

DOMINIK DRZAZGA

Uniwersytet Łódzki

**WNIOSKI KOŃCOWE
Z JUBILEUSZOWEJ KONFERENCJI NAUKOWEJ
Z OKAZJI 45-LECIA KPZK PAN**

Abstract: On the 24-25 September 2003 in Lodz at the University of Lodz, Faculty of Management took place the scientific conference *Large-scale investments projects as a factor of increasing in competitiveness of Polish space*.

The main goal of the conference was to describe and diagnose the situation of Polish space in the field of implementation of large-scale investment projects, (e.g. the network of highways, airports etc.). The major interest of conference participants focused on the investments within technical infrastructure as a crucial factor which determines competitiveness of Polish space and economy. This factor is also vital for the process of transformation of Polish economy, especially before Polish accession to the European Union in the time of globalization processes. Concluding remarks summarise the discussion under issue of institutional aspects of space management in Poland, which was developed during the conference. Conclusions ought to be also useful for indication of direction of further studies and researches in the field of space economy and regional science in Poland.

The major concluding remarks of the conference discussion are as follow:

1. It is vital to start researches and studies in the field of Polish model of space management, which ought to be based on governance between public administration, business and NGO's.
2. One of the main disadvantages of Polish space management is decreasing number of national researches and studies in regional science and spatial economy which are financed by governmental funds.
3. Lack of interest within issues of spatial economy and regional science among state government and public administration in general.
4. Lack of awareness of spatial economy and physical planning problems among whole Polish society.

5. Lack of concept of Polish road network connected with system of cities and towns.
6. Increasing number of social conflict in the field of land use management, especially in the areas of natural and cultural protection; lack of methods solving these problems.
7. Self-governmental regional authorities are trying to participate in process of increasing competitiveness of Polish space.
8. There is a tendency to regulate a lot of issues connected with problems of land use management by special legal act which are out of Polish system of land use management and spatial planning.
9. Lack of Polish experience in metropolitan planning.
10. System of integrated planning ought to consist of: physical planning, socio-economic programming, and budgeting; this is a future model of Polish system, which should be transformed from the „wish-full thinking”, sector model of planning to the integrated one.
11. Lack of complex, legal regulations in the field of regional and strategic planning.
12. Ignorance in the field of environmental protection issues when technical investments are introduced in cities and towns.
13. Increase of problems of competitiveness between different mean of transport (train, plane *etc.*) what changes the economical situation of cities.
14. Large-scale investment projects in cities determine their competitive position and the urban landscape.
15. It is difficult to asses the problem of corruption in land use decision making process.

Z okazji 45-lecia istnienia Komitetu Przestrzennego Zagospodarowania PAN 24-25 września 2003 r. w Łodzi, na Wydziale Zarządzania UŁ, odbyła się jubileuszowa konferencja naukowa pt. *Wielkoskalowe projekty inwestycyjne jako czynnik podnoszenia konkurencyjności polskiej przestrzeni*, pod patronatem Marka Pola – Wiceprezesa Rady Ministrów, Ministra Infrastruktury zorganizowana przez Komitet Przestrzennego Zagospodarowania Kraju Polskiej Akademii Nauk przy współudziale Towarzystwa Urbanistów Polskich Oddziału w Łodzi.

Zasadniczym celem konferencji było zdiagnozowanie stanu polskiej przestrzeni pod względem tempa i zakresu realizacji w jej obszarze wielkoskalowych projektów inwestycyjnych, przede wszystkim w zakresie infrastruktury technicznej, jako jednego z kluczowych czynników decydujących o jej konkurencyjności na tle przestrzeni Europy i świata. Sporządzenie wniosków pokonferencyjnych podyktowane jest potrzebą dostarczenia syntetycznego opracowania podsumowującego

przebieg dyskusji toczącej się w trakcie obrad, jako materiału pomocniczego, w ramach dalszych prac i studiów podejmowanych przez KPZK PAN nad zagadnieniami instytucjonalnych aspektów gospodarowania polską przestrzenią.

Poniżej, w sposób syntetyczny zostały przedstawione najistotniejsze wnioski odnotowane w czasie trwania konferencji.

1. Dyskusje podejmowane w ramach KPZK PAN powinny koncentrować się nie tylko wokół problematyki badań i studiów naukowych nad zagospodarowaniem przestrzennym lecz także wokół sprawności własnego funkcjonowania i skuteczności działania Komitetu, w kontekście możliwości realnego wpływu środowisk naukowych na procesy decyzyjne związane z zagospodarowaniem polskiej przestrzeni. Zasadniczym celem funkcjonowania i prac KPZK powinno być wypracowanie docelowego modelu zarządzania polską przestrzenią. Pierwszym krokiem w kierunku budowania takiego modelu powinno stać się stworzenie przez KPZK szerokiego pola – forum – do interdyscyplinarnej dyskusji, integrującej środowiska naukowe, administrację publiczną oraz pozarządowe organizacje społeczne i zawodowe zajmujące się różnymi aspektami zagospodarowania przestrzennego kraju. Jednym z kluczowych elementów budowanego przez KPZK modelu zarządzania polską przestrzenią, powinno być wypracowanie sposobów integracji nauki i praktyki oraz włączania społeczeństwa w procesy gospodarowania przestrzenią. O systemowym, holistycznym i kompleksowym podejściu w odniesieniu do kwestii gospodarowania przestrzenią, będzie można mówić tylko wówczas, gdy model zarządzania przestrzenią będzie zbudowany na podstawie zasad partycypacji społecznej. Jednym z kluczowych pytań, na które nie potrafimy obecnie udzielić odpowiedzi jest kwestia – jak organizować procesy partycypacji społecznej w gospodarce przestrzennej, w szczególności na szczeblu krajowym? Odpowiedź na to pytanie powinna stać się przedmiotem pogłębionych dyskusji naukowych prowadzonych w ramach KPZK. Z dyskusji przeprowadzonej podczas konferencji, wydaje się, że w racjonalizacji procesów gospodarowania polską przestrzenią może być pomocny proces integracji sektora nauki z sektorem pozarządowych organizacji społecznych (NGO's). Dotychczasowe doświadczenia pokazują, że pozycja gremiów naukowych jest, niestety, relatywnie słaba w kontekście możliwości ich realnego wpływu na jakość decyzji administracyjnych podejmowanych w odniesieniu do zagospodarowania przestrzennego kraju. Z tego względu budowanie lobby naukowo-społecznego mogłoby tę pozycję umocnić i dać większe, faktyczne szanse wpływu na przebieg procesów decyzyjnych

w sferze praktyki, przede wszystkim przez kształtowanie kryteriów doboru osób podejmujących decyzje o charakterze przestrzennym, zatrudnionych w administracji publicznej.

2. Istotną ułomnością polskiej polityki przestrzennej, w wymiarze narodowym, jest deprecjacja znaczenia badań naukowych dla praktyki gospodarowania polską przestrzenią. Studia, analizy i badania naukowe w tym zakresie, prowadzone przede wszystkim przez jednostki akademickie, mają niestety – ze względu na ograniczone środki finansowe dostępne uczelniom – fragmentaryczny i wycinkowy charakter. Z tego też względu wyniki tych studiów, tylko lokalnie mogą stanowić podstawę do formułowania miejscowych polityk przestrzennych i planów zagospodarowania przestrzennego. Polityka finansowa Komitetu Badań Naukowych również nie sprzyja podejmowaniu dużych tematów badawczych w zakresie analiz i studiów nad zagospodarowaniem przestrzennym. Polski system zarządzania przestrzenią, pozbawiony jest systemu monitorowania i diagnozowania stanu zagospodarowania przestrzeni co uniemożliwia w praktyce formułowanie skutecznej krajowej polityki przestrzennej, tj. realnej w realizacji – możliwej do wdrażania, a nie tylko, tak jak dotychczas – polityki o charakterze życzeniowym. Niedostateczne rozpoznanie przedmiotu polityki – stanu zagospodarowania przestrzennego kraju – wyklucza podejmowanie racjonalnych i długofalowych działań zmierzających do kształtowania ładu przestrzennego i podnoszenia konkurencyjności polskiej przestrzeni. Brak diagnozy w zakresie zagospodarowania kraju jest szczególnie istotną barierą dla realizacji wielkoskalowych, ponadlokalnych projektów inwestycyjnych. Przyszłe badania nad rozwojem przestrzennym Polski powinny, w większym stopniu niż dotychczas, opierać się na metodach scenariuszowych wykorzystujących wiedzę ekspertów w tym zakresie. Aspekty kulturowe, społeczne, problemy zagospodarowania przestrzennego terenów rolniczych oraz ochrony przestrzeni przyrodniczej są kluczowymi elementami w koncepcji rozwoju zrównoważonego i nowej wizji przestrzennej kraju, dlatego też powinny odgrywać znacznie istotniejszą, niż dotychczas, rolę w studiach przestrzennych. Ich wyniki powinny stać się podstawą do przygotowania ekspertyzy zawierającej wizję rozwoju przestrzennego Polski. Te kierunki badań powinny także zostać szczególnie mocno uwypuklone w przygotowywaniu nowej *koncepcji przestrzennego zagospodarowania kraju*. Potrzeba podjęcia wielkiego tematu badawczego, kluczowego dla budowania przyszłej wizji zagospodarowania przestrzennego kraju jest podyktowana m.in. również tym, że tak duże państwo europejskie jak Polska nie może biernie przyjmować wizji zagospodarowywania prze-

strzeni Europy przygotowywanych przez obecne państwa członkowskie Unii Europejskiej. W interesie narodowym leży aktywne uczestnictwo w kształtowaniu optymalnej – korzystnej z punktu widzenia Polski – przyszłej wizji przestrzennej Europy. Opóźnienie we włączeniu się do procesu dyskusji o zagospodarowaniu przestrzennym i tzw. spójności przestrzennej kontynentu europejskiego, może stać się przyczyną trwałej peryferyzacji, marginalizacji przestrzeni polskiej w obszarze Europy. Tym bardziej niezrozumiała wydaje się ignorancja władz rządowych wobec konieczności wypracowywania silnej pozycji Polski na arenie europejskiej w zakresie wpływu na sposób kształtowania polityki przestrzennej UE. Polska polityka gospodarcza, w tym polityka przestrzenna, jest obecnie nastawiona na konsumpcję środków przedakcesyjnych, a po wstąpieniu do UE – środków pochodzących z funduszy strukturalnych. Nie deprecjonując potrzeby i konieczności, jak najlepszego przygotowania się do pozyskiwania ww. środków, wydaje się, że jako kraj w nadmiernym stopniu przyjmujemy teraz postawę biernego odbiorcy inicjatyw gospodarczych kreowanych przez struktury władzy w UE, nie zauważając jednocześnie konieczności aktywnego wpływu na kształt tych inicjatyw, jak i samodzielnego podejmowania działań prorozwojowych.

3. Niepokojącym problemem, który wielokrotnie podnoszono w trakcie trwania konferencji jest ciągły brak zainteresowania centralnych organów administracji rządowej problematyką zagospodarowania przestrzennego kraju. Zebrani wyrazili głębokie ubolewanie z nieobecności przedstawicieli Ministerstwa Infrastruktury podczas trwania konferencji. Postępująca marginalizacja problematyki zagospodarowania przestrzennego kraju jest widoczna nie tylko w bieżących pracach i działaniach rządu lecz również w zapisach obowiązującej obecnie *Ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym kraju*, w świetle których Państwowa Rada Gospodarki Przestrzennej może – ale nie musi – być powołana przez Premiera RP jako organ opiniodawczo-doradczy w zakresie zagospodarowania przestrzennego kraju, który ponadto, odgrywa szczególnie istotną rolę w pracach nad *koncepcją zagospodarowania przestrzennego kraju*. Głęboki niepokój budzi również uzgadnianie i podejmowanie strategicznych decyzji politycznych z zakresu problematyki przestrzennej poza gremiami naukowymi (np. lokalizacja i przebieg autostrad, lotnisk itp.), niejednokrotnie z pominięciem argumentów merytorycznych.

4. Przyczyną niskiego zainteresowania środowisk parlamentarnych i rządowych rozwojem gospodarki przestrzennej jako nauki i działalności praktycznej jest to, że dziedziny te nie dostarczają klasie rządzą-

cej argumentów na rzecz poparcia w trakcie kampanii wyborczych, w relatywnie krótkim czasie. Jest to również efekt niskiej świadomości społecznej problemów przestrzennych i ich znaczenia dla rozwoju społeczno-gospodarczego. W celu kształtowania sprawnie funkcjonujących mechanizmów przestrzennych na szczeblu narodowym, w długim okresie, niezbędna będzie integracja gremiów polityki i nauki, albowiem podejmowanie racjonalnych decyzji w zakresie planowania i zagospodarowania przestrzennego bez solidnego, merytorycznego przygotowania, opartego na wynikach kompleksowych analiz naukowych w tym zakresie nie będzie możliwe. Uwzględnianie tylko przesłanek politycznych podczas podejmowania decyzji przestrzennych będzie coraz częściej przyczyną konfliktów przestrzennych.

5. Przyjmując tezę, że system transportowy kraju wiąże metropolie (miasta metropolitalne) – istniejące lub potencjalne – w spójny system osadniczy, jest swego rodzaju „zapleczem infrastrukturalnym” dla metropolii i ma decydujący wpływ na konkurencyjność przestrzeni, jest oczywiste, że jego kształtowanie jest zadaniem o kluczowym znaczeniu dla rozwoju społeczno-gospodarczego danej przestrzeni. Tymczasem jednym z problemów i barier rozwoju polskiego systemu transportowego jest nie tylko brak środków na realizację materialnych inwestycji, ale również brak opartej na naukowych przesłankach, koncepcji rozwoju sieci transportowych. Przeprowadzenie kompleksowych badań w zakresie przestrzennych aspektów rozwoju sieci i powiązań transportowych (m.in. badania mające na celu sformułowanie prognoz ruchu), jest jednym z kluczowych wyzwań dla gospodarki przestrzennej jako nauki, mającym fundamentalne znaczenie dla praktyki gospodarowania przestrzenią, jednocześnie decydując o racjonalności tego procesu.

6. Podczas konferencji zwrócono uwagę, że w dyskusjach o lokalizacji wielkoskalowych projektów inwestycyjnych (w szczególności inwestycji o charakterze liniowym oraz związanych z transportem – jak np. autostrady i lotniska) zbyt często pomija się problem konfliktów przestrzennych, mimo to że w Polsce rygory prawne w tym zakresie zawarte w regulacjach systemowych odnoszących się do problematyki planowania przestrzennego są relatywnie wysokie (m.in. w zakresie obowiązku sporządzania ocen oddziaływania na środowisko planów i programów oraz w zakresie strategicznych ocen oddziaływania na środowisko). Szczególne zastrzeżenia i niepokój budzi brak analiz istniejących i potencjalnych konfliktów społecznych o podłożu przestrzennym na tle sprzecznych sposobów użytkowania środowiska przyrodniczego, w planach zagospodarowania przestrzennego województw.

Szczególnie silnymi i trudnymi do rozwiązywania konfliktami są problemy przebiegu korytarzy transportowych (np. *Via Baltica*) przez istniejące obszary chronione (parki narodowe, parki krajobrazowe, obszary chronionego krajobrazu i rezerваты przyrody) oraz przyszłe (obszary wytypowane w skład europejskiej sieci NATURA 2000). Polska praktyka w zakresie rozwiązywania konfliktów przestrzennych o charakterze środowiskowym, wielokrotnie opierała się na intensywnym forsowaniu nie-negocjowanych uprzednio z zainteresowanymi stronami, technokratycznych rozwiązań, ignorujących elementarne cele w zakresie ochrony przyrody oraz odwlekaniu w czasie konieczności rozwiązania konfliktu, co tylko potęgowało jego narastanie. Narastanie zjawiska konfliktów społecznych o podłożu przestrzennym będzie tym większe im więcej w przestrzeni będzie się pojawiać obszarów wyłączonych z dotychczasowych form użytkowania, wskutek przeznaczania ich na cele ochronne bądź na realizację celów publicznych o znaczeniu ponadlokalnym, krajowym itp., niejednokrotnie wykorzystując w tym celu ustawy i inne regulacje specjalne. Narastaniu konfliktów przestrzennych będzie sprzyjać również sprzeczność celów ochrony i gospodarczych priorytetów rozwoju, powstająca w wyniku konieczności, rozszerzenia zasięgu obszarów chronionych ze względu na walory przyrodnicze, krajobrazowe, kulturowe, a także ze względu na konieczność lokalizacji w tej samej przestrzeni, coraz to nowych inwestycji o charakterze wielkoskalowym, mających na celu poprawę konkurencyjności tej przestrzeni i dynamizowanie rozwoju. Praktyka pokazuje bowiem, że nie ma bezkonfliktowych lokalizacji dużych obiektów infrastrukturalnych szczególnie o charakterze liniowym (takich jak np. autostrady). Dotychczas zdecydowanie nie doceniano w Polsce roli analizy konfliktów przestrzennych w procesie lokalizacji inwestycji. W tej sytuacji należy poszukiwać odpowiedzi na pytanie, w jaki sposób unikać pojawiania się sprzeczności celów w gospodarce przestrzennej, oraz jak włączać społeczności lokalne i organizacje pozarządowe w procedury lokalizacyjne, tak aby zapobiegać sytuacjom konfliktowym i protestom pojawiającym się w ich efekcie (procedury „zaprzyjaźniania” ludzi z inwestycją). Ten kierunek działania pozwoli także na unikanie konieczności wypłaty odszkodowań dla osób poszkodowanych w wyniku występowania negatywnych efektów zewnętrznych podczas funkcjonowania zrealizowanej inwestycji.

7. Konferencja wskazała, że władze samorządowe – głównie szczebla wojewódzkiego – staną się w przyszłości ważnymi partnerami w kształtowaniu polityki przestrzennej na szczeblu narodowym. Wskazują na to podejmowane przez nie obecnie próby poszukiwania i wska-

zywiania lokalizacji dla wielkoskalowych inwestycji o znaczeniu krajowym (np. nowego lotniska), które można odczytać nie tylko jako inicjowanie działań mających na celu pobudzenie rozwoju w obszarze danej jednostki terytorialnej, lecz także jako przejaw ambicji obrony polskiej racji stanu i interesu narodowego w „grze o przestrzeń” oraz związanego z tym podnoszenia jej konkurencyjności w obszarze europejskim. Polityka przestrzenna Polski powinna uwzględniać to, że samorządy dojrzejają do myślenia o rozwoju przestrzennym w kategoriach wielkiej skali. Podejmowanym obecnie inicjatywom samorządowym, zmierzającym do poszukiwania na ich terenach lokalizacji dla inwestycji wielkoskalowych o charakterze krajowym, brakuje wsparcia merytorycznego ze strony gremiów naukowych i władzy rządowej, co przejawia się w braku lub słabości analiz finansowych związanych z realizacją ww. projektów.

8. Ponieważ wszelka ingerencja w przestrzeń jest potencjalnie konfliktogenna, planowanie przestrzenne powinno służyć unikaniu i likwidacji konfliktów. W zakresie rozwiązywania konfliktów przestrzennych pokusą stają się ustawy specjalne np. specjalna *Ustawa o autostradach* regulująca w sposób kompleksowy całą procedurą lokalizacyjną (mimo że merytorycznie problemy rozwoju systemów komunikacyjnych mieszczą się w obszarze zainteresowania gospodarki przestrzennej). Obecnie podejmuje się czynności zmierzające do wyłączenia z zakresu planowania przestrzennego dalszych problemów i przekazania ich – w sensie kompetencyjnym – nowym regulacjom specjalnym (np. inne drogi niż autostrady). Praktyka pokazuje, że coraz chętniej w strukturze przestrzennej kraju pewne problemy wyłączają się z kompetencji lokalnych, regionalnych i krajowych instytucji planistycznych i powierza specjalnym ustawom. Należy postawić pytanie, czy zawsze prowadzi to do racjonalnego kształtowania przestrzeni i sprzyja kształtowaniu ładu przestrzennego zgodnego z koncepcją trwałego i zrównoważonego rozwoju? Ten sposób rozwiązywania konfliktów przestrzennych (regulacje specjalne) może prowadzić do deprecjonowania znaczenia procedur przewidywania skutków przestrzennych wielkoskalowych projektów inwestycyjnych.

9. Wychodząc naprzeciw ustawowym zapisom o konieczności opracowywania planów zagospodarowania obszarów metropolitalnych (*de facto* będą to plany zagospodarowania przestrzennego aglomeracji, w Polsce brak jest miast o randze europejskich metropolii) należy pamiętać o szczególnej specyfice tych terenów, która powoduje, że opracowywanie ich bez szerokich konsultacji ze społeczeństwem musi skończyć się

niepowodzeniem. Plany te mają godzić różne – sprzeczne niejednokrotnie – interesy jednostek terytorialnych. Wynika to z tego, że zasadniczym problemem rozwoju przestrzennego obszarów metropolitalnych (aglomeracji) jest harmonizowanie sprzecznych interesów społecznych w obszarach metropolitalnych.

10. W świetle rozwiązań wprowadzonych do polskiego systemu planowania przestrzennego przepisami obowiązującej obecnie *Ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym*, spójność planowania przestrzennego na szczeblu lokalnym (gminnym) i regionalnym (wojewódzkim) jest znacznie wyższa niż wówczas, gdy obowiązywała *Ustawa o zagospodarowaniu przestrzennym* z 1994 r. Niemniej jednak w dalszym ciągu można dostrzec brak czytelnych relacji (spójności) między planami zagospodarowania przestrzennego województw a koncepcją zagospodarowania przestrzennego kraju. Problem ten nabiera szczególnego znaczenia podczas lokalizacji wielkoskalowych inwestycji o znaczeniu krajowym. Polski system planowania przestrzennego nie do końca ma więc charakter systemu zintegrowanego, który powinien składać się ze ściśle powiązanych ze sobą trzech elementów: planowania przestrzennego, programowania społeczno-gospodarczego i budżetowania rozwoju. Wydaje się, że silnym impulsem do budowania w Polsce takiego właśnie zintegrowanego systemu zarządzania przestrzenią będzie proces integracji z UE, co jednocześnie powinno przyczynić się do zakończenia praktyki konstruowania „życzeniowych” programów resortowych.

11. Obserwując ewolucję regulacji systemowych w zakresie planowania przestrzennego w Polsce należy wskazać na postępującą dezintegrację aktów prawnych w tej sferze. Wydaje się, że istnieje szczególna potrzeba przygotowania kompleksowego projektu regulacji określających obszary kompetencji i zakres działalności instytucji zajmujących się problematyką gospodarki przestrzennej. Niepokojący jest także brak regulacji w dziedzinie planowania strategicznego i rozwoju regionalnego. Kwestie te nie są regulowane w *Ustawie o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym*. Brak regulacji w tej sferze jest szczególnie odczuwalny w odniesieniu do *wojewódzkich planów zagospodarowania przestrzennego i koncepcji przestrzennego zagospodarowania kraju*. Mimo wprowadzenia w życie ww. *Ustawy* wciąż można zauważyć, że mamy do czynienia z dominacją ustawodawstwa branżowego i swoistą „hegemonią” planowania gospodarczego nad planowaniem przestrzennym.

12. Analizując problemy związane z tematem konferencji, zwrócono uwagę na dominujący i narastający technokratyzm podczas podejmowania decyzji o lokalizacji i sposobie realizacji licznych wielko-

skalowych projektów inwestycyjnych, szczególnie w miastach. Duży niepokój wzbudza pomijanie elementarnych zasad ochrony i kształtowania przestrzeni przyrodniczej przy realizacji tego rodzaju inwestycji. Realizacja wielu dużych projektów inwestycyjnych w miastach (np. nowe osiedla mieszkaniowe) wciąż prowadzi do przekształcania ich w betonowe pustynie, ogołocone z zieleni, odbiegające od wszelkich standardów obowiązujących w tym zakresie w krajach o wyższej kulturze planistycznej.

13. Podejmując dyskusję o efektach realizacji wielkoskalowych projektów inwestycyjnych w zakresie infrastruktury transportowej (np. lotniska, dworce i linie kolejowe, sieci dróg kołowych) należy mieć na uwadze zjawisko występowania konkurencyjności między różnymi środkami transportu i ich wzajemnego wykluczania się na rynku przewozów osób i towarów w pewnym zakresie. Nie deprecjonując korzystnego – prorozwojowego znaczenia ww. typów inwestycji, lokalizacja niektórych rodzajów wymienionych inwestycji (np. szybka kolej TGV) może mieć ograniczony i nie zawsze korzystny wpływ na rozwój ośrodków miejskich. Dzieje się tak m.in., dlatego że pewne środki transportu mają charakter elitarny i pozostają niedostępne dla niektórych warstw i grup społecznych. Oznacza to, że przestrzeń zajmowana przez infrastrukturę techniczną służącą funkcjonowaniu tych środków transportu nie do końca ma charakter przestrzeni publicznej, ogólnie dostępnej (np. dworce szybkiej kolei typu TGV – kwestią otwartą pozostaje pytanie – czy powinny być przestrzenią ogólnie dostępną?). Sytuacja taka może prowadzić do pogłębienia polaryzacji przestrzeni wewnątrz miast, dzieląc ją na przestrzeń „dla biednych” i przestrzeń „dla bogatych”. Z przebudową gigantycznych dworców kolejowych i zagospodarowywaniem terenów kolejowych wewnątrz miast wiąże się jeszcze niebezpieczeństwo przeskalowania inwestycji i oderwania jej od szerszego kontekstu – wizji zagospodarowania przestrzeni miejskiej. Obserwuje się m.in. problem tzw. hipermarketyzacji dworców i osłabiania wskutek tego procesu pozycji konkurencyjnej centrów miast.

14. W ramach wielkoskalowych projektów inwestycyjnych możemy wyodrębnić dwa zasadnicze typy przedsięwzięć: 1) wielkoskalowe układy inwestycyjne o charakterze liniowym (np. lądowe sieci transportowe) 2) wielkoskalowe przedsięwzięcia publiczne w przestrzeni miejskiej (np. kompleksowe działania rewitalizacyjne skierowane pod adresem całych kwartałów miejskich). Wielkoskalowe projekty miejskie stają się współcześnie kluczową determinantą charakteru, wyglądu, kształtu przestrzeni śródmiejskiej. Przewiduje się, że ich wpływ na rozwój miast

będzie wzrastał z upływem czasu. W Polsce brak aktywnej polityki urbanistycznej powoduje, że korzyści płynące z podejmowania tego rodzaju przedsięwzięć, w szczególności dla społeczności lokalnych są niższe niż potencjalne. Podejmując problemy rozwoju miast, należy dyskutować o mechanizmie wytwarzania i funkcjonowania przestrzeni publicznej, czynnikach i zagrożeniach jej rozwoju oraz jej formach. Współczesna forma przestrzeni publicznej, kształtowanej pod wpływem procesów globalizacji oraz w warunkach konieczności podnoszenia konkurencyjności przestrzeni, zmienia swój charakter. Pod wpływem ww. czynników zewnętrznych przestrzeń publiczna w mieście albo zanika (jest wypierana, eliminowana przez przestrzeń prywatną) albo komercjalizuje się i jest to już w efekcie przestrzeń o charakterze komercyjnym. W miastach podejmuje się próby kształtowania „przestrzeni tematycznej” (np. przez lokalizowanie w nich wielkich centrów rozrywki), jednak niekoniecznie przestrzeń „wytworzona” w ten sposób jest bliska kulturowo danemu miejscu. Sytuację taką można zwięźle określić stwierdzeniem, że „na ołtarzu konkurencyjności miasta zaczynamy coraz częściej poświęcać jego autentyczność”.

15. Kolejnym zagrożeniem dla sprawnego i efektywnego funkcjonowania mechanizmów gospodarki przestrzennej jest problem korupcji. Decyzje administracyjne w gospodarce przestrzennej są niezwykle często obciążone zarzutem korupcji na różnych szczeblach władzy. Obecnie trudno jest bliżej ocenić skalę tego zjawiska i płynące z tego zagrożenia, niemniej jednak, niestety z dużą pewnością można przewidywać, że „rynek korupcji” w gospodarce gruntami w Polsce dopiero się kreuje i w praktyce może paraliżować sprawne funkcjonowanie systemu zarządzania polską przestrzenią.