowadzanie obiektów o wysokich walorach architektonicznych oraz poprawę jakości środowiska;
- w zakresie struktury funkcjonalnej kluczowe jest dążenie do utrzymania, a nawet wzmocnienia dominującej pozycji centrum jako głównego ośrodka handlu i usług w mieście, m.in. poprzez: podniesienie jakości i standardu starych obiektów handlowo-usługowych w centrum, wprowadzenie nowoczesnych dużych obiektów handlowych oraz rozbudowę krytych powierzchni handlowo-usługowych;
- w zakresie komunikacji ważna jest nowa organizacja ruchu na obszarze centrum, m.in. poprzez: całkowitą lub częściową eliminację ruchu kołowego z centrum, budowę ciągów pieszych o wysokim poziomie atrakcyjności oraz zapewnienie odpowiedniej liczby miejsc parkingowych na obrzeżach centrum.

W kontekście określania kierunków rewitalizacji terenów śródmiejskich należy również zwrócić uwagę na zjawisko gentryfikacji, zdiagnozowane po raz pierwszy w latach 60. XX w. w Londynie przez Glass (1964). Rozumie się przez nią rynkowe

przejmowanie przez klasę średnią i wyższą budynków opuszczonych lub zamieszkałych przez klasę pracującą i ich stopniową modernizację (por. Smith, Williams 1986). Jednocześnie należy podkreślić, że gentryfikacja jest w zasadzie zarezerwowana dla obszarów atrakcyjnych ze względu na bliskość obiektów kultury, miejsc rozrywki i spotkań towarzyskich (Jadach-Sepioło 2009). Wskazuje się zarówno pozytywne aspekty tego procesu, związane z poprawą stanu technicznego zabudowy bez udziału środków publicznych, jak i katalog negatywnych zmian, wynikających przede wszystkim z drastycznej zmiany struktury społecznej gentryfikowanych dzielnic (Jadach-Sepioło 2007). Badania Baileya i Robertsona (1997) wykazały, że gentryfikacja z reguły występuje jako skutek realizacji programów rewitalizacji, jednak jej nasilenie i charakter zależy od partnerów rewitalizacji. Gwarantem łagodnej gentryfikacji jest udział społeczności lokalnych, których aktywność prowadzi do stopniowej i akceptowanej przez mieszkańców wymiany społecznej gentryfikowanych dzielnic.

W niniejszym rozdziale przedstawiono cele i kierunki działań rewitalizacyjnych, a także wynikające z nich projekty rewitalizacyjne planowane do realizacji na obszarze rewitalizacji w Poznaniu w najbliższych latach. Są one rezultatem rekomendacji w zakresie kształtowania obszaru rewitalizacji, sformułowanych w oparciu o pogłębione analizy przedstawione w rozdziałach 2–10. Ponadto we wstępnej części tego rozdziału dokonano przeglądu dotychczasowych kierunków działań rewitalizacyjnych w mieście, które były wskazywane w programach rewitalizacji sporządzonych w latach 2006–2013. Tym samym starano się dowieść ciągłości polityki rewitalizacyjnej prowadzonej przez władze miasta Poznania.

11.1. Kierunki rewitalizacji formułowane w latach 2006–2017

Poznań uznawany jest za pioniera w dziedzinie programowania i realizacji działań rewitalizacyjnych w Polsce. Przez lata funkcjonowało w mieście kilka programów rewitalizacji, które określały kierunek planowanych działań (tab. 11.1). Jednocześnie zmieniał się zakres przestrzenny podejmowanych działań, zawsze dotyczyły one jednak terenów śródmiejskich (ryc. 11.1). Opracowaniem oraz wdrożeniem

programów rewitalizacji zajmował się Oddział Rewitalizacji, działający w ramach Urzędu Miasta. Dodatkowo w ostatnich latach utworzono Oddział ds. Projektów Śródmiejskich. Ponadto od 2005 r. nieprzerwanie działa Komisja Rady Miasta Poznania do spraw Rewitalizacji. W strukturach urzędu wyodrębniono także stanowisko pełnomocnika prezydenta miasta Poznania ds. rewitalizacji. Funkcję tę pełni kierownik Oddziału Rewitalizacji.

Pierwszy program rewitalizacji w Poznaniu został przyjęty na początku 2006 r. Był on odpowiedzią na pojawienie się możliwości finansowania rewitalizacji ze Zintegrowanego Programu Operacyjnego Rozwoju Regionalnego na lata 2004–2006, w ramach działania 3.3 „Zdegradowane obszary miejskie, przemysłowe i powojkowe” (priorytet 3: „Rozwój lokalny”). Na wstępie dokumentu wskazano, że ma on być w swym założeniu programem kroczącym, wieloletnim, a nie dokumentem zamkniętym i w tej formie uchwalonym ostatecznie (jednorazowo) przez Radę Miasta. Za obszar zdegradowany uznano śródmieście miasta, jednak zdecydowano, że w pierwszej kolejności działania będą prowadzone na terenie pilotażowym – dzielnicy Śródka. Obszar ten wraz z Ostrowem Tumskim, Chwaliszewem i rejonem staromiejskim w opinii autorów programu ma kluczowe znaczenie przestrzenno-funkcjonalne dla centrum Poznania, położony jest między zachodnimi starymi dzielnicami miasta i największym poznańskim obszarem rekreacyjnym Małą oraz rozwojowymi wschodnimi terenami miasta, przy głównym śródmiejskim odcinku Warty. Jego powierzchnia wynosiła zaledwie 26,2 ha i był on zamieszkały przez około 1000 osób. Jednocześnie w programie określono 18 działań, głównie o charakterze infrastrukturalnym, których realizacja miała przyczynić się do przywrócenia

Śródcie integracji przestrzenno-funkcjonalnej z resztą miasta. Druga edycja Miejskiego Programu Rewitalizacji została przyjęta również w 2006 r. Zasadnicza zmiana w stosunku do wcześniejszej wersji dokumentu obejmowała zakres przestrzenny obszaru rewitalizacji. Teren Śródki został uzupełniony o Ostrów Tumski i Chwaliszewo. Ponadto wybrano obszar poza ścisłym centrum, w bezpośrednim sąsiedztwie Międzynarodowych Targów Poznańskich, w dwóch śródmiejskich dzielnicach, tj. na Jeżycach i Łazarzu, na osi ważnych ulic o znaczeniu centrowym dla tych dzielnic. Obszary te były położone na trasie Traktu Królewsko-Cesarskiego, tj. głównego szlaku turystycznego wiodącego przez centrum Poznania. Jego powierzchnia wynosiła około 230 ha, a był on zamieszkały przez około 10 450 osób. Wciąż w stosunku do całkowitej powierzchni i liczby ludności miasta udział obszaru rewitalizacji był niewielki. W drugiej edycji powiększyła się liczba projektów, było ich w sumie 60. Cele i kierunki działań sformułowane w obu tych dokumentach były natomiast zbliżone. Rewitalizacja śródmieścia (poprzez działania skierowane na wskazane powyżej tereny) powinna dążyć do: rozwoju jego walorów przestrzennych, historyczno-kulturowych i symboliczno-identyfikacyjnych; likwidacji zjawisk degradacji i dekapitalizacji przestrzeni i substancji budowlanej; istotnej poprawy sytuacji życia, pracy i zamieszkania społeczności lokalnej; zapobiegania procesom wykluczenia, marginalizacji i segregacji społecznej; tworzenia warunków dla zrównoważonego rozwoju funkcji handlu i usług sprzyjających rozwojowi miejsc pracy; poprawy systemu transportu publicznego oraz poprawy warunków ekologicznych. Prowadzone w kolejnych latach działania obejmowały 4 sfery: działania aktywizujące i integrujące społeczności miejskie – na

Tabela 11.1. Programy rewitalizacji sporządzone w Poznaniu w latach 2006–2013

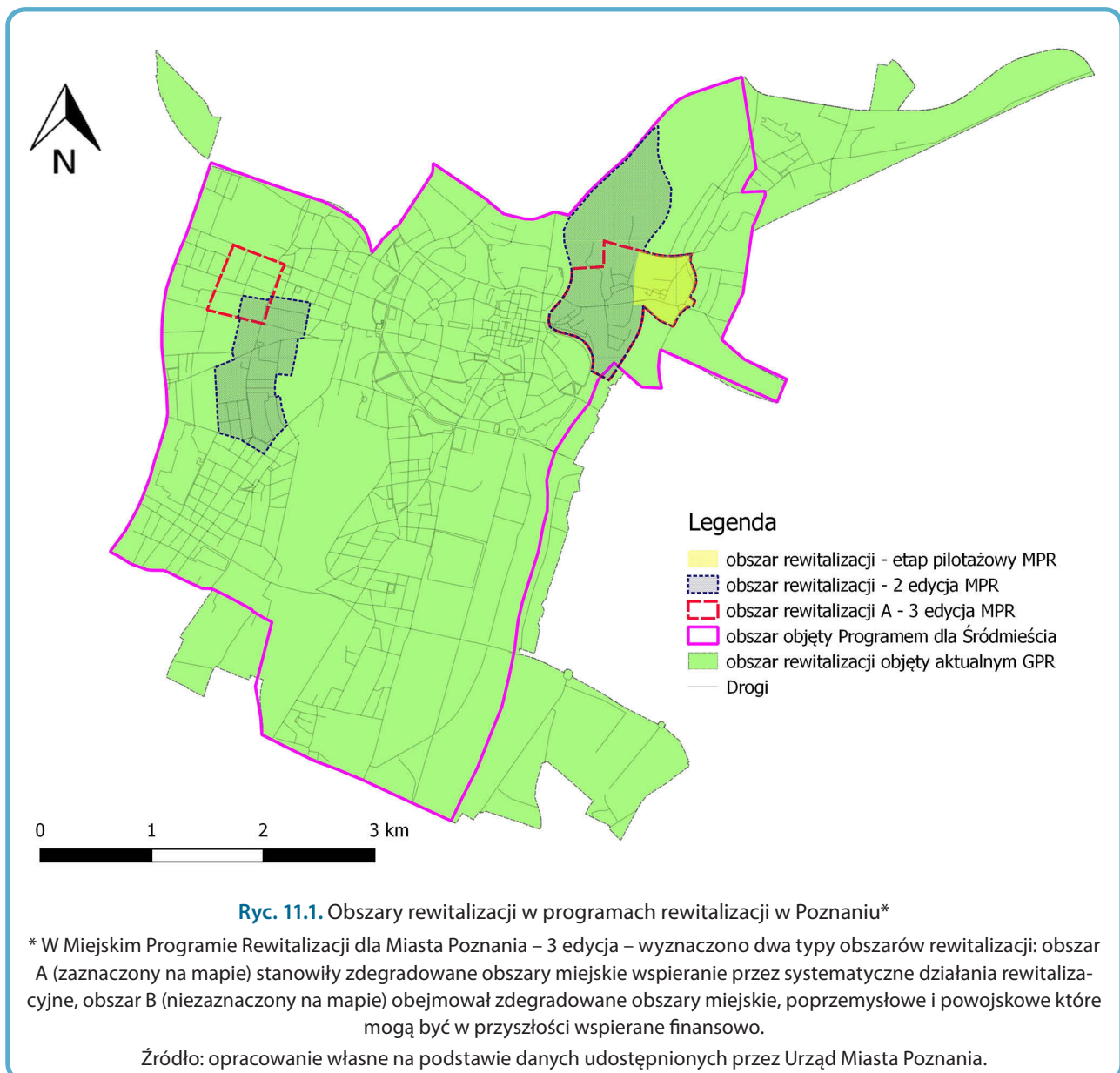
Lp.	Tytuł programu rewitalizacji	Rok sporządzenia
1	Miejski Program Rewitalizacji dla m. Poznania – etap pilotażowy – Śródka	2006
2	Miejski Program Rewitalizacji dla m. Poznania – druga edycja	2006
3	Miejski Program Rewitalizacji dla Obszarów Przemysłowych i Powojkowych	2010
4	Miejski Program Rewitalizacji dla Miasta Poznania – trzecia edycja	2013
5	Zintegrowany Program Odnowy i Rozwoju Śródmieścia Poznania na lata 2014–2030 (tzw. Program dla Śródmieścia)	2013

Źródło: opracowanie własne.

Śródcie, Chwaliszewie i Jeźycach; drobne usprawnienia – głównie na Jeźycach i Chwaliszewie; inwestycje publiczne – na Śródcie, Chwaliszewie i Ostrowie Tumskim oraz remonty zasobów mieszkaniowych – głównie na Łazarzu i w skromnym zakresie na Śródcie.

W 2010 r. przyjęto program rewitalizacji skierowany wyłącznie na odnowę obszarów przemysłowych i powojсковych. Celem opracowania było uzupełnienie dotychczas obowiązującego programu rewitalizacji o obszary przemysłowe i powojсковe w związku z ogłoszonym przez Urząd Marszałkowski Województwa Wielkopolskiego konkursem na dofinansowanie projektów ze środków Europejskiego

Funduszu Rozwoju na terenach przemysłowych i powojсковych. Dokument objął obszary przemysłowe i powojсковe wnioskowane przez osoby fizyczne i prawne, a także obszary, dla których działania rewitalizacyjne zostaną dopiero zainicjowane w przyszłości, na terenie śródmieścia Poznania, które są ważne dla jego rozwoju. Warto zaznaczyć, że w składzie ww. obszarów nie zostały ujęte elementy XIX-wiecznego systemu fortyfikacji popruskich, dla którego przewidziano wykonanie osobnego opracowania strategicznego. Łączna powierzchnia obszarów przemysłowych i powojсковych wymagających rewitalizacji nie została wskazana w dokumencie,



wciąż miała ona jednak niewielki udział w całkowitej powierzchni miasta Poznania. Sformułowane cele i kierunki działań były zbieżne z tymi wskazanymi w dokumentach z 2006 r.

Kolejny ważny rok w programowaniu rewitalizacji w Poznaniu to rok 2013. Wtedy przyjęty został Miejski Program Rewitalizacji dla Miasta Poznania – trzecia edycja. Zgodnie z opinią autorów jego zadaniem było: kontynuowanie przedsięwzięć rozpoczętych pod wpływem ZPORR na lata 2004–2006; wykorzystanie doświadczeń dotychczasowej realizacji Miejskiego Programu Rewitalizacji dla Poznania; umożliwienie uzyskania przez beneficjentów także pożyczek dzięki Inicjatywie JESSICA na realizację projektów rewitalizacyjnych na zdegradowanych obszarach miejskich; a przede wszystkim połączenie dokumentów dotyczących działań na obszarach miejskich i na obszarach przemysłowych i powojkowych w jedną spójną całość. Dalej podkreślano w dokumencie, że ma on charakter ramowy i ze względu na swoją specyfikę i uwarunkowania powinien być realizowany i uszczegóławiany na bieżąco poprzez konkretyzowanie w szerokim partnerstwie zadań operacyjnych odpowiadających na lokalne problemy. Niemal niezmienny w stosunku do poprzednich edycji pozostał zakres przestrzenny działań rewitalizacyjnych. Dalej obejmował on Śródkę, Ostrów Tumski i Chwaliszewo oraz część Jeżyc i Łazarza, a także obszary przemysłowe i powojkowe. Do wiodących celów i kierunków działań rewitalizacyjnych zaliczono: aktywizację i integrację lokalnych społeczności – identyfikacja mieszkańców z miejscem, jego wartością i historią; poprawę jakości zamieszkania; przekształcenie ulic Traktu Królewsko-Cesarskiego, terenów nadrzecznych i starego koryta Warty – w dobrej jakości śródmiejską przestrzeń publiczną, przy wykorzystaniu istniejących możliwości, powiązań przestrzennych i walorów historycznych oraz wypromowanie tych terenów tak, aby stały się przedmiotem zainteresowania poznaniaków, inwestorów i turystów; zagospodarowanie starego koryta Warty w taki sposób, aby zapewnić pożytek obecnemu pokoleniu poznaniaków, z uwzględnieniem możliwości wprowadzenia elementów wodnych przybliżających „rzekę miastu”, i jednocześnie umożliwić przyszłym pokoleniom odtworzenie koryta Warty w jej starym biegu; poprawę wizerunku śródmieścia przy jednoczesnym zachowaniu unikalnego charakteru i skali zagospodarowania przestrzeni; zaktywizowanie gospodarcze

obszarów sąsiadujących z terenami publicznymi oraz konserwację i rewaloryzację obiektów architektury i zagospodarowania. Program obejmował kilkadziesiąt działań rewitalizacyjnych zaplanowanych do realizacji i będących w trakcie realizacji, zakładających aktywizację i integrację społeczności miejskich, drobne usprawnienia i działania porządkowe, działania inwestycyjne oraz działania organizacyjne, programowe, planistyczne i projektowe.

W 2013 r. został także przyjęty Zintegrowany Program Odnowy i Rozwoju Śródmieścia Poznania na lata 2014–2030 (zwany Programem dla Śródmieścia), będący programem wykonawczym programu strategicznego Przyjazne Śródmieście Strategii Rozwoju Miasta Poznania do roku 2030. Nie zastępował on Miejskiego Programu Rewitalizacji, stanowił raczej jego uzupełnienie. Służyć miał integracji działań prowadzonych w centralnym obszarze Poznania na rzecz ochrony i rozwoju najważniejszych wartości, które są skupione w jego granicach. Dokument swoim zasięgiem obejmował śródmiejskie dzielnice: Jeżyce, Ostrów Tumski–Śródkę–Zawady–Komandorię, Stare Miasto, św. Łazarz oraz Wildę, które w sumie zajmowały powierzchnię 19,8 km² (7,6% powierzchni całego miasta). W programie sformułowano 4 cele operacyjne: 1. śródmieście jako atrakcyjne i wysokiej jakości miejsce zamieszkania, 2. śródmieście jako miejsce społecznej aktywności: kulturalnej, gospodarczej, obywatelskiej, 3. śródmieście jako atrakcyjna i wysokiej jakości przestrzeń kulturowa i 4. śródmieście jako miejsce zrównoważonego transportu (ruch pieszy i rowerowy, transport zbiorowy i samochodowy) oraz dobrej jakości infrastruktury technicznej, do których przypisano 10 działań: 1. kreowanie wysokiej jakości warunków zamieszkania w śródmieściu, 2. polepszanie jakości śródmiejskich zasobów lokalowych, 3. stymulowanie aktywności kulturalnej w śródmieściu, 4. stymulowanie aktywności gospodarczej w śródmieściu, 5. rozwijanie partycypacji społecznej w śródmieściu, 6. tworzenie wysokiej jakości – bezpiecznych, czystych, atrakcyjnych – przestrzeni śródmiejskich, 7. ochrona, ekspozycja i promocja dziedzictwa kulturowego znajdującego się w śródmieściu, 8. tworzenie dobrych warunków dla pieszych i rowerzystów w śródmieściu, 9. tworzenie dobrych warunków do korzystania z transportu publicznego w śródmieściu, 10. kreowanie uspokojonego ruchu samochodowego w śródmieściu. W dalszej kolejności poszczególnym działaniom przypisano kilkadziesiąt zadań

o zróżnicowanym charakterze, od działań o charakterze planistyczno-projektowym, przez projekty społeczne, aż po inwestycje infrastrukturalne. Ponadto w dokumencie określono zalecenia do rozpatrzenia przy realizacji programu, a także tworzeniu oraz aktualizacji polityk sektorowych, projektów czy też przedsięwzięć.

Cechą wspólną wszystkich obowiązujących dotychczas programów rewitalizacji jest zbliżony zasięg przestrzenny, który zapewniał ciągłość prowadzonych działań. Za kluczowy obszar rewitalizacji uznano śródmieście, które doświadcza problemów postępującej degradacji i dekapitalizacji przestrzeni oraz substancji budowlanej – i depopulacji. W szczególności sposób negatywnie odbiły się na śródmieściu działania urbanistyczne lat 70., doprowadzając do dezintegracji centrum miasta oraz spustoszenia obszarów Ostrowa Tumskiego, Śródkki, Chwaliszewa i pasów nadbrzeżnych Starego Miasta, ciągnących się wzdłuż koryta Warty. Podejmowane w następnych latach działania wynikające z programów rewitalizacji wpływają na powolne przeobrażenia śródmieścia w miejsce przyjazne dla mieszkańców, przedsiębiorców i turystów. Wciąż jeszcze konieczne są jednak kolejne inicjatywy, które uzupełnią już zrealizowane projekty, zarówno w sferze przestrzenno-funkcjonalnej, jak i społeczno-gospodarczej.

11.2. Aktualne rekomendacje w zakresie kształtowania obszaru rewitalizacji

W oparciu o przedstawione we wcześniejszych rozdziałach niniejszej pracy analizy dotyczące sfer procesu rewitalizacji: społecznej, gospodarczej, przestrzenno-funkcjonalnej, technicznej i środowiskowej, a także wyniki badania opinii mieszkańców w zakresie zagospodarowania śródmieścia sformułowano wnioski stanowiące przesłankę do określenia aktualnych kierunków działań rewitalizacyjnych na obszarze rewitalizacji w Poznaniu. Są one w dużym stopniu kontynuacją podejmowanej już w przeszłości polityki rewitalizacyjnej, opisanej w rozdziale 11.1. Poniższe rekomendacje zostały wykorzystane w Gminnym Programie Rewitalizacji dla Miasta Poznania.

1. Największym wyzwaniem w sferze społecznej jest postępująca depopulacja obszaru rewitalizacji, mająca dodatkowo charakter selektywny

pod względem wiekowym, co powoduje „starzenie się” lokalnych społeczności. Teren nadal charakteryzuje się bardzo wysokimi wskaźnikami gęstości zaludnienia, stąd też proces rozgęszczania się ludności w kierunku dzielnic peryferyjnych i strefy podmiejskiej może utrzymać swoją dynamikę. Jedynymi jednostkami na obszarze rewitalizacji o zwiększającej się populacji są tereny, na których rozwijają się nowe inwestycje mieszkaniowe, głównie powojkowe i przemysłowe. Dla wyhamowania procesów depopulacji obszaru rewitalizacji, oprócz podejmowania działań na rzecz rehabilitacji istniejącego zasobu lokalowego, konieczne jest szerokie otwarcie dalszych terenów przemysłowych, powojkowych i pokolejowych na kompleksowe projekty urbanistyczne. Powinny one wygenerować nowe lokalizacje dla budownictwa mieszkaniowego, w bezpośrednim sąsiedztwie dotychczasowych miejsc zamieszkania na obszarze rewitalizacji, stanowiąc atrakcyjną alternatywę dla przeprowadzki na peryferie lub poza miasto.

2. Pomimo generalnie dobrej sytuacji na rynku pracy w Poznaniu na obszarze rewitalizacji znajdują się rejony o niekorzystnych wskaźnikach bezrobocia w stosunku do średniej ogólnomiejskiej. Położone są przede wszystkim w sąsiedztwie terenów przemysłowych, które utraciły swoją dotychczasową funkcję, a wiele z prowadzonych tam do tej pory działalności przeniesiono do strefy podmiejskiej. Przy ich ponownym zagospodarowaniu należy dążyć do wprowadzenia tam, oprócz funkcji mieszkaniowej, także inwestycji generujących nowe miejsca pracy, rekompensujących spadek zatrudnienia w przemyśle. Wielofunkcyjność zrewitalizowanych obszarów śródmieścia powinna być głównym czynnikiem przeciwdziałania procesowi „suburbanizacji miejsc pracy”.
3. Obecnie niedocenianym, a potencjalnie bardzo istotnym elementem polityki demograficzno-przestrzennej na obszarze rewitalizacji powinno być wzmocnienie atrakcyjności funkcjonujących tam placówek oświatowych, szczególnie o charakterze obwodowym. Ich poszerzona oferta edukacyjna oraz odnowiona infrastruktura mogłyby stanowić istotny czynnik zachęcający rodziny z dziećmi do dalszego zamieszkiwania na obszarze rewitalizacji lub wprowadzenia się do tej części miasta.

4. Konieczne są działania na rzecz zwiększenia aktywności społecznej mieszkańców obszaru rewitalizacji, co stanowi duże wyzwanie z uwagi na strukturę populacji (wysoki odsetek osób starszych, ponadprzeciętne wskaźniki bezrobocia i ubóstwa). Wzrost udziału w życiu publicznym musi być stymulowany przez działania „miękkie”, podejmowane często w mikroskali, nakierowane na wzrost zaufania społecznego i pogłębiające poczucie realnego wpływu mieszkańców na ich najbliższe otoczenie, poprzez innowacyjne formy partycypacji. Szczególnie istotne jest aktywizowanie osób w wieku senioralnym, stanowiących bardzo znaczącą grupę w strukturze demograficznej obszaru rewitalizacji.
5. W związku z dużym zróżnicowaniem przestrzennym badanych problemów społecznych, w skali obszaru rewitalizacji wyraźnie zaznaczają się tereny wymagające szczególnego podejścia do działań w tej sferze. Są to: centralna część Jeżyc, tzw. dolny Łazarz, Wilda pomiędzy Rynkiem Wildeckim a ul. Hetmańską, praktycznie cały obszar Starego Miasta, Śródka oraz najstarsza część osiedla Główna. Każdy z tych terenów wymaga odrębnego kompleksowego podejścia do procesu rewitalizacji, uwzględniającego duże miejskie projekty społeczno-kulturalne i infrastrukturalno-przestrzenne, integrującą rolę rady osiedla oraz oddolną aktywność podmiotów prywatnych, organizacji pozarządowych i samych mieszkańców.
6. Obszarem szczególnej uwagi w działaniach rewitalizacyjnych musi być Stare Miasto, w tym przede wszystkim jego najstarsza część wokół Starego Rynku. Jest to fragment miasta w najwyższym stopniu dotknięty procesami depopulacji oraz niezwykle wysokimi wskaźnikami przestępczości, które to zjawiska są w dużej mierze skorelowane z gwałtownym rozwojem funkcji rozrywkowo-gastronomicznych. Ich współzystencja z codziennym życiem mieszkańców, szczególnie w przypadku lokali funkcjonujących w godzinach nocnych, jest bardzo trudna. Konieczne jest więc świadome kształtowanie profilu funkcjonalnego Starego Rynku i jego okolicy poprzez stopniowe przesunięcie punktu ciężkości w kierunku wzmocnienia wymiaru kulturalnego przestrzeni publicznej oraz wszechstronnej odnowy jej wizerunku estetycznego i społecznego.
7. W sferze gospodarczej obszar rewitalizacji nadal pełni rolę centrum życia ekonomicznego miasta, jednak największym problemem jest osłabienie funkcji handlowej niektórych tradycyjnych dla tej działalności ciągów ulicznych. Pustostany w lokalach użytkowych są w dużej mierze efektem konkurencji galerii handlowych. Przywrócenie funkcji handlowej głównych ulic może nie być możliwe we wszystkich branżach (zwłaszcza tych sformalowanych aktualnie na lokalizacje w galeriach, np. duże sieci odzieżowe), jednak kompleksowe programy odnowy poszczególnych ulic, zakładające m.in. rehabilitację przestrzeni publicznych w ich obrębie, powinny stymulować rozwój alternatywnych gałęzi usług (kultura, gastronomia, rozrywka), z poszanowaniem warunków życia stałych mieszkańców.
8. Dla podtrzymania funkcji gospodarczej obszaru rewitalizacji potrzebne są zarówno działania na rzecz infrastruktury biznesu (m.in. tworzenie nowych przestrzeni biurowych, szczególnie dla małych i średnich przedsiębiorstw, z wykorzystaniem potencjału związanego z obecnością obiektów przemysłowych na obszarze rewitalizacji jako miejsc możliwych do zaadaptowania do nowych funkcji), jak i wsparcie samych mieszkańców w zakładaniu i prowadzeniu działalności gospodarczej. Wskazane jest organizowanie odpowiednich szkoleń, warsztatów i doradztwa, ukierunkowanych na pobudzenie lokalnej przedsiębiorczości.
9. W sferze środowiskowej należy skoncentrować się na działaniach poprawiających klimat akustyczny obszaru rewitalizacji. Największym wyzwaniem w tym zakresie jest konieczność ograniczenia natężenia i prędkości ruchu drogowego oraz wymiany nawierzchni ulic na nową – o zredukowanej hałaśliwości. Ruch samochodowy, w szczególności tranzytowy, powinien być wyprowadzany poza obszary silnie zurbanizowane, czemu towarzyszyć powinien rozwój transportu publicznego, przede wszystkim z wykorzystaniem tramwajów i niskoemisyjnych autobusów.
10. Drugim podstawowym problemem środowiskowym obszaru rewitalizacji jest emisja substancji zanieczyszczających powietrze – pyłów, w tym pyłu zawieszonego PM 10, PM 2,5, oraz benzo(a)pirenu. Ograniczenie emisji można uzyskać dzięki likwidacji lokalnych źródeł ciepła, opartych na

paliwach stałych. W tym celu zaleca się kontynuację programu KAWKA oraz rozbudowę i modernizację miejskiej sieci ciepłowniczej. Podobnie jak w przypadku klimatu akustycznego konieczne jest zwrócenie uwagi na rolę transportu publicznego i rowerowego. Niezbędnym uzupełnieniem działań technicznych są akcje edukacyjne i podwyższanie stanu świadomości ekologicznej mieszkańców (m.in. w zakresie skutków niskiej emisji i możliwości jej ograniczania, promocji ecodrivingu itp.).

11. W sferze przestrzenno-funkcjonalnej istotnym problemem są wieloletnie zaniedbania urbanistyczne i infrastrukturalne, które doprowadziły do degradacji przestrzeni publicznych oraz dekapitalizacji obiektów oświatowych i sportowo-rekreacyjnych. Istotny potencjał obszaru rewitalizacji, jakim jest stosunkowo duże nasycenie i korzystne rozmieszczenie wyżej wymienionych elementów miejskiej infrastruktury społecznej, jest wyraźnie osłabiony poprzez ich niezadowolający stan techniczny. Działania w zakresie rewaloryzacji przestrzeni publicznych, placówek oświatowych, obiektów sportowo-rekreacyjnych i terenów zieleni publicznej mogą bezpośrednio przyczynić się do wzrostu atrakcyjności zamieszkania na obszarze rewitalizacji oraz pogłębiania spójności i więzi społecznej. W tym kontekście niezwykle ważnym potencjałem obszaru rewitalizacji z pogranicza sfery środowiskowej i przestrzenno-funkcjonalnej jest rzeka Warta, mogąca ogniskować wiele przedsięwzięć publicznych i komercyjnych, integrując lewobrzeżną i prawobrzeżną część miasta.
12. Obszar rewitalizacji skupia największą część potencjału kulturalnego miasta, ale dominacja ta dotyczy przede wszystkim obiektów i placówek najwyższej rangi, o oddziaływaniu ogólnomiejskim, regionalnym czy nawet krajowym. Zauważalny jest natomiast deficyt miejsc aktywności kulturalnej nakierowanej na potrzeby lokalnych społeczności. Wskazana jest więc adaptacja kolejnych obiektów miejskich na potrzeby działalności społeczno-kulturalnej, tworzenie dla niej nowych lokalnych placówek oraz animacja i wsparcie działań aktywizujących w tej sferze.
13. Jakość, estetyka i funkcjonalność przestrzeni publicznych, wobec widocznej w wielu miejscach dewastacji technicznej, społecznej i wizualnej, wymaga systemowej poprawy. Działania regulacyjne w tej sferze powinny opierać się na takich instrumentach, jak m.in. uchwała krajobrazowa („reklamowa”), park kulturowy czy katalog mebli miejskich i nawierzchni ulic. Tworzenie wygodnych i atrakcyjnych ciągów pieszych, wolnych od elementów dysharmonizujących wizualnie (m.in. nadmiar reklam, substandardowa zabudowa tymczasowa), wraz z likwidacją barier architektonicznych dla osób ze specjalnymi wymaganiami, musi być jednym z podstawowych działań zmierzających do wzmocnienia funkcji centrotwórczych i kreowania dostępnej dla wszystkich, „demokratycznej” przestrzeni publicznej. Potencjał obszaru rewitalizacji w tym zakresie mogłoby wzmocnić odkrywanie i promowanie ciekawych, choć czasami zapomnianych, mikro-wnętrz urbanistycznych.
14. Wykorzystanie terenów przemysłowych, powojkowych i pokolejowych na obszarze rewitalizacji (m.in. Wolne Tory, Jeżyce Północ, pn. część Ostrowa Tumskiego, Stara Gazownia, Stara Rzeźnia) mogłoby przyczynić się do odwrócenia procesów depopulacji, wzbogacenia struktury społecznej mieszkańców oraz pozyskania nowych lokalizacji dla aktywności gospodarczej i infrastruktury społecznej (por. pkt 1, 2, 8). Konieczne jest jednak dostosowanie rozwiązań urbanistycznych do zmieniających się funkcji obszaru i oparcie ich rozwoju na dokumentach planistycznych (plany miejscowe). Wymaga to wypracowania społecznie akceptowanej koncepcji zagospodarowania tych terenów oraz uzgodnienia modelu realizacji inwestycji, szczególnie w kontekście niezbędnej infrastruktury społecznej i technicznej.
15. W zakresie obsługi komunikacyjnej podstawowe problemy wynikają z dużego obciążenia infrastruktury drogowej i parkingowej, co powoduje, oprócz negatywnych efektów środowiskowych (por. pkt 9 i 10), także zagrożenie dla bezpieczeństwa innych użytkowników ruchu. Duże natężenie ruchu pojazdów kołowych na obszarze rewitalizacji mogłoby zostać zredukowane przez przesunięcie większej części pracy transportowej w kierunku komunikacji publicznej i rowerowej. Bariera jest niewystarczający poziom infrastruktury tramwajowej, nie zawsze dogodne warunki przesiadki pomiędzy formami transportu zbiorowego oraz brak spójnego systemu infrastruktury rowerowej. Niewykorzystanym potencjałem jest

integracja transportu kolejowego z komunikacją miejską. Poprawa warunków ruchu pieszego, rowerowego oraz transportu zbiorowego na głównych wielofunkcyjnych ulicach obszaru rewitalizacji, położonych w gęstej zabudowie miejskiej, wymaga ich odciążenia od tranzytowego ruchu samochodowego, poprzez budowę tras alternatywnych wzdłuż torów kolejowych (św. Wawrzyńca, Dolna Głogowska, I rama – cz. północna).

16. W sferze technicznej jakość i stan zabudowy są mocno zróżnicowane w ramach obszaru rewitalizacji, głównie ze względu na wiek i charakter budynków oraz ich status własnościowy. Jednakże tereny największej degradacji technicznej w dużej mierze pokrywają się z obszarami koncentracji problemów w sferze społecznej (por. pkt 5). Oznacza to, że odnowie społecznej najtrudniejszych pod tym względem fragmentów obszaru rewitalizacji koniecznie powinny towarzyszyć skoncentrowane wysiłki na rzecz rehabilitacji tamtejszych zasobów mieszkaniowych zarówno poprzez działania bezpośrednie miasta, jak i zachęty dla podmiotów prywatnych.
17. Obiekty zabytkowe na obszarze rewitalizacji są jednym z jego najważniejszych potencjałów, jednak nie zawsze są one w wystarczający sposób chronione, utrzymywane i eksponowane. Konieczne jest zwiększenie kontroli stanu technicznego zabudowy zabytkowej (sprzed 1939 r.) i zapobieganie jej degradacji i wyburzaniu. Instrumentami wspierającymi ochronę obiektów zabytkowych powinny być działania prawno-konserwatorskie na rzecz rozszerzenia granic Pomnika Historii oraz ustanowienia parku kulturowego na Starym Mieście, a także systemowe podejście do pierścieni poznańskich fortyfikacji, wykraczające przestrzennie poza obszar rewitalizacji.
18. W opinii mieszkańców Stare Miasto stanowi ważne miejsce ich codziennych podróży, co jest związane z szeroką ofertą kulturalną, handlową i rozrywkową. Istotną rolę w przestrzeni śródmieścia odgrywają także tereny zieleni, w tym parki i skwery, oraz Jezioro Maltańskie i Stare Zoo. Warto podkreślić, że najczęstszym sposobem dotarcia do tych obiektów jest komunikacja piesza, następnie transport zbiorowy, samochód i rower.
19. Najlepiej oceniany przez mieszkańców w śródmieściu był komfort poruszania się pieszo, w tym dostępność piesza przystanków komunikacji

miejskiej i terenów zieleni. Następne w kolejności były: ilość zieleni oraz porządek publiczny i bezpieczeństwo. Najniżej respondenci oceniali warunki parkowania. Podobnie negatywnie oceniana była czystość przestrzeni publicznych. Największe skupienia miejsc problematycznych pod względem poruszania się zlokalizowano wzdłuż ulic Królowej Jadwigi, Matyi, mostu Dworcowego i ul. Roosevelta. Z kolei w przypadku oceny jakości przestrzeni problemy najczęściej były wskazywane w obrębie Wildy i św. Łazarza.

Podsumowując, obszar rewitalizacji Poznania jest miejscem, w którym przenikają się różnego rodzaju problemy, wzajemnie się na siebie nakładające. Często dane zagadnienie trudno przypisać do jednej z diagnozowanych sfer. W związku z tym struktura celów działań rewitalizacyjnych powinna mieć przekrojowy, interdyscyplinarny charakter, zrywający z przyporządkowaniem danego zagadnienia wyłącznie do jednej sfery procesu rewitalizacji, której problemy ma rozwiązać.

11.3 Kierunki działań rewitalizacyjnych sformułowane w Gminnym Programie Rewitalizacji

W oparciu o przedstawione powyżej rekomendacje w Gminnym Programie Rewitalizacji dla Miasta Poznania określone zostały: wizja, cele i kierunki przekształceń, zmierzające do wyprowadzenia obszaru rewitalizacji z sytuacji kryzysowej.

Wizja jest kluczowym elementem programu rewitalizacji (Roberts, Sykes 2000). W myśl definicji to wyraz aspiracji społecznych i wyobrażeń przyszłości określających: rangę, atrakcyjność, efekty wykorzystania atutów i szans rozwojowych oraz eliminację problemów i zagrożeń. Wizja określa ton przyszłych celów strategicznych, powinna przedstawiać obszar rewitalizacji jako miejsce o wysokim poziomie życia, poprawnie zagospodarowane, umożliwiające aktywność wielu grup użytkowników i odbiorców przestrzeni. Opisuje ona pożądaną stan docelowy w perspektywie kilkunastu lat i pełni następujące funkcje:

- prezentacji stanu docelowego spośród wielu możliwości rozwojowych, w tym względnie wizja

stanowi zatem cel całkowicie nadrzędny, zawierający w sobie pozostałe cele strategiczne i operacyjne;

- informowania o aspiracjach osób formułujących wizję, w rezultacie powinna ona inspirować i motywować interesariuszy rewitalizacji do działania na rzecz rozwoju obszaru zdegradowanego; by tak się stało, powinna być interesująca, ciekawa i pobudzająca wyobraźnię;
- jednoczenia wokół idei, co daje nadzieję, że różne środowiska skupione wokół konkretnych przedsięwzięć rewitalizacyjnych będą utożsamiać się z wiodącym kierunkiem wszystkich działań rewitalizacyjnych.

Konieczność określenia wizji rewitalizacji w toku programowania rewitalizacji wynika także z art. 15 ust. 1 pkt 3 ustawy o rewitalizacji.

W Gminnym Programie Rewitalizacji dla Miasta Poznania wizja została sformułowana w sposób następujący: „Obszar rewitalizacji, w tym głównie Śródmieście Poznania, po przeprowadzeniu rewitalizacji (wdrożeniu Gminnego Programu Rewitalizacji dla Miasta Poznania) to obszar: równomiernie rozwinięty, kształtowany przez silne społeczeństwo obywatelskie, stanowiący najlepsze miejsce do zamieszkania, pracy, nauki, prowadzenia działalności gospodarczej (w tym przede wszystkim handlu i usług, ale i kreatywnej przedsiębiorczości), rozwoju kultury oraz wypoczynku w kameralnych i atrakcyjnie urządzonej wnętrzach urbanistycznych: placach i ulicach, parkach i skwerach, w efekcie - wizytówka wyjątkowego (niepowtarzalnego) miasta o ponad ośmiusetletniej historii i tradycji oraz powód dumy mieszkańców”.

Tak sformułowana wizja kładzie nacisk na następujące elementy:

- **Równomierny rozwój** – na obszarze rewitalizacji wyraźnie zaznaczają się tereny wymagające szczególnych rozwiązań wynikających z obserwowanych problemów społecznych (bezrobocie, ubóstwo, przestępczość). Dotyczy to przede wszystkim: centralnej części Jeżyc, tzw. dolnego Łazarza, Wildy pomiędzy Rynkiem Wildeckim a ul. Hetmańską, całego obszaru Starego Miasta, Śródky oraz najstarszej części osiedla Główna. Każdy z tych obszarów wymaga odrębnego, a jednocześnie spójnego, kompleksowego podejścia. Po przeprowadzeniu rewitalizacji śródmieście

będzie równomiernie rozwinięte, jednocześnie podkreślona zostanie odrębność jego różnych części.

- **Silne społeczeństwo obywatelskie** – obszar rewitalizacji doświadcza problemów związanych z nierównomiernym udziałem mieszkańców w życiu społecznym, kulturalnym i publicznym. Utrudnia to proces zmian przestrzenno-funkcjonalnych, technicznych i środowiskowych. Po przeprowadzeniu rewitalizacji śródmieście zamieszkiwać będzie znacznie więcej osób, które będą chciały mieć i będą miały realny wpływ na funkcjonowanie najbliższego otoczenia i całego miasta.
- **Najlepsze miejsce do zamieszkania** – obszar rewitalizacji doświadcza postępującej depopulacji, która ma dodatkowo selektywny pod względem wiekowym charakter, co powoduje „starzenie się” lokalnych społeczności. Z tego względu konieczne są działania, które doprowadzą do zatrzymania tego procesu. Po przeprowadzeniu rewitalizacji śródmieście będzie charakteryzować się bogatą ofertą mieszkań o zróżnicowanych parametrach, z łatwym dostępem do szkół i innych obiektów użyteczności publicznej, czystym powietrzem oraz łatwym dostępem do komunikacji publicznej.
- **Najlepsze miejsce do nauki** – obszar rewitalizacji jest miejscem, w którym zlokalizowanych jest wiele obiektów edukacyjnych, związanych ze szkolnictwem podstawowym, zawodowym, średnim i wyższym. Znaczna część obiektów wymaga jednak pilnych działań modernizacyjnych, które poprawią warunki nauczania i zatrzymają odpływ rodzin z dziećmi, a także studentów. Po przeprowadzeniu rewitalizacji śródmieście będzie pełniło wiodącą rolę w procesie edukacyjnym dzieci i młodzieży w Poznaniu oraz będzie miejscem przyciągającym wyjątkową atmosferą studentów z całej Polski.
- **Najlepsze miejsce do pracy i prowadzenia działalności gospodarczej (w tym przede wszystkim handlu i usług, ale i kreatywnej przedsiębiorczości)** – obszar rewitalizacji doświadcza problemów gospodarczych związanych z osłabieniem funkcji handlowej ulic i placów. Brakuje też miejsc dla rozwoju małych i średnich przedsiębiorstw. Po przeprowadzeniu rewitalizacji śródmieście będzie miejscem tętniących życiem przestrzeni handlowych i usługowych, które stanowić będą alternatywę dla centrów handlowych. Znajdują tu swoje

miejsce kreatywne przedsiębiorstwa oparte na nowych technologiach.

- **Najlepsze miejsce do wypoczynku** – na obszarze rewitalizacji występują wieloletnie zaniedbania urbanistyczne i infrastrukturalne, które doprowadziły do degradacji przestrzeni publicznych. Zaniedbania te są w ostatnich latach energicznie naprawiane, lecz wciąż brakuje miejsc do wypoczynku dla rodzin z dziećmi, młodzieży i osób starszych. Po przeprowadzeniu rewitalizacji śródmieście będzie miejscem obfitującym w nowoczesne i atrakcyjne przestrzenie publiczne: obiekty sportowo-rekreacyjne i tereny zieleni, zachęcające do aktywnego spędzania wolnego czasu.
- **Najlepsze miejsce do rozwoju kultury** – mimo wielu inicjatyw i działań miasta obszar rewitalizacji doświadcza deficytu miejsc aktywności kulturalnej nakierowanej na potrzeby lokalnych społeczności. Po przeprowadzeniu rewitalizacji jej obszar będzie miejscem wydarzeń kulturalnych o znaczeniu lokalnym, ponadlokalnym i regionalnym, które zjednoczą mieszkańców i gości – turystów we wspólnotę kulturotwórczą.
- **Wizytówka wyjątkowego (niepowtarzalnej urody) miasta i powód dumy mieszkańców** – zmiany, które zajdą na obszarze rewitalizacji, sprawią, że będzie on wizytówką miasta i dumą mieszkańców, stanowiąc modelowy przykład efektów szerokich, autentycznych działań rewitalizacyjnych prowadzonych z mieszkańcami i dla mieszkańców.

Sposobem na realizację powyższej wizji są cele rewitalizacji. Jak zauważa Lorens (2016), można wyróżnić trzy zasadnicze grupy wzajemnie przenikających się celów rewitalizacji: 1) cele społeczne, związane z zatrzymaniem negatywnych tendencji społecznych, przeciwdziałaniem patologiom i wykluczeniu społecznemu, a także poprawą bezpieczeństwa publicznego, 2) cele przestrzenne, związane z remontem i modernizacją zespołów architektonicznych, świadomym kształtowaniem krajobrazu kulturowego oraz poprawą jakości struktur miejskich, 3) cele gospodarcze, związane zżywieniem gospodarczym, promocją przedsiębiorczości i realizacją przedsięwzięć o charakterze komercyjnym. Niekiedy wspomniane powyżej cele uzupełniają się o cele środowiskowe, związane z poprawą stanu środowiska przyrodniczego, oraz kulturowe, związane z nadaniem

nowych wartości miejscom, rozbudzeniem tożsamości terytorialnej, nowego image'u miasta (por. Kaczmarek 2001; Lorens 2010). Konieczność sformułowania celów rewitalizacji w programie rewitalizacji wynika z zapisów art. 15 ust. 1 pkt 4 ustawy o rewitalizacji. W tym kontekście warto wspomnieć o często wykorzystywanym w zakresie programowania rewitalizacji narzędziu, jakim jest filtr SMART. Dotyczy on pięciu postulatów odnoszących się do cech, którymi powinien się charakteryzować poprawnie sformułowany cel. Powinien on zatem w szczególności być:

- **prosty** – jego zrozumienie nie może sprawiać kłopotu, musi być sformułowany jednoznacznie i nie pozostawiać miejsca na luźną interpretację;
- **mierzalny** – czyli tak sformułowany, by można było liczbowo wyrazić stopień realizacji celu lub by przynajmniej możliwa była jednoznaczna „sprawdzalność” jego realizacji;
- **osiągalny** – inaczej mówiąc, realistyczny; cel zbyt ambitny podkopuje wiarę w możliwość jego osiągnięcia i tym samym motywację do jego realizacji, cel zbyt ambitny, który od razu jest oceniany jako niemożliwy do osiągnięcia, demotywuje do podjęcia działań przed przystąpieniem do nich;
- **istotny** – cel powinien być ważny dla organizacji, jednocześnie musi stanowić określoną wartość dla tego, kto będzie go realizował;
- **określony w czasie** – cel powinien mieć dokładnie określony horyzont czasowy, w jakim zamierzamy go osiągnąć (Planowanie strategiczne... 2017).

Kryteria te starano się uwzględnić w Gminnym Programie Rewitalizacji dla Miasta Poznania, w którym cele rewitalizacji zostały podzielone na 4 cele strategiczne (główne) i 7 celów operacyjnych (szczegółowych) oraz 31 kierunków działań.

Do celów strategicznych zaliczono:

Cel I. Zatrzymanie procesu depopulacji – przez które rozumie się podjęcie szeroko rozumianych działań społecznych, gospodarczych i przestrzennych zmierzających do zahamowania procesu wyludnienia i przywrócenia roli śródmieścia jako najlepszego miejsca do zamieszkania, nauki i wypoczynku.

Cel II. Wzmocnienie aktywności gospodarczych (szczególnie handlowo-usługowych), kulturalnych i społecznych – opierające się na intensyfikacji wysiłków interesariuszy rewitalizacji zmierzających do umocnienia roli śródmieścia jako najlepszego miejsca

do pracy, prowadzenia działalności gospodarczej, rozwoju kultury.

Cel III. Przywrócenie ciągłości struktur urbanistycznych i estetyki przestrzeni miejskiej – polegające na uzupełnieniu układu urbanistycznego w zakresie przestrzenno-funkcyjnym i infrastrukturalnym, w tym rewaloryzacji placów, ulic, parków i skwerów, a także obiektów mieszkalnych, użyteczności publicznej, przemysłowych, powojkowych i pokolejowych, przywracające ład przestrzenny i estetykę na obszarze rewitalizacji.

Cel IV. Poprawa klimatu akustycznego i jakości powietrza – w ramach której właściwa jest realizacja działań inwestycyjnych i społecznych w sferze ochrony środowiska prowadzących do poprawy warunków życia i gospodarowania w śródmieściu.

Co istotne, wskazane powyżej cele główne wzajemnie się uzupełniają, w rezultacie nie są one zapisane wprost do sformułowanych w Gminnym Programie Rewitalizacji celów operacyjnych:

Cel 1. Aktywność społeczna i kulturalna – w jego ramach zakłada się przewyższenie zagrożenia degradacją społeczną poprzez aktywizację lokalnych społeczności w życiu obywatelskim, kulturalnym i gospodarczym. Wśród działań w tym względzie wymienia się: „włączenie mieszkańców w kształtowanie kierunków działań miasta poprzez opracowanie i aktualizowanie mapy potrzeb lokalnych, animację i wsparcie działań aktywizujących życie społeczno-kulturalne i społeczno-gospodarcze, adaptację na potrzeby działalności społeczno-kulturalnej istniejącej infrastruktury miejskiej, w tym tworzenie nowych placówek, stałą dbałość o bezpieczeństwo i porządek publiczny, w tym o czystość, oraz egzekucję przepisów prawnych w tym zakresie, a także propagowanie porozumień współpracy społecznej między najemcami lokali użytkowych, właścicielami kamienic i lokatorami w celu realizacji funkcji gospodarczych, kulturalnych i rozrywkowych z uwzględnieniem prawa mieszkańców do spokoju i wypoczynku”.

Cel 2. Usługi publiczne – w jego ramach przewidyje się pogłębienie spójności społecznej i wzrost atrakcyjności zamieszkania na obszarze rewitalizacji poprzez wysokiej jakości usługi publiczne, skierowane szczególnie do najmłodszej i najstarszej generacji mieszkańców, wraz z modernizacją ich zaplecza infrastrukturalnego. Kierunki działań służące realizacji tego celu to w szczególności: „podwyższenie

jakości opieki nad dziećmi w wieku do lat 3, podwyższenie jakości edukacji przedszkolnej i szkolnej, podwyższenie jakości opieki społecznej i senioralnej oraz podniesienie jakości usług administracyjnych”.

Cel 3. Warunki mieszkaniowe – oznacza poprawę warunków mieszkaniowych i środowiskowych poprzez świadome kształtowanie rynku nieruchomości oraz rehabilitację budynków mieszkalnych i zmniejszenie ich negatywnego oddziaływania na środowisko przyrodnicze. Wśród kierunków działań wymienia się w tym względzie: „stymulowanie zróżnicowanego rynku mieszkaniowego i kształtowanie mody na mieszkanie w śródmieściu, dostosowanie zasobu lokali komunalnych do realnych potrzeb mieszkańców, w tym rodzin wielodzietnych i seniorów, rehabilitacja istniejących zasobów mieszkaniowych poprzez działania bezpośrednie miasta i zachęty dla podmiotów prywatnych oraz przeciwdziałanie zjawisku niskiej emisji”.

Cel 4. Przestrzenie publiczne i dziedzictwo kulturowe – opiera się na rewaloryzacji przestrzeni publicznych i obiektów zabytkowych w celu kreowania miejsc spotkań, wzmacniania lokalnej tożsamości i zapewnienia wysokiego poziomu bezpieczeństwa publicznego oraz pobudzania przedsiębiorczości i zatrudnienia w sektorze turystyki, gastronomii, kultury i rozrywki. Kierunkami działań są: „uatrakcyjnienie miejsc wymagających ożywienia lub zmiany zagospodarowania poprzez urządzenie przestrzeni pieszej lub pieszo-rowerowej sprzyjającej inicjatywom społecznym, kulturalnym i gospodarczym, ze szczególnym uwzględnieniem rynków i placów, zapewnienie systemowej poprawy jakości, ładu i estetyki przestrzeni publicznej (uchwała krajoobrazowa, park kulturowy, katalog mebli miejskich i nawierzchni ulic, oświetlenie ulic, placów i parków, programy badawcze w zakresie dziedzictwa kulturowego), zwiększenie kontroli stanu technicznego zabudowy zabytkowej (sprzed 1939 r.) i zapobieganie jej degradacji i wyburzaniu, promowanie ciekawych i zapomnianych miejsc oraz zaakcentowanie ważnych dla wizerunku miasta mikrownętrz urbanistycznych w przestrzeniach publicznych, stałe zaznaczanie Poznania jako kolebki polskiej państwowości i chrześcijaństwa oraz miasta królów i cesarzy (Trakt Królewsko-Cesarski), rozwój zintegrowanego systemu informacji o dziedzictwie kulturowym i współczesnych atrakcjach miasta dla mieszkańców i turystów, w tym tworzenie nowych traktów kulturowych,

uatrakcyjnienie linii turystycznych i doskonalenie oznakowania oraz instalacja na rewitalizowanych obszarach infrastruktury inteligentnych, technicznych systemów bezpieczeństwa, w tym monitoringu wizyjnego i zapewnienie nad nim nadzoru przez uprawnione służby i jednostki miejskie”.

Cel 5. Tereny przemysłowe, powojkowe i pokolejowe – polega na wykorzystaniu terenów przemysłowych, powojkowych i pokolejowych dla odwrócenia procesów depopulacji, wzbogacenia struktury społecznej mieszkańców oraz pozyskania nowych lokalizacji dla aktywności gospodarczej i infrastruktury społecznej. Wśród kierunków działań w tym względzie wymienia się: „wypracowanie społecznie uzgodnionej koncepcji zagospodarowania terenów, uzgadnianie modelu realizacji inwestycji w układzie miasto–inwestorzy–społeczność lokalna, wyposażanie terenów w niezbędną infrastrukturę społeczną i techniczną”.

Cel 6. Zieleni i rekreacja – w jego ramach zakłada się poprawę poziomu zdrowotności, pielęgnowanie więzi społecznych oraz wzrost atrakcyjności zamieszkania na obszarze rewitalizacji poprzez rozwój infrastruktury sportowo-rekreacyjnej i rewaloryzację terenów zieleni publicznej. Kierunki działań służące realizacji tego celu to w szczególności: „rewaloryzacja wielofunkcyjnych kompleksów parkowo-sportowo-rekreacyjnych, zwiększenie dostępności i podwyższenie jakości miejsc sportu i rekreacji oraz zieleni publicznej w zwartej tkance miejskiej i lepsze wykorzystanie rekreacyjne i turystyczne rzek: Warty, Cybiny i Główniej”.

Cel 7. Eko-mobilność – wyraża się zwiększeniem mobilności mieszkańców i dostępności przestrzennej obszaru rewitalizacji oraz poprawą warunków środowiskowych poprzez promocję ekologicznych środków transportu i odciążanie szlaków komunikacyjnych w zwartej tkance miejskiej. Wśród kierunków działań wymienia się: „tworzenie wygodnych i atrakcyjnych ciągów pieszych wraz z likwidacją barier architektonicznych dla osób ze specjalnymi wymaganiami, poprawę jakości ruchu rowerowego, rozbudowę sieci tramwajowej i integrację transportu kolejowego z komunikacją miejską, uspokojenie ruchu samochodowego na obszarach mieszkaniowych i odciążenie wielofunkcyjnych ulic miejskich poprzez trasy alternatywne, realizację zrównoważonej polityki parkingowej oraz wspieranie ekologicznego transportu indywidualnego, w tym *scooter-* i *car-sharing*”.

Sformułowane w programie rewitalizacji wizja, cele i kierunki działań stały się podstawą określenia w Gminnym Programie Rewitalizacji dla Miasta Poznania przedsięwzięć rewitalizacyjnych (tab. 11.2). Obejmują one zarówno przedsięwzięcia podstawowe, bez których zrealizowanie celów rewitalizacji nie będzie możliwe, jak i przedsięwzięcia uzupełniające, które wzbogacają działania podstawowe, stanowiąc ich dopełnienie lub uzupełnienie.

W ramach przedsięwzięcia 1 przewidziane zostały przede wszystkim działania o charakterze społecznym, będące w dużej mierze kontynuacją już wcześniej zapoczątkowanych projektów. Planuje się m.in. kontynuację Mapy Potrzeb Lokalnych, projektu Odmień Swoje Podwórko i Przyjazne Podwórko czy też realizację projektu URBACT III – REFILL i projektu CONNECTING NATURE. Ponadto zakłada się organizację zachęt dla podmiotów kulturotwórczych działających na obszarze rewitalizacji, wśród których szczególnie ciekawe wydają się Śródmiejskie Inicjatywy Osiedlowe, polegające na organizowaniu różnych wydarzeń kulturalnych przez Koalicję Osiedlowe, a także wsparcie działań promujących i aktywizujących życie społeczno-kulturalne oraz działalność gospodarczą pod hasłem „Przyjedź do Śródmieścia”. Inne inicjatywy w zakresie aktywizacji społeczno-gospodarczej dotyczą propagowania działań organizacyjnych i edukacyjnych w dziedzinie ochrony powietrza, zasiedlania pustostanów będących w posiadaniu Zarządu Komunalnych Zasobów Lokalowych, wspierania inicjatyw obywatelskich na rzecz aktywizacji i integracji społecznej oraz infrastruktury przedsiębiorczości społecznej.

Przedsięwzięcie 2 zakłada budowę i modernizację obiektów kultury na obszarze rewitalizacji, w tym przede wszystkim: adaptację obiektów zajezdni na Muzeum Komunikacji Miejskiej i budowę Centrum Społeczno-Kulturalnego dzielnicy Wilda, adaptację budynku Collegium Historicum na Centrum Szyfrów „Enigma”, adaptację obiektów dawnej gazowni miejskiej na Centrum Kultury i Biznesu Kreatywnego, kontynuację modernizacji CK Zamek, modernizację Biblioteki Raczyńskich, budowę Teatru Muzycznego i modernizację kina Muza. Ponadto w ramach przedsięwzięć uzupełniających przewiduje się m.in. podjęcie działań zmierzających do funkcjonowania i utworzenia lokalnych ośrodków kultury, rozwój kultury akrobatycznej poprzez uruchomienie sceny „Parowozownia” Stowarzyszenia Teatr z Głową

Tabela 11.2. Przedsięwzięcia rewitalizacyjne zaplanowane w Gminnym Programie Rewitalizacji dla Miasta Poznania

Lp.	Nazwa przedsięwzięcia	Liczba zaplanowanych projektów	Łączna wartość projektów (w zł)
1	Aktywizacja społeczno-gospodarcza obszaru rewitalizacji	6	59 550 000
2	Budowa i modernizacja obiektów kultury na obszarze rewitalizacji	14	486 100 000
3	Rewaloryzacja przestrzeni publicznych obszaru rewitalizacji	8	311 330 000
4	Poprawa warunków mieszkaniowych na obszarze rewitalizacji	4	231 027 000
5	Wsparcie komunikacji publicznej, ruchu pieszego i rowerowego	12	614 980 000
6	Modernizacja układu komunikacyjnego obszaru rewitalizacji	5	114 160 000
7	Modernizacja infrastruktury społecznej i oświatowej na obszarze rewitalizacji	21	1 569 025 864
8	Rewaloryzacja terenów zieleni i rekreacji	4	7 800 000
9	Rewitalizacja terenów nadrzecznych	8	48 574 000
10	Rozbudowa i modernizacja obiektów sportowych	2	54 570 000
11	Rewaloryzacja terenu sportowo-rekreacyjnego Golęcin	2	68 000 000
12	Konserwacja zabytków na obszarze rewitalizacji	5	31 150 000
13	Rewitalizacja obiektów XIX-wiecznych fortyfikacji twierdzy Poznań	4	92 300 000
14	Specjalne narzędzia wdrażania polityki rewitalizacyjnej	2	Środki przeznaczone na zadania własne
Suma		97	3 688 566 864

Źródło: opracowanie własne.

w Chmurach, rewaloryzację budynku Starej Papierni i „dworku” przy ul. Szyperskiej oraz przekształcenie ich na cele społeczno-edukacyjne, przygotowanie założeń projektu modernizacji budynku Centrum Teatralnego – Scena Robocza oraz adaptację i wyposażenie pomieszczeń zabytkowego Domu Studenckiego Hanka przy al. Niepodległości 26 w Poznaniu na potrzeby ośrodka teatralnego i foyer wielofunkcyjnego.

Niezwykle istotne przedsięwzięcie 3, obejmujące rewaloryzację przestrzeni publicznych obszaru rewitalizacji, zakłada przede wszystkim realizację projektów Centrum I i Centrum II, w ramach których przewiduje się rewaloryzację przestrzeni publicznej, odnowę infrastruktury tramwajowej i uspokojeniu ruchu samochodowego w rejonie ulic św. Marcin, 27 Grudnia i Ratajczaka. Ponadto zakłada się rewaloryzację przestrzeni płyty Starego Rynku wraz z przekształceniem fragmentu bloku śródrynkowego (ul. Jana Baptisty Quadro) w pasaż kultury, rewaloryzację placu Kolegiackiego, Rynku Łazarskiego i ul. Kolejowej. Wśród działań uzupełniających przewiduje się przede wszystkim przyjęcie dla deptaków i reprezentacyjnych ulic Poznania programu ich

rozwoju – w wymiarze gospodarczym, społecznym i przestrzennym – oraz przygotowanie studium wykonalności wdrożenia projektów rewaloryzacji i zaakcentowania ważnych dla wizerunku miasta wnętrz i mikrownętrz urbanistycznych w przestrzeniach publicznych.

Poprawa warunków mieszkaniowych na obszarze rewitalizacji (przedsięwzięcie 4) wyrażać się będzie remontem kamienic komunalnych oraz budynków wspólnot mieszkaniowych z udziałem miasta Poznania i budową mieszkań komunalnych. Przewiduje się także stworzenie systemu doradztwa w zakresie pozyskiwania funduszy zewnętrznych na modernizację kamienic.

Kolejnym istotnym zagadnieniem jest wsparcie komunikacji publicznej, ruchu pieszego i rowerowego (przedsięwzięcie 5). Wśród planowanych projektów należy w tym względzie wymienić: budowę dróg rowerowych zgodnie z Programem Rowerowym Miasta Poznania 2017–2022, przebudowę torowisk tramwajowych w ulicach Wierzbicice i 28 Czerwca 1956 r., budowę II etapu trasy tramwajowej na Naradowice oraz planowaną budowę nowych mostów (kładek) przez Wartę i pomiędzy dzielnicami (m.in.

tw. kładki Berdychowskiej). W ramach działań uzupełniających przewiduje się przygotowanie studium wykonalności budowy nowych mostów (kładek) przez Wartę oraz pomiędzy dzielnicami, przygotowanie założeń projektowych budowy nowych ciągów pieszo-rowerowych, dróg rowerowych i połączenia tramwajowego centrum miasta z ul. Główną, budowy punktu przesiadkowego stacji Poznań Wschód, a także modernizację infrastruktury torowo-sieciowej, przystankowej i dworcowej oraz przygotowanie założeń projektowych budowy parkingów Parkuj i Idź (P&G) oraz Parkuj i Jedź (P&R).

Modernizacja układu komunikacyjnego obszaru rewitalizacji (przedsięwzięcie 6) wyraża się takimi działaniami, jak: rozszerzenie i wdrażanie etapu II Strefy 30, przebudowa ul. Dąbrowskiego, w tym Rynku Jeżyckiego, i przedłużenie ul. św. Wawrzyńca. Wśród działań uzupełniających zakłada się m.in. opracowanie założeń projektowych budowy ul. Dolnej Głogowskiej, przygotowanie założeń projektowych i realizacja pilotażowych obiektów w zakresie: organizacji kubaturowych parkingów wielopoziomowych i zieleni w tzw. „Dzielnicy Sądowej”.

Szereg działań zostało przewidzianych w związku z modernizacją infrastruktury społecznej i oświatowej na obszarze rewitalizacji (przedsięwzięcie 7). Planuje się remonty i modernizację pomieszczeń i budynków oraz unowocześnienie bazy sportowej kilkudziesięciu przedszkoli i szkół podstawowych, średnich oraz zawodowych. W ich sąsiedztwie przewiduje się także rewitalizację zieleni i budowę placów zabaw. W ramach działań uzupełniających planuje się rozbudowę kampusu Uniwersytetu Medycznego im. Karola Marcinkowskiego, rozbudowę Centrum Medycznego HCP, remont obiektu klubu sportowego Energetyk Poznań, przebudowę budynku Wielkopolskiego Samorządowego Centrum Kształcenia Zawodowego i Ustawicznego nr 2, rewitalizację obszaru Wyższej Szkoły Bankowej, przebudowę Koszarowca na obiekt naukowo-badawczy Wydziału Prawa i Administracji UAM oraz rozbudowę budynku dydaktycznego o Wielkopolską Bibliotekę Prawniczą, modernizację obiektu po Wydziale Chemii UAM, kompleksową modernizację budynku Domu Studenckiego Jowita, modernizację obiektów Wydziału Teologicznego UAM, budowę Wielkopolskiego Centrum Zdrowia Dziecka oraz przygotowanie założeń projektowych dla remontów i modernizacji obiektów zdrowia i opieki społecznej.

W ramach rewitalizacji terenów zieleni i rekreacji (przedsięwzięcie 8) zakłada się rewitalizację zieleni parkowej w śródmieściu, rewitalizację zieleni i odtwarzanie zadrzewień ulic na obszarze rewitalizacji oraz rewitalizację skweru Sprawiedliwych wśród Narodów Świata. Wśród działań uzupełniających należy wymienić przygotowanie założeń realizacji miejsc dla rekreacji i wypoczynku.

Osobną grupę działań stanowią projekty związane z rewitalizacją terenów nadrzecznych (przedsięwzięcie 9). Wśród podstawowych działań należy wymienić: organizację, zarządzanie, zagospodarowanie i urządzenie plaż miejskich, budowę kolejnych odcinków Wartostrady wraz z infrastrukturą oświetlenia efektywnego energetycznie, systemem monitoringu wizyjnego oraz małą architekturą, rewitalizację parku nad Wartą, rewitalizację i ochronę dziedzictwa kulturowego kompleksu Dzieciniec pod Słońcem, budowę trzech przystani rzecznych na Warcie, długo wyczekiwane zagospodarowanie starego zakola (koryta) rzeki Warty oraz rewitalizację Miejskich Łazienek Rzecznych. Działaniem uzupełniającym w tym względzie jest przygotowanie założeń projektowych dotyczących budowy przystani rzecznej przy moście Lecha oraz zagospodarowanie terenów nadrzecznych na obszarze rewitalizacji osiedla Główna.

Planowana jest także rozbudowa i modernizacja obiektów sportowych (przedsięwzięcie 10). Szczególnie ważna w tym względzie wydaje się modernizacja Hali Widowiskowo-Sportowej „Arena” (wraz z rewitalizacją parku Kasprowicza). Ponadto przewiduje się rozbudowę, budowę i modernizację obiektów sportowych o charakterze dzielnicowym.

Infrastruktura sportowa zostanie też wsparta na Gołęczynie (przedsięwzięcie 11). Działania w tym względzie planuje zarówno Miejski Ośrodek Sportu i Rekreacji, jak i Park Tenisowy Olimpia.

Przedsięwzięcie 12 obejmuje konserwację zabytków na obszarze rewitalizacji. Nadrzędnym działaniem będzie opracowanie wieloletniego programu konserwacji zabytków stanowiących własność miasta Poznania. Ponadto przewiduje się utworzenie Parku Kulturowego na Starym Mieście i ekspozycji dotyczących pałatium Mieszka I w ramach projektu „Tu się wszystko zaczęło”. Kolejny ważny projekt obejmuje możliwość udzielania dotacji podmiotom prywatnym na prace konserwatorskie, restauratorskie lub roboty budowlane przy zabytku wpisanym do rejestru.

Działaniem uzupełniającym jest stworzenie opracowania programowego i promocyjnego w zakresie dziedzictwa kulturowego.

Następne przedsięwzięcie (13) dotyczy obiektów XIX-wiecznych fortyfikacji twierdzy Poznań. Wśród projektów należy wymienić: adaptację i modernizację zabytkowej Kaponiery Kolejowej o walorach historycznych i przyrodniczych na cele turystyczno-kulturalne, przygotowanie założeń dotyczących użytkowania i utrzymania systemu XIX-wiecznych fortyfikacji popruskich oraz poszczególnych jego elementów, adaptację i modernizację zabytkowego Fortu III o walorach historycznych i przyrodniczych na cele edukacji historyczno-przyrodniczo-rekreacyjnej oraz rewitalizację i remont Fortu VIIA wraz z przyległymi terenami (integralna część założenia fortecznego popruskiego) – nadanie im nowych funkcji społecznych, usługowych, edukacyjnych i rekreacyjnych dla lokalnych mieszkańców.

Ostatnie przedsięwzięcie – 14 – zakłada wykorzystanie specjalnych narzędzi wdrażania polityki rewitalizacyjnej, tj. miejscowych planów rewitalizacji bądź miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego oraz ustanowienie w przyszłości Specjalnej Strefy Rewitalizacji na okres 10 lat.

W kontekście planowanych działań rewitalizacyjnych standardem jest obecnie zapewnienie ich komplementarności w różnych wymiarach, szczególnie gdy planowane jest ubieganie się o fundusze Unii Europejskiej. Zasada komplementarności została wprowadzona do unijnej polityki regionalnej w 1988 r. jako jedna z zasad finansowania projektów obok zasady koncentracji i dodawalności. Oznaczała ona w szczególności, że podejmowane inicjatywy wspólnotowe i krajowe muszą być ze sobą zbieżne (Oręziak 2009). Komplementarność stanowiła także jedną z podstawowych zasad unijnej polityki interregionalnej w pierwszych latach członkostwa Polski w Unii Europejskiej (por. Churski 2008). Rozszerzenie tego zagadnienia pojawiło się w Umowie Partnerstwa z 2014 r. w zakresie programowania perspektywy finansowej na lata 2014–2020. Wskazano tam, że zapewnienie komplementarności interwencji podejmowanych w ramach różnych polityk i finansowanych z różnych źródeł jest jednym z czynników decydujących o sukcesie w osiąganiu celów rozwojowych kraju. Komplementarność polityk, strategii, programów, działań, projektów rozumiana jest tam jako dopełnianie się interwencji prowadzące do realizacji

określonego celu. Pojawiający się dzięki komplementarności interwencji efekt synergii przyczynia się do szybszego i bardziej efektywnego uzyskania oczekiwanych rezultatów. Uznano, że zapewnienie komplementarności jest ściśle powiązane z koordynacją podejmowanych interwencji.

Potrzeba komplementarności została szczegółowo opisana w kontekście działań rewitalizacyjnych. W wytycznych Ministra Rozwoju w zakresie rewitalizacji w programach operacyjnych na lata 2014–2020 wśród minimalnych elementów programu rewitalizacji wskazuje się na konieczność określenia mechanizmów zapewnienia komplementarności między poszczególnymi projektami/przedsięwzięciami rewitalizacyjnymi oraz pomiędzy działaniami różnych podmiotów i funduszy na obszarze objętym programem rewitalizacji. Również w art. 15 ust. 1 pkt 6 ustawy o rewitalizacji określa się, że gminny program rewitalizacji powinien zawierać mechanizmy integrowania działań służących eliminacji lub ograniczeniu negatywnych zjawisk oraz przedsięwzięć rewitalizacyjnych. Jednocześnie wskazuje się na pięć rodzajów komplementarności: przestrzenną, problemową, międzyokresową, źródeł finansowania i proceduralno-instytucjonalną. Poniżej przytoczono definicje komplementarności określone w wytycznych Ministra Rozwoju w zakresie rewitalizacji w programach operacyjnych na lata 2014–2020.

Komplementarność przestrzenna oznacza konieczność wzięcia pod uwagę podczas tworzenia i realizacji programu rewitalizacji wzajemnych powiązań pomiędzy projektami/ przedsięwzięciami rewitalizacyjnymi realizowanymi zarówno na obszarze rewitalizacji, jak i poza nim, ale oddziałującymi na obszar rewitalizacji.

Komplementarność problemowa oznacza konieczność realizacji projektów rewitalizacyjnych/ przedsięwzięć, które będą się wzajemnie dopełniały tematycznie, sprawiając, że program rewitalizacji będzie oddziaływał na obszar rewitalizacji we wszystkich niezbędnych aspektach (społecznym, gospodarczym, przestrzenno-funkcjonalnym, technicznym, środowiskowym).

W celu zapewnienia **komplementarności międzyokresowej** IZRPO opracowuje analizę i krytyczną ocenę oraz formułuje wnioski na temat dotychczasowego sposobu wspierania procesów rewitalizacji, jego skuteczności, osiągnięć i problemów z wdrażaniem projektów i programów rewitalizacji

w województwie. Na tej podstawie planuje się sposobu wspierania procesów rewitalizacji w ramach polityki spójności 2014–2020.

Komplementarność źródeł finansowania w kontekście polityki spójności 2014–2020 oznacza, że projekty/przedsięwzięcia rewitalizacyjne, wynikające z programu rewitalizacji, opierają się na konieczności umiejętnego uzupełniania i łączenia wsparcia ze środków EFRR, EFS i FS z wykluczeniem ryzyka podwójnego dofinansowania.

Komplementarność proceduralno-instytucjonalna oznacza konieczność takiego zaprojektowania systemu zarządzania programem rewitalizacji, który pozwoli na efektywne współdziałanie na jego rzecz różnych instytucji oraz wzajemne uzupełnianie się i spójność procedur.

Zasady komplementarności zostały również zastosowane w ramach działań podejmowanych na obszarze rewitalizacji w Poznaniu:

- komplementarność przestrzenna działań rewitalizacyjnych oznacza w szczególności, że przy formułowaniu projektów rewitalizacyjnych wzięto pod uwagę miejsce planowanej realizacji w różnych częściach obszarów rewitalizacji; efektem takiego podejścia będzie oddziaływanie zrealizowanych przedsięwzięć na cały obszar rewitalizacji (a nie punktowo, w pojedynczych miejscach);
- komplementarność problemowa projektów rewitalizacyjnych polegać będzie na ich wzajemnym dopełnianiu się tematycznym; w rezultacie zrealizowane projekty oddziaływać będą na obszary rewitalizacji zarówno w sferze społecznej, gospodarczej, przestrzenno-funkcjonalnej, technicznej, jak i środowiskowej;
- komplementarność proceduralno-instytucjonalna programu rewitalizacji zostanie osiągnięta dzięki połączeniu jego systemu zarządzania z procedurami określonymi w Strategii Rozwoju Miasta

Poznania 2020+; pozwoli to na efektywne współdziałanie na jego rzecz różnych instytucji oraz wzajemne uzupełnianie się i spójność procedur; w rezultacie Gminny Program Rewitalizacji stanie się elementem zintegrowanego planowania rozwoju Poznania;

- komplementarność międzyokresowa programu rewitalizacji polegać będzie na kontynuacji działań rewitalizacyjnych zapoczątkowanych w okresie programowania środków 2004–2006 i 2007–2013;
- komplementarność źródeł finansowania projektów rewitalizacyjnych ujętych w programie rewitalizacji polegać będzie na umiejętnym łączeniu wsparcia z różnych źródeł finansowania, z wykluczeniem ryzyka podwójnego dofinansowania; podstawą finansowania projektów będzie budżet miasta Poznania; drugim kluczowym źródłem finansowania będą fundusze UE (EFRR, EFS); ponadto planuje się wykorzystanie środków wspólnot mieszkaniowych, środków rad osiedli, WFOŚiGW i środków prywatnych; część inwestycji możliwa będzie do realizacji w oparciu o kredyty komercyjne i kredyty z EBI; w przypadku wybranych projektów możliwe jest wykorzystanie formuły PPP.

Cele, kierunki i projekty rewitalizacyjne pełnią kluczową rolę w programowaniu rewitalizacji. Stanowią one wizję zmian obszaru zdegradowanego, która powinna ziścić się w perspektywie kolejnych lat. Dużo trudniejsza niż zapisanie tych elementów jest jednak właśnie ich realizacja. Przedstawione powyżej propozycje zmian w śródmieściu Poznania wynikają z szeregu analiz o zróżnicowanym charakterze. O wielu z nich dyskutuje się od lat. W związku z tym wydaje się, że nie są to jedynie mgliste plany, ale całkiem realna projekcja przyszłości.

Przemysław Ciesiółka

Uniwersytet im. A. Mickiewicza w Poznaniu

12. Podsumowanie

Od kwietnia do października 2017 r. pracownicy, doktoranci i studenci Instytutu Geografii Społeczno-Ekonomicznej i Gospodarki Przestrzennej na zaproszenie Urzędu Miasta Poznania zaangażowani byli we wszystkie etapy tworzenia Gminnego Programu Rewitalizacji dla Miasta Poznania, od pogłębionej diagnozy obszaru rewitalizacji, przez określanie celów i kierunków działań rewitalizacyjnych, aż po formułowanie zasad monitorowania i oceny procesu rewitalizacji. Wspólnie z pracownikami Oddziału Rewitalizacji Urzędu Miasta brali udział w konsultacjach społecznych z mieszkańcami, inwestorami i przedstawicielami organizacji pozarządowych. Ich wiedza i doświadczenie okazały się niezwykle cenne, szczególnie w związku z wieloma trudnościami, które proces programowania rewitalizacji obecnie napotyka. Wynikają one z jednej strony z trudnych w interpretacji zapisów ustawy o rewitalizacji, a z drugiej z dużych oczekiwań społecznych w zakresie rozwiązania problemów w centrum Poznania. Przedstawione w niniejszej publikacji analizy dotyczące uwarunkowań i kierunków działań rewitalizacyjnych stały się podstawą sformułowania zapisów Gminnego Programu Rewitalizacji dla Miasta Poznania, którego uchwalenie planowane było na jesień 2017 r. Dokument ten będzie w najbliższych latach kształtować proces zmian społeczno-gospodarczych i przestrzennych śródmieścia, stanowiąc kontynuację działań zapoczątkowanych w 2006 r. O tym, na ile efekty tych prac okażą się skuteczne, będzie można zapewne się przekonać w perspektywie kolejnych dziesięciu,

piętnastu lat. W oparciu o zebrane doświadczenia już dziś można jednak wskazać na kilka aspektów godnych rozważenia przy kolejnych aktualizacjach programu rewitalizacji w Poznaniu (a także w przypadku tworzenia lub aktualizacji programów rewitalizacji w innych ośrodkach miejskich):

Działania rewitalizacyjne zdecydowanie łatwiej prowadzić na niewielkich obszarach. Określone regulacjami prawnymi i wytycznymi unijnymi wskaźniki 20/30% wydają się zbyt zawyżone, ponieważ traci się w ten sposób lokalny charakter rewitalizacji i zmusza niejako do rozszerzania dotychczasowych obszarów rewitalizacji o tereny istotne z punktu widzenia politycznego, a nie faktycznych potrzeb. Trudno jednoznacznie stwierdzić, czy tak się stało w Poznaniu. Z jednej strony obecny obszar rewitalizacji w dużym stopniu odzwierciedla granice wskazane w Zintegrowanym Programie Odnowy i Rozwoju Śródmieścia Poznania na lata 2014–2030, jest jednak znacznie większy niż obszar określony we wcześniejszych trzech edycjach Miejskiego Programu Rewitalizacji. Niewątpliwie rewitalizacja w Poznaniu stała się obecnie elementem strategicznego rozwoju całego miasta, a nie niewielkich społeczności, jak to było w przeszłości.

Z wielkością obszaru powiązane są także charakter i liczba projektów rewitalizacyjnych. Im większy obszar, tym więcej projektów ogólnomiejskich, które nie rozwiązują lokalnych problemów, a wpływają raczej na rozwój całego miasta. Dotyczy to szczególnie projektów związanych z infrastrukturą

komunikacyjną. W przypadku Poznania wydaje się, że również projekty o charakterze kulturowym i sportowo-rekreacyjnym realizują postulat wzmocnienia metropolii Poznań, a nie przestrzeni sąsiedzkich. Na większych obszarach formułuje się także więcej projektów „na zapas”. Rośnie wtedy niebezpieczeństwo że nie uda się zrealizować wszystkich działań rewitalizacyjnych zapisanych w programie rewitalizacji, co może oznaczać utratę zaufania do podejmowanych działań ze strony mieszkańców i przedsiębiorców. Wydaje się, że w Poznaniu udało się do pewnego stopnia uniknąć tego błędu, w wielu innych miastach liczba projektów znacznie przekracza jednak możliwości finansowe lokalnych budżetów.

Ważne, aby uczyć się na doświadczeniach z przeszłości. Warto czerpać zarówno z sukcesów, kontynuując udane rozwiązania, jak i z błędów, aby ich w przyszłości unikać. Tam, gdzie wykona się rzetelną ewaluację dotychczasowej polityki, łatwiej powielić dobre schematy na nowych obszarach lub ewentualnie naprawiać błędy z przeszłości na starych obszarach rewitalizacji. W tym względzie Poznań jest bardzo dobrym wzorcem do naśladowania. Przyjęcie w 2006 r. idei kroczącej rewitalizacji i jej realizacja w kolejnych latach okazały się trafną decyzją. Kolejne programy rewitalizacji stanowiły kontynuację i „usprawnienie” wcześniej podejmowanych działań. Taki charakter pomimo zgłoszonych wcześniej wątpliwości zdaje się mieć także Gminny Program Rewitalizacji dla Miasta Poznania. Zakresem projektów rewitalizacyjnych nawiązuje do Programu dla Śródmieścia, idee przyświecające zaplanowanym działaniom czerpiąc z Miejskich Programów Rewitalizacji.

Partycypacja społeczna jest kluczowa w procesie rewitalizacji, ale należy ją prowadzić w sposób przemyślany, odpowiednio przygotowując swoich odbiorców. W związku z tym każde spotkanie (w sali, na spacerze badawczym, w ramach kawiarenki obywatelskiej itp.) dobrze jest zaczynać od wyjaśnienia tego, czym jest rewitalizacja, aby „odczarować” to pojęcie. Wtedy uniknie się wygórowanych oczekiwań i rozczarowań. Z mieszkańcami należy spotykać się na ich terenie: w szkołach, domach kultury, na podwórkach czy w kawiarniach. Wtedy jest szansa,

że spotka się nie tylko tych, którzy zwykle przychodzą na spotkania, ale także tych, którzy trafią na nie przypadkowo i chętnie opowiedzą, co myślą o rozwoju swojej okolicy. Działania partycypacyjne prowadzone w Poznaniu uchodzą za wzór do naśladowania w innych ośrodkach. Miasto było prekursorem takich technik partycypacyjnych, jak warsztaty charette, budżet obywatelski czy też geoankieta. Ich dalsze wykorzystanie zostało zapisane w Gminnym Programie Rewitalizacji.

Programy rewitalizacji powinny być zrozumiałe dla każdego czytelnika. Jeśli są zbyt obszerne, dobrze jest przygotować krótki informator, w którym zamieszczone zostaną kluczowe informacje na temat planowanych działań. Następnie ważne jest, aby dobrze taki informator rozpowszechnić wśród lokalnej społeczności. Niezwykle istotna jest dobrze działająca i stale aktualizowana strona internetowa. W czasach gdy większość informacji czerpiemy właśnie z internetu, pełna informacja na stronie internetowej lub na facebooku może rozwiązać wiele wątpliwości związanych z podejmowanymi działaniami. Tak właśnie dzieje się w Poznaniu.

Należy prowadzić nie tylko monitoring ilościowy programu rewitalizacji, ale także monitoring jakościowy w postaci cyklicznych ankiet czy wywiadów z lokalnymi liderami. Pozwala to lepiej wyprofilować zakres podejmowanych działań już w trakcie ich realizacji. Taką rolę w Poznaniu pełni Mapa Potrzeb Lokalnych, w ramach której co dwa lata tworzona jest lista pomysłów, udogodnień, mniejszych priorytetowych inwestycji kształtowana poprzez debaty z mieszkańcami, które mogą być realizowane ze środków rad osiedli lub Poznańskiego Budżetu Obywatelskiego.

Na koniec ważne jest, aby rewitalizacją zajmowali się ludzie z pasją do pomagania. W innym przypadku nawet najlepiej napisany program rewitalizacji nie osiągnie zamierzonych celów, ponieważ zabraknie jego odpowiedniej realizacji, dostosowanej do zmieniających się warunków wewnętrznych i zewnętrznych. Takich ludzi z pasją Poznań niewątpliwie posiada. Wyzwaniem będzie jednak właściwe wykorzystanie drzemiącego w nich potencjału.

Literatura

- Anderson J.E., 1993. Land development, externalities, and Pigouvian taxes. *Journal of Urban Economics*, 33(1): 1–9.
- Antosiewicz T., 2008. Kształtowanie przestrzeni publicznej w związku z intensywnym rozwojem współczesnych miast: zarys problematyki. *Kultura i Polityka*, 4: 34–45.
- Asher A., 2006. Chief Executive, energy watch. Speech to Ne-wham Fuel Poverty Seminar, www.energy-watch.gov.uk. W: A. Figaszewska, 2009. Ubóstwo energetyczne – co to jest? *Biuletyn Urzędu Regulacji Energetyki*, s. 3.
- Babbie E., 2013. *Podstawy badań społecznych*. PWN, Warszawa.
- Bailey N., Robertson D., 1997. Housing renewal, urban policy and gentrification. *Urban Studies*, 34, 4: 561–578.
- Bardziński-Bonenberg T., 2017. Program rewitalizacji poznańskiej Śródki – błędy administracji miasta a inicjatywy mieszkańców. *Przeźródło – Urbanistyka – Architektura*, Politechnika Krakowska, s. 301–314.
- Bąkowska E., Czepkiewicz M., 2016. Raport z I etapu opracowania Mapy Potrzeb Lokalnych. Centrum Badań Metropolitalnych, Poznań.
- Bednarowska Z., 2015. Desk research – wykorzystanie potencjału danych zastanych w prowadzeniu badań marketingowych i społecznych. *Marketing i Rynek*, 7: 18–26.
- Behr I., Billert A., Kröning W., Muzioł-Węclawowicz A., 2003. *Podręcznik rewitalizacji. Zasady, procedury i metody działania współczesnych procesów rewitalizacji*. Warszawa.
- Bell P.A., Greene Th.C., Fisher J.D., Baum A., 2004. *Psychologia środowiskowa*. Gdańskie Wydawnictwo Psychologiczne, Gdańsk.
- van den Berg L., Drewett R., Klaassen L.H., Rossi A., Vijverberg C.T.H., 1982. *Urban Europe. A study of growth and decline*. Pergamon Press, Oxford.
- Biernacki Z., 1990. Koncepcja kształtowania trzonu przyrodniczego oraz osłony ekologicznej miasta w modyfikowanych planach zagospodarowania przestrzennego [W:] *Problemy ochrony i kształtowania środowiska przyrodniczego na obszarach zurbanizowanych*. Cz. II. Wydawnictwo SGGW-AR, s. 22.
- Bierwiaczonek K., 2008. Percepcja i waloryzacja przestrzeni miasta: studium porównawcze z socjologii przestrzeni Będzina, Cieszyna, Mikołowa i Żywca. *Górnośląska Wyższa Szkoła Pedagogiczna im. Kardynała Augusta Hlonda w Mysłowicach*, Mysłowice.
- Billert A., 2007. Rewitalizacja i rozwój miast w Polsce – uwarunkowania i scenariusze w świetle doświadczeń europejskich. [W:] P. Lorens (red.), *Rewitalizacja miast w Polsce. Pierwsze doświadczenia*. Biblioteka Urbanisty, 10: 92–105.
- Blakely E. 1989. Planning local economic development. *Planning Theory* 5/6: 7–34.
- Boryczka E., 2017. Baza ekonomiczna w procesie rewitalizacji miast przemysłowych. *Gospodarka w Praktyce i Teorii*, 4/(45): 7–19.
- Brach M., Wiśniewski M., 2012. Przestrzenne aspekty dzikich wysypisk odpadów komunalnych w lasach na terenie leśnictwa Stankowizna. *Roczniki Geomatyki*, 10, 5(55): 37–45.
- Brdulak J., 2005. *Rozwój elementów infrastruktury życia społeczno-gospodarczego*. Warszawa.
- Brol R., 2004. *Ekonomika i zarządzanie miastem*. Wrocław.
- Bródka S., Macias A., Płaczek P., 2017. Ocena jakości krajobrazu na obszarze miasta Poznania. *Rozwój Regionalny i Polityka Regionalna*, 38: 171–180.
- Bryx M., Jadach-Sepolo A., 2009. *Rewitalizacja miast w Niemczech*. T. 3. Instytut Rozwoju Miast, Kraków.
- Bujacz A., Skrzypka N., Zielińska A.M., 2012. Publiczna przestrzeń miejska wobec potrzeb seniorów. *Przykład Poznania*. *Gerontologia Polska*, 2: 73–80.

- Bul R., 2012. Układ drogowy. W: T. Kaczmarek (red.), Studium uwarunkowań rozwoju przestrzennego aglomeracji poznańskiej. Centrum Badań Metropolitalnych, Poznań.
- Bul R., 2014. Oddziaływanie Poznania jako ośrodka dojazdów do pracy. W: T. Kaczmarek (red.), Delimitacja poznańskiego obszaru metropolitalnego. Bogucki Wydawnictwo Naukowe, Poznań.
- Buttolph Johnson J., Reynolds H.T., Mycoff J.D., 2010. Metody badawcze w naukach politycznych. PWN, Warszawa.
- Carter A., 2000. Strategy and Partnership in Urban Regeneration. W: P. Roberts, H. Sykes (red.), Urban regeneration. A Handbook. Sage, London, s. 37–58.
- Carter M., McGee R., Taylor B., Williams S., 2007. Health outcomes in adolescence: association with family, friends and school engagement. *Journal of Adolescence*, 30/1.
- Chmielewski J.M., 2001. Teoria urbanistyki w projektowaniu i planowaniu miast. Oficyna Wydawnicza Politechniki Warszawskiej, Warszawa.
- Chmielewski T., 2005. Zasady planowania przyrodniczej rewitalizacji miast i zarządzania jej realizacją. Teka Komisji Architektury, Urbanistyki i Studiów Krajobrazowych OL PAN, s. 60–67.
- Chojnicki Z., 1996. Region w ujęciu geograficzno-systemowym. W: T. Czyż (red.), Podstawy regionalizacji geograficznej. Bogucki Wydawnictwo Naukowe, Poznań.
- Churski P., 2008. Przemiany polskiej polityki regionalnej po akcesji do UE. Europejskie uwarunkowania – krajowe konsekwencje. W: J.J. Parysek, T. Strykiewicz (red.), Region społeczno-ekonomiczny i rozwój regionalny. Bogucki Wydawnictwo Naukowe, Poznań, s. 153–188.
- Ciesiółka P., 2010. Urban renewal in Poznań – the effect of the use of the European Union funds. W: P. Churski, W. Ratajczak (red.), Regional Development and Regional Policy in Poland: first experiences and new challenges of the European Union Membership. Part II. Polska Akademia Nauk, Komitet Przestrzennego Zagospodarowania Kraju, *Studia Regionalia*, 27: 205–212.
- Ciesiółka P., 2013. Proces rewitalizacji miast i gmin aglomeracji poznańskiej. Planowanie i zarządzanie. Bogucki Wydawnictwo Naukowe, Poznań.
- Ciesiółka P., 2014. Wpływ funduszy Unii Europejskiej na proces rewitalizacji w Poznaniu na tle największych miast w Polsce. *Rozwój Regionalny i Polityka Regionalna*, 27: 101–121.
- Ciesiółka P., 2017. Rewitalizacja w polityce rozwoju kraju. *Rozwój Regionalny i Polityka Regionalna*, 39: 9–28.
- Ciesiółka P., Kołsut B., Kudłak R., 2016. Programowanie rewitalizacji w miastach województwa wielkopolskiego w latach 1999–2015. *Rozwój Regionalny i Polityka Regionalna*, 36: 57–71.
- Ciesiółka P., Kudłak R. (red.), 2015. Rewitalizacja miast województwa wielkopolskiego. Wielkopolskie Regionalne Obserwatorium Terytorialne, Poznań.
- Coleman J.S., 1968. The adolescent society. The social life of the teenager and its impact on education. The Free Press, New York.
- Coleman J.S., 1988. Social capital in the creation of human capital. *The American Journal of Sociology*.
- Connell B. i in., 1997. The National Institute on Disability and Rehabilitation Research. U.S. Department of Education, The Center for Universal Design.
- Czarnecki W., 1949. Przyszłość Poznania leży na prawym brzegu Warty. *KMP*, 2/3.
- Degórska B., 2005. Ochrona środowiska i kształtowanie krajobrazu w regionie miejskim. W: M. Strzyż (red.), Perspektywy rozwoju regionu w świetle badań krajobrazowych. *Problemy Ekologii Krajobrazu*, s. 143–150.
- Dolata M., Łuczka-Bakuła W., 2005. Stan i kierunki rozwoju infrastruktury gospodarczej obszarów wiejskich Wielkopolski. Wyd. Akademii Rolniczej im. Augusta Cieszkowskiego w Poznaniu, Poznań.
- Domański B., 2000. Restrukturyzacja terenów przemysłowych w miastach. [W:] Z. Ziobrowski, D. Ptaszycka-Jackowska, A. Rębowska, A. Geissler (red.), Rewitalizacja, rehabilitacja i restrukturyzacja – odnowa miast. Instytut Gospodarki Przestrzennej i Komunalnej Oddział w Krakowie, s. 107–142.
- Domański B., 2001. Przekształcenia terenów przemysłowych w województwach śląskim i małopolskim – prawidłowości i uwarunkowania. *Prace Komisji Geografii Przemysłu PTG*, 3: 51–59.
- Drapella-Hermansdorfer A., 2005. Zieleń – woda – recykling przestrzeni: wybrane aspekty przyrodniczej rewitalizacji miast. Teka Komisji Architektury, Urbanistyki i Studiów Krajobrazowych OL PAN, s. 35–43.
- Dutkowski M., 2003. Analiza SWOT w badaniach lokalnych i regionalnych – problemy stosowania i główne błędy interpretacji. W: H. Rogacki (red.), *Problemy interpretacji wyników metod badawczych stosowanych w geografii społeczno-ekonomicznej i gospodarce przestrzennej*. Bogucki Wydawnictwo Naukowe, Poznań, s. 43–49.
- Dutkowski M., 2004. Problemy diagnozowania obszarów rozwoju regionalnego i lokalnego w Polsce. *Rozprawy i Studia Uniwersytetu Szczecińskiego*, 551.
- Ewaluacja wpływu projektów rewitalizacyjnych realizowanych w ramach RPO WK-P na lata 2007–2013 na

- poprawę sytuacji społeczno-gospodarczej obszarów objętych rewitalizacją, 2013. Urząd Marszałkowski Województwa Kujawsko-Pomorskiego, Toruń.
- Farelnik E., 2013. Relacje ekonomiczne między rewitalizacją obszarów miejskich a rozwojem lokalnym. *Samorząd Terytorialny*, 7–8: 71–87.
- Ferry M., Olejniczak K., 2008. Wykorzystanie ewaluacji w zarządzaniu programami unijnymi w Polsce. Ernst & Young, Warszawa.
- Frankfort-Nachmias C., Nachmias D. 2001. Metody badawcze w naukach społecznych. Wydawnictwo Zys i S-ka, Warszawa.
- Fraser Ch., 2003. The Institutional and Financial Conditions of Urban Regeneration in Europe. W: Ch. Couch, Ch. Fraser, S. Percy (red.), *Urban Regeneration in Europe*. Blackwell, Oxford, s. 180–199.
- Gadziński J., 2010. Ocena dostępności komunikacyjnej przestrzeni miejskiej na przykładzie Poznania. *Biuletyn IGSEiGP, Seria Rozwój Regionalny i Polityka Regionalna*, 13.
- Gadziński J., 2013. Funkcjonowanie lokalnego systemu transportowego na tle współczesnych procesów urbanizacyjnych. Przykład aglomeracji poznańskiej. *Bogucki Wydawnictwo Naukowe*, Poznań.
- Gehl J., 2014. *Miasta dla ludzi*. Kraków.
- Gehl J., Gemzøe L., 2001. *New City Spaces*. The Danish Architectural Press, Copenhagen.
- Gierszewska R., 2002. *Pomoc społeczna*. W: *Leksykon polityki społecznej*. Instytut Polityki Społecznej UW.
- Glass R., 1964. *Aspects of change*. Centre for Urban Studies Report, 3. Mac Gibbon and Kee, London.
- Gorgoń J., Gasidło K., Kamiński Z., Starzewska-Sikorska A., 2007. Znaczenie przekształceń terenów miejsko-przemysłowych w procesie rewitalizacji miast. W: P. Lorens (red.), *Rewitalizacja miast w Polsce. Pierwsze doświadczenia*. *Biblioteka Urbanisty*, 10: 178–191.
- Harvey D., 1970. Social process and spatial form: an analysis of the conceptual problems of urban planning. *Papers in Regional Science, The Journal of the Regional Science Association*, 25: 47–50.
- Heczko-Hyłowa E., 2009. Rewitalizacja polskich miast w świetle wymagań funduszy strukturalnych UE 2004–2006 jako wdrażanie europejskiego podejścia systemowego. W: M. Bryx (red.), *Finansowanie i gospodarka nieruchomościami w procesach rewitalizacji*. *Seria Rewitalizacja Miast Polskich*, 7: 157–186. Instytut Rozwoju Miast, Kraków.
- Heller C.A., 2002. *Rewitalizacja obszarów miejskich. Praktyczny przewodnik: Jak opracować lokalny plan rozwoju?* (<http://wsb.edu.pl/container/Biblioteka%20WSb/rewitalizacja-obszarow-miejskich-przewodnik.pdf>; dostęp: 10.07.2017).
- Herbst K., 2008. Społeczny sens rewitalizacji. *Ekonomia Społeczna – Teksty*.
- Jadach-Sepiolo A., 2007. Gentryfikacja miast. *Problemy Rozwoju Miast*, 3: 66–79.
- Jadach Sepiolo A., 2009. Gentryfikacja w kontekście rewitalizacji. W: A. Ziobrowski (red.), *Demograficzne i społeczne uwarunkowania rewitalizacji miast w Polsce*. Instytut Rozwoju Miast, Kraków.
- Janas K., Jarczewski W., Wańkiewicz W., 2010. Model rewitalizacji miast. *Seria Rewitalizacja Miast Polskich*, 10. Instytut Rozwoju Miast, Kraków.
- Jarczewski W. (red.), 2009. *Przestrzenne aspekty rewitalizacji – śródmieścia, blokowiska, tereny przemysłowe, pokolejowe i powojkowe*. *Rewitalizacja Miast Polskich*, 4. Wydawnictwo Instytutu Rozwoju Miast, Kraków.
- Jarczewski W., 2010. Skala degradacji miast w Polsce. W: Z. Ziobrowski, W. Jarczewski (red.), *Rewitalizacja miast polskich – diagnoza*. *Rewitalizacja Miast Polskich*, 8: 57–63. Wydawnictwo Instytutu Rozwoju Miast, Kraków.
- Jarczewski W., Dej M., 2015. *Rewitalizacja 2.0. Działania rewitalizacyjne w regionalnych programach operacyjnych 2007–2013 – ocena w kontekście nowego okresu programowania*. *Studia Regionalne i Lokalne*, 1(59): 104–122.
- Jarczewski W., Dej M., Huculak M., Janas K., Węglowski M., Ziobrowski Z., 2013. *Rewitalizacja obszarów zdegradowanych w miastach – propozycje zmian prawnych*. Cz. I. Ekspertyza przygotowana na zlecenie Ministerstwa Rozwoju Regionalnego. Instytut Rozwoju Miast, Kraków.
- Jarczewski W., Jeżak J., 2010. System monitorowania rewitalizacji. *Seria Rewitalizacja Miast Polskich*, 11. Instytut Rozwoju Miast, Kraków.
- Jelonek A., Soja M., 2013. *Podstawy geografii ludności*. Instytut Geografii i Gospodarki Przestrzennej UJ, Kraków.
- Johnson R.B., Onwuegbuzie A.J., 2004. Mixed methods research: A research paradigm whose time has come. *Educational Researcher*, 33(7): 14–26.
- Juja J., Piotrowski S., 2009. Wyzwania i przeszkody rewitalizacji miast. *Samorząd Terytorialny*, 11: 27–42.
- Kaczmarek S., 2015. Skuteczność procesu rewitalizacji. *Uwarunkowania, mierniki, perspektywy*. *Studia Miejskie*, 17: 27–36.
- Kaczmarek T., 1998. Procesy i struktury demograficzne. W: *Ludność świata. Wielka Encyklopedia Geografii Świata*. T. XII. Wydawnictwo Kurpisz, Poznań.
- Kaczmarek T., 2001. *Rewitalizacja miast w Polsce na tle doświadczeń europejskich*. W: A. Billert (red.),

- Nowoczesne zarządzanie rozwojem miast. Projekt Tempus-Phare, Słubice, s. 106–114.
- Kaczmarek T. (red.), 2012. Studium uwarunkowań rozwoju przestrzennego aglomeracji poznańskiej. Centrum Badań Metropolitalnych UAM, Poznań.
- Kaczmarek T. (red.), 2014a. Delimitacja poznańskiego obszaru metropolitalnego. Biblioteka Aglomeracji Poznańskiej, 26: 35–48. Bogucki Wydawnictwo Naukowe, Poznań.
- Kaczmarek T., Bul R., 2014b. Społeczne uwarunkowania rozwoju kolei metropolitarnej w aglomeracji poznańskiej. Biblioteka Aglomeracji Poznańskiej, 25. Bogucki Wydawnictwo Naukowe, Poznań.
- Kaczmarek T., Bul R., 2014. Społeczne uwarunkowania rozwoju kolei metropolitarnej w aglomeracji poznańskiej. Biblioteka Aglomeracji Poznańskiej, 25. Bogucki Wydawnictwo Naukowe, Poznań.
- Kaczmarek T., Bul R., Kaczmarek U., Mikuła Ł., Walaśzek M., 2014. Wielokryterialna delimitacja obszaru metropolitalnego Poznania. W: T. Kaczmarek (red.), Delimitacja poznańskiego obszaru metropolitalnego. Biblioteka Aglomeracji Poznańskiej, 26: 95–102. Bogucki Wydawnictwo Naukowe, Poznań.
- Kaczmarek T., Łodyga B., 2012. Rozmieszczenie, dynamika i struktura ludności. W: T. Kaczmarek (red.), Studium uwarunkowań rozwoju przestrzennego aglomeracji poznańskiej. Centrum Badań Metropolitalnych UAM, Poznań.
- Kaku M., Trainer J., 1993. Dalej niż Einstein. PIW, Warszawa.
- Kaniecki A., 1991. Poznań – dzieje miasta wodą pisane. Cz. 1. Poznań. Maszynopis.
- KAWKA. Program opracowany dla przystosowania do warunków polskich dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (Nr 2008/50/WE – Clean Air for Europe CAFE).
- Każmierczak B., Nowak M., Palicki S., Pazder D., 2011. Oceny rewitalizacji. Studium zmian na poznańskiej Śródcie. Wydawnictwo Naukowe WNS UAM, Poznań.
- Klaassen L.H., Molle W.T.M., Paelinck J.H.P., 1981. Dynamics of urban development. Gower, Aldershot.
- Klasyfikacja wskaźników jakości wód płynących w województwie wielkopolskim za rok 2015, 2016. Wojewódzki Inspektorat Środowiska w Poznaniu.
- Kmiecik-Baran K., 2009. Bezrobocie czynnikiem marginalizacji i ubóstwa. Gdańsk.
- Konwencja o prawach osób niepełnosprawnych, 2006 (Dz.U. z 2012, poz. 1169).
- Kolendowicz L., Busiakiewicz A., Czernecki B., 2010. Warunki klimatyczne oraz właściwości powietrza atmosferycznego w aglomeracji poznańskiej. W: A. Mizgajski (red.), Zasoby przyrodnicze i ich ochrona w aglomeracji poznańskiej. Biblioteka Aglomeracji Poznańskiej, 2: 42–58.
- Kotus J., 2001. Badania socjologiczne w poznaniu struktur i procesów społecznych dla potrzeb gospodarki przestrzennej. W: H. Rogacki (red.), Koncepcje teoretyczne i metody badań geografii społeczno-ekonomicznej i gospodarki przestrzennej. Bogucki Wydawnictwo Naukowe, Poznań, s. 99–108.
- Kowalski K., 2016. Planowanie dostępności w praktyce. Warszawa.
- Kozłowski S., Wojnarowska A., 2011. Rewitalizacja zdegradowanych obszarów miejskich. Zagadnienia teoretyczne. Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź.
- Kroszel J., 1990. Infrastruktura społeczna w polityce społecznej. Opole.
- Kupiec L., Gołębiowska A., Wyszowska D., 2004. Gospodarka przestrzenna. Infrastruktura Społeczna, 6. Wyd. Uniwersytetu w Białymstoku, Białystok.
- Kupisiewicz C., 1972. Niepowodzenia dydaktyczne. Warszawa.
- Leszkowicz-Baczyński J., 2015. Rewitalizacja społeczna jako odpowiedź na problemy obszarów miejskich. Acta Universitatis Lodziensis, Folia Sociologica, 52.
- Łęcznar M., 2008. Taksonomiczna analiza regionalnego zróżnicowania infrastruktury społecznej w Polsce. W: M.G. Woźniak (red.), Nierówności społeczne a wzrost gospodarczy w kontekście spójności społeczno-ekonomicznej. Uniwersytet Rzeszowski, 11. Rzeszów.
- Lichfield D., 1992. Urban Regeneration for the 1990s. LPAC, London.
- Lichfield D., 1996. Community impact evaluation. UCI Press, London.
- Lichfield D., 2000. Organisation and Management. W: P. Roberts, H. Sykes (red.), Urban regeneration. A Handbook. Sage, London, s. 228–254.
- Lorens P., 2007. Znaczenie procesów rewitalizacyjnych we współczesnym rozwoju polskich miast. W: P. Lorens (red.), Rewitalizacja miast w Polsce. Pierwsze doświadczenia. Biblioteka Urbanisty, 10: 8–17.
- Lorens P., 2010. Rewitalizacja miast. Planowanie i realizacja. Wyd. Architektury Politechniki Gdańskiej, Gdańsk.
- Lorens P., 2016. Wybrane zagadnienia rewitalizacji miast w kontekście współczesnych przemian społeczno-ekonomicznych, doktrynalnych i prawnych. Biuletyn KPZK, 264: 10–25.
- Luczys P., 2013. Przestrzeń miasta czy przestrzeń mieszkańców? Teoretyczne aspekty rewitalizacji poznańskiej Śródky. Ruch Prawniczy, Ekonomiczny i Socjologiczny, 75, 3: 267–279.

- Łodziana B., 2016. Zróżnicowanie przestrzenne przestępczości w mieście (na przykładzie Bielska-Białej). *Acta Geographica Silesiana*, 23. WNoZ UŚ, Sosnowiec.
- Łuczak B., 2000. Niepowodzenia w nauce: przyczyny – skutki – zapobieganie. Oficyna Wydaw. G&P, Poznań.
- Majer A., 2014. Odrodzenie miast. Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Wydawnictwo Naukowe Scholar, Łódź–Warszawa.
- Majewski G., 2008. Zagrożenie środowiska pyłem zawieszonym PM 10 i PM 2,5 w rejonie aglomeracji warszawskiej. W: M. Maciejewski, M. Ostojki (red.), *Ekstrema pogodowe w Polsce. Obserwacje, pomiary, prognozy*. Instytut Meteorologii i Gospodarki Wodnej, Warszawa, s. 146–161.
- Makowska M., 2012. Analiza danych zastanych. Przewodnik dla studentów. Scholar, Warszawa.
- Mayntz R., Holm K., Hübner P., 1985. Wprowadzenie do metod socjologii empirycznej. PWN, Warszawa.
- Mierzejewska L., 2009. Rozwój zrównoważony miasta. Zagadnienia poznawcze i praktyczne. Wydawnictwo Naukowe UAM, Poznań.
- Mizgajski A., 2010. Zasoby przyrodnicze aglomeracji poznańskiej, ich wykorzystanie i ochrona – ujęcie syntetyczne. W: A. Mizgajski (red.), *Zasoby przyrodnicze i ich ochrona w aglomeracji poznańskiej*. Biblioteka Aglomeracji Poznańskiej, 2: 7–11.
- Murzyn M., 2006. Kazimierz: środkowoeuropejskie doświadczenie rewitalizacji. Międzynarodowe Centrum Kultury, Kraków.
- Musterd S., 2006. Segregation. Urban space and the Resurgent City. *Urban Studies*, 43(8): 1325–1340.
- Muzioł-Węclawowicz A., 2009. Rewitalizacja dzielnic śródmiejskich. W: W. Jarczewski (red.), *Przestrzenne aspekty rewitalizacji*. Seria Rewitalizacja Miast Polskich, 4: 25–88.
- Mykhnenko V., Turok I., 2008. East European Cities – Patterns of Growth and Decline, 1960–2005. *International Planning Studies*, 13(4): 311–342.
- Obwieszczenie Ministra Środowiska z dnia 12 września 2016 r. w sprawie wykazu miast o liczbie mieszkańców większej niż 100 tysięcy i aglomeracji, w których wartość wskaźnika średniego narażenia dla miasta o liczbie mieszkańców większej niż 100 tysięcy i aglomeracji przekracza wartość pułapu stężenia ekspozycji, oraz wykazu miast o liczbie mieszkańców większej niż 100 tysięcy i aglomeracji, w których wartość wskaźnika średniego narażenia dla miasta o liczbie mieszkańców większej niż 100 tysięcy i aglomeracji nie przekracza wartości pułapu stężenia ekspozycji.
- Ochojski A., 2014. Współzrządzenie i współzarządzanie w rozwoju lokalnym. W: A. Klasik, F. Kuźnik (red.), *Miasta – metropolie – regiony. Nowe orientacje rozwojowe*. Wydawnictwo Uniwersytetu Ekonomicznego w Katowicach, Katowice, s. 219–236.
- Ochrona mieszkańców dużych miast przed hałasem. Informacja o wynikach kontroli, 2014. Najwyższa Izba Kontroli, LBI-4101-11-00/2013, nr ewid. 23/2014/P/13/134/LBI.
- Oręziak L., 2009. *Finanse Unii Europejskiej*. Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa.
- Osgood C.E., Suci G.J., Tannenbaum P.H., 1957. *The measurement of meaning*. University of Illinois Press, Urbana, IL.
- Palonka K.M., 1992. Stan i zróżnicowanie przestrzenne infrastruktury społecznej na wsi. Polska Akademia Nauk – Instytut Rozwoju Wsi i Rolnictwa, Warszawa.
- Parkinson M., 1996. Strategic approaches for area regeneration: a review and a research agenda. Paper prepared for the Area Regeneration Programme for the Joseph Rowntree Foundation.
- Parysek J.J., 1997. *Podstawy gospodarki lokalnej*. Wydawnictwo Naukowe UAM, Poznań.
- Parysek J.J., 2005. *Miasta polskie na przełomie XX i XXI w. Rozwój i przekształcenia strukturalne*. Bogucki Wydawnictwo Naukowe, Poznań.
- Parysek J.J., 2008. Suburbanizacja i reurbanizacja, dwa bieguny polskiej urbanizacji. W: J. Parysek, T. Stryjakiewicz (red.), *Region społeczno-ekonomiczny i rozwój regionalny*. Bogucki Wydawnictwo Naukowe, Poznań.
- Parysek J.J., 2011. Współczesna polska suburbanizacja i polityka miejska (aktualność hipotez C. Colby'ego po 80 latach). W: K. Marciniak, K. Sikora, D. Sokołowski (red.), *Koncepcje i problemy badawcze geografii*. Wyższa Szkoła Gospodarki w Bydgoszczy.
- Parysek J.J., 2015. Rewitalizacja miast w Polsce: wczoraj, dziś i być może jutro. *Studia Miejskie*, 17: 9–25.
- Parysek J.J., Wojtasiewicz L., Gruchman B., 2010. *Wyzwania i kierunki rozwoju aglomeracji poznańskiej*. Biblioteka Aglomeracji Poznańskiej, 4. Bogucki Wydawnictwo Naukowe, Poznań.
- Płoszaj A., 2011. Rewitalizacja miast w polityce spójności 2004–2006. *Studia Regionalne i Lokalne*, Wydanie Specjalne: 84–97.
- Plan Gospodarki Niskoemisyjnej dla miasta Poznania, 2016.
- Planowanie strategiczne jako narzędzie realizacji celów organizacji. Strona internetowa Kancelarii Prezesa Rady Ministrów, 2017 (<https://dsc.kprm.gov.pl/sites/default/files/pliki/79.pdf>; dostęp: 15.11.2017).
- Plan Przestrzennego Zagospodarowania Województwa Wielkopolskiego (WBPP Poznań).

- Plan Zrównoważonego Rozwoju Transportu Zbiorowego dla Miasta Poznania na lata 2014–2025, 2014.
- Podbrez L., Szwarc-Gosiewska N., 2010. Rewitalizacja obszarów kryzysowych w Poznaniu. W: A. Muzioł-Węclawowicz (red.), Przykłady rewitalizacji miast. *Rewitalizacja Miast Polskich*, 12: 173–198.
- Poerbo H.W., 2001. *Urban Design Guidelines As Design Control Instrument with a case study of the Silver Triangle Superblock, Jakarta*. Universität Kaiserslautern.
- Pogorzelski Z., 1975. Terytorialny rozwój Poznania w latach 1900–1975. *KMP, rocznik XLIII*, 1.
- Popow M., Kowzan P., Zielińska M., Prusinowska M., Chruściel M., 2011. *Oblicza biedy we współczesnej Polsce. Doktoranckie Koło Naukowe „Na Styku”*, Gdańsk.
- Poznański Program Opieki nad dziećmi do lat 3 na lata 2015–2020.
- Pradziadowicz M., 2013. Oddziaływanie dzikich wysypisk śmieci na środowisko naturalne (na przykładzie wybranych miast województwa zachodniopomorskiego). *Europa Regionum*, 17: 331–340.
- Prawelska-Skrzypek G., Porębski W., 2003. Obszary deprywacji w Krakowie oraz zmiany w ich rozmieszczeniu w latach 1992–2001. *Nierówności Społeczne a Wzrost Gospodarczy*, 2: 433–445.
- Program Ochrony Środowiska przed Hałasem dla Miasta Poznania na lata 2007–2013.
- Prósik M., Żróbek R., 2014. Wielowymiarowość procesu rewitalizacji w ujęciu metodycznym. *Acta Scientiarum Polonorum, Administratio Locorum*, 13/3: 69–78.
- Przewoźniak M., 2005. Teoretyczne aspekty przyrodniczej rewitalizacji miast: ku metodologii zintegrowanej rewitalizacji urbanistyczno-przyrodniczej. *Teka Komisji Architektury, Urbanistyki i Studiów Krajobrazowych OL PAN*, s. 25–34.
- Putnam R., 1995. *Demokracja w działaniu. Tradycje obywatelskie we współczesnych Włoszech*. Fundacja im. Stefana Batorego-Znak, Warszawa–Kraków.
- Radoła M., 2012. Społeczno-kulturowe i ekonomiczne uwarunkowania zróżnicowania wyników egzaminów zewnętrznych. *Studia Edukacyjne*, 22.
- Radoła M., 2013. Kapitał społeczny a osiągnięcia ucznia. *Studia Edukacyjne*, 27.
- Radwańska M., 2007. Percepcja przestrzeni miejskiej – przykład miasta Torunia. W: M. Madurowicz (red.), *Percepcja współczesnej przestrzeni miejskiej*. Wydawnictwo Wydziału Geografii i Studiów Regionalnych Uniwersytetu Warszawskiego, Warszawa, s. 371–381.
- Raport o stanie środowiska w Wielkopolsce w latach 2013–2015, 2016. Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w Poznaniu.
- Rewitalizacja obszarów miejskich oraz zagospodarowanie terenów zdegradowanych w województwie opolskim, 2015. Urząd Marszałkowski Województwa Opolskiego, Opole.
- Roberts P., 2000. *The Evolution, Definition and Purpose of Urban Regeneration*. W: P. Roberts, H. Sykes R. (red.), *Urban regeneration. A Handbook*. Sage, London, s. 9–36.
- Roberts H., Sykes P. (red.), 2000. *Urban regeneration. A Handbook*. Sage, London.
- Roczna ocena jakości powietrza w województwie wielkopolskim za rok 2015, 2016. Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w Poznaniu.
- Rogatka K., Ciesiołka P., Jurkowska A., Kołaczowska A., 2015. Uwagi do założeń ustawy o rewitalizacji – wybrane aspekty. *Studia Miejskie*, 17: 37–48.
- Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 1 października 2012 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz.U. z 2012, poz. 1109).
- Rybicki P., 1980. *Struktura społecznego świata*. PWN, Warszawa.
- Sasin M., 2010. Rzetelność komunikowania wyników egzaminów zewnętrznych w oparciu o metodę tendencji rozwojowej – próba oceny. W: B. Niemierko, M.K. Szmigiel (red.), *Teraźniejszość i przyszłość oceny szkolnego*. Toruń.
- Siejkowska-Koberidze A., 2012. *Studia inwentaryzacji urbanistycznej*. W: S. Liszewski (red.), *Geografia urbanistyczna*. PWN, Warszawa.
- Siemiński W., 2009. Efekty rewitalizacji miast podjętej w wyniku wsparcia Unii Europejskiej w okresie finansowania 2004–2006. *Samorząd Terytorialny*, 5: 17–42.
- Siemiński W., Topczewska T., 2009. *Rewitalizacja miast w Polsce przy wsparciu funduszami UE w latach 2004–2008*. Wydawnictwo Delfin, Warszawa.
- Shutt J., 2000. *Lessons from America in the 1990s*. W: P. Roberts, H. Sykes (red.), *Urban regeneration. A Handbook*. Sage, London, s. 257–280.
- Skalski K., 2007. *Programy rewitalizacji w Polsce – bilans, perspektywy, zarządzanie*. W: P. Lorens (red.), *Rewitalizacja miast w Polsce. Pierwsze doświadczenia*. Biblioteka Urbanisty, 10: 66–91.
- Skibniewska H., 1990. Rola uwarunkowań przyrodniczych w kształtowaniu planów szczegółowych na przykładzie Wilanowa Zachodniego. W: *Problemy ochrony i kształtowania środowiska przyrodniczego na obszarach zurbanizowanych. Cz. 2*. Wydawnictwo SGGW-AR, s. 22.

- Słodczyk J., 2001. Kierunki przemian funkcjonalno-przestrzennej struktury miast w Polsce po roku 1989. W: *Człowiek i przestrzeń*. Instytut Geografii i Gospodarki Przestrzennej UJ, Kraków, s. 123–132.
- Słodczyk J., 2003. *Przestrzeń miasta i jej przeobrażenia*. Uniwersytet Opolski, Opole.
- Słownik języka polskiego PWN (<https://sjp.pwn.pl/>; dostęp: 2017).
- Smith N., Williams P. (red.), 1986. *Gentrification of the City*. Allen and Unwin, London.
- Stala Z., 1986. Przyrodniczy model struktury przestrzennej miasta. *Człowiek i Środowisko*, 10/4: 547–565.
- Stan środowiska w Polsce. Sygnały 2016, 2017. Biblioteka Monitoringu Środowiska, Główny Inspektorat Ochrony Środowiska, Warszawa
- Stanilov K., Sýkora, 2014. *Confronting Suburbanization. Urban Decentralization in Post socialist Central and Eastern Europe*. Wiley–Blackwell, Chichester.
- Staszewska S., 2010. Zmiany w krajobrazie miasta Poznania w wyniku jego przestrzennego rozwoju. W: I. Piotrowska, M. Cichoń (red.), *Człowiek w krajobrazie miasta Poznania*. Bogucki Wydawnictwo Naukowe, Poznań, s. 47–63.
- Staszewska S., 2013. Urbanizacja przestrzenna strefy podmiejskiej polskiego miasta. Bogucki Wydawnictwo Naukowe, Poznań.
- Staszewska S., Graczyk R., 2012. *Przestrzenie publiczne małych miast miejscem życia społecznego (spożycie urbanisty i architekta) – przykład Pobiedzisk*. W: K. Heffner, T. Marszał (red.), *Przestrzeń publiczna małych miast*. PAN KPZK, Studia, 144: 135–145.
- Staszewska S., Piotrowska E., 2009. Przestrzenny rozwój miasta Poznania w latach 1900–2007. W: W. Maik (red.), *Aglomeracje miejskie w Polsce na przełomie XX i XXI wieku. Problemy rozwoju, przekształceń strukturalnych i funkcjonowania*. Wyższa Szkoła Gospodarki w Bydgoszczy, Bydgoszcz, s. 229–314.
- Stawasz D. (red.), 2005. *Infrastruktura techniczna a rozwój miasta*. Łódź.
- Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Poznania uchwalone przez Radę Miasta Poznania uchwałą nr XXII/276/III/99 z dnia 23 listopada 1999 r. zmienione uchwałą nr XXV/171/IV/2003 Rady Miasta Poznania z dnia 10 lipca 2003 r.
- Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Poznania uchwalone przez Radę Miasta Poznania uchwałą nr XXXI/299/V/2008 z dnia 18 stycznia 2008 r.
- Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Poznania uchwalone przez Radę Miasta Poznania uchwałą nr LXXII/1137/VI/2014 z dnia 23 września 2014 r.
- Strategia Rozwoju Aglomeracji Poznańskiej, 2011.
- Stryjakiewicz T. (red.), 2014. *Kurczenie się miast w Europie Środkowo-Wschodniej*. Bogucki Wydawnictwo Naukowe, Poznań.
- Stryjakiewicz T., Ciesiołka P., Jaroszevska E., 2012. *Urban Shrinkage and the Post-Socialist Transformation: The Case of Poland*. *Built Environment*, 38/2: 197–213.
- Szarfenberg R., 2015. Organizacje obywatelskie promują włączenie społeczne, walczą z ubóstwem i wszelką dyskryminacją poprzez projekty finansowane z regionalnych programów operacyjnych 2014–2020. Przewodnik (wersja 1.1, 5.08.2015). Opracowanie w ramach projektu „W stronę skutecznego modelu partycypacji obywatelskiej”. Wspólnota Robocza Związków Organizacji Społecznych.
- Szlachetko J., Borówka K. (red.), 2017. *Ustawa o rewitalizacji*. Komentarz. T. I. Instytut Metropolitalny, Gdańsk.
- Szopa B., Szopa A., 2011. Wykluczenie finansowe a wykluczenie społeczne. *Zeszyty Naukowe*, 11. Polskie Towarzystwo Ekonomiczne, Uniwersytet Ekonomiczny w Krakowie.
- Sztando A., 2008. Pomiar rezultatów programu rewitalizacji miasta. *Samorząd Terytorialny*, 9: 41–57.
- Sztando A., 2010. Gospodarcza płaszczyzna programów rewitalizacji obszarów miejskich. *Studia Miejskie*, 1: 301–312.
- Szulczewska B., Kaftan J., 1996. *Kształtowanie Systemu Przyrodniczego Miasta*. IGPIK, Warszawa.
- Szulczewska B., Kaliszuk E., 2005. *Koncepcja systemu przyrodniczego miasta: geneza, ewolucja i znaczenie praktyczne*. Teka Komisji Architektury, Urbanistyki i Studiów Krajobrazowych OL PAN, s. 7–24.
- Świerczewska-Pietras K., 2009. *Rewitalizacja zamknięta jako przykład zagospodarowania przemysłowego obszaru Łodzi*. *Prace Komisji Geografii Przemysłu*, 12: 173–181.
- Świta M., 2013. Wpływ rodziny alkoholycznej na psychospołeczne funkcjonowanie dziecka. *Studia Gdańskie. Wizje i Rzeczywistość*, 10.
- Topczewska T., 2009. *Lokalny program rewitalizacji a koncepcja zrównoważonego rozwoju miasta*. *Człowiek i Środowisko*, 33(1–4): 5–22.
- Tölle A., 2007. *Proces rewitalizacji miasta na przykładzie Poznania*. *Studia Regionalne i Lokalne*, 2(28): 46–58.
- Ustawa z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz.U. z 2003 nr 80, poz. 717 z późn. zm.).
- Ustawa z dnia 9 października 2015 r. o rewitalizacji (Dz.U. z 2015, poz. 1777 z późn. zm.).

- Wachowiak W., 2016. Integracja podsystemów transportowych komunikacji publicznej Poznania w oparciu o dworce miejskie, ze szczególnym uwzględnieniem dworca kolejowego Poznań Górczyn. *ACTA, Scientiarum Polonorum Administratio Locorum*, 15(3).
- Walaszek M., 2016. Dostępność przestrzenna szkół oraz warunki i wyniki nauczania w aglomeracji poznańskiej. Bogucki Wydawnictwo Naukowe, Poznań.
- Węclawowicz G., 2001. Przestrzeń ubóstwa – nowy czy stary wymiar zróżnicowania społeczno-przestrzennego w miastach Polski. *Przegląd Geograficzny*, 73, 4: 451–475.
- Wielka encyklopedia PWN, 2002. T. 12. Warszawa, s. 134.
- Wieloński A., 2005. Geografia przemysłu. Wydawnictwo Uniwersytetu Warszawskiego, Warszawa.
- Wojda E., 2001. Rodzaje i przyczyny niepowodzeń szkolnych. *Edukacja i Dialog*, 9–10.
- Wojnowski J. (red.), 2002. Wielka encyklopedia PWN. T. 7. PWN, Warszawa.
- World Health Statistics. Monitoring health for the sustainable development goals, 2017. World Health Organization
- Wysocki M., 2009. Samorząd równych szans. Dostępna przestrzeń publiczna. Fundacja Instytutu Rozwoju Regionalnego, Kraków.
- Zaleski Z., 1929. Obszar miasta i budynki w Poznaniu. *KMP*, 1: 60–66.
- Zborowski A. (red.), 2009. Demograficzne i społeczne uwarunkowania rewitalizacji miast w Polsce. W: A. Zborowski (red.), *Rewitalizacja miast polskich*. T. 5. Kraków.
- Zborowski A., Dej M., 2009. Ocena stopnia zaawansowania zjawisk degradacji społecznej (patologie społeczne, wykluczenie społeczne i ubóstwo), procesy polaryzacji i segregacji, segmentacja rynku pracy w miastach Polski. W: A. Zborowski (red.), *Demograficzne i społeczne uwarunkowania rewitalizacji miast w Polsce*. Instytut Rozwoju Miast, Kraków.
- Ziobrowski Z., Jarczewski W. (red.), 2010. *Rewitalizacja miast polskich – diagnoza*. Rewitalizacja miast polskich. T. 8. Wydawnictwo Instytutu Rozwoju Miast, Kraków.
- Zioło Z., Rachwał T., 2006. Rola przedsiębiorczości w podnoszeniu konkurencyjności społeczeństwa i gospodarki. *Przedsiębiorczość – Edukacja*, 2. Kraków.
- Zipser T., 2006. Aktualna doktryna urbanistyczna wśród ślepych uliczek. W: T. Ossowicz, T. Zipser (red.), *Urbanistyka w działaniu: teoria i praktyka*. Urbanista, Warszawa.
- Zuziak K.Z., 1981. Przestrzeń, miejsce, przestrzeń społeczna – rozważania nad naturą pojęć. W: *Osiedlowa przestrzeń społeczna*. Materiały pokonferencyjne z II Ogólnopolskiego Konwersatorium Polskiej Architektury Współczesnej zorganizowanego przez Komisję Urbanistyki i Architektury Oddziału PAN w Krakowie, Mogilany 18–19 listopada 1981. PAN, Oddział w Krakowie, KUiA, Politechnika Krakowska, Kraków.
- Zuziak Z.K., 1998. Strategie rewitalizacji przestrzeni śródmiejskiej. *Zeszyty Naukowe Politechniki Krakowskiej*. Monografia, 236. Kraków.
- Zuziak Z.K., 2008. O tożsamości urbanistyki. Wydawnictwo Politechniki Krakowskiej, Kraków.
- Zintegrowany Program Odnowy i Rozwoju Śródmieścia Poznania na lata 2014–2030, 2013.
- Znaczenie projektów realizowanych w ramach RPO WP dla rozwoju miast województwa podkarpackiego, 2012. Urząd Marszałkowski Województwa Podkarpackiego, Rzeszów.
- Żygadło M., *Strategia gospodarki odpadami komunalnymi*. Wydawnictwo Polskiego Zrzeszenia Inżynierów i Techników Sanitarnych, Poznań.



ISBN 978-83-7986-200-9