

ANDRZEJ KLASIK
FLORIAN KUŹNIK

Uniwersytet Ekonomiczny w Katowicach

WEHIKUŁY ROZWOJU DUŻYCH MIAST I ZESPOŁÓW MIEJSKICH

Abstract: Development Vehicles of Metropolitan Areas and Agglomerations. The article aims at presenting the philosophy and a model of the *development vehicle* to be understood as a new concept and a tool to investigate and programme local and regional development processes. The practical issues covered by the article include the identification and discovery of development vehicles, the elements of which can be observed in Polish metropolitan areas and agglomeration.

Keywords: A model of territorial development vehicle, development vehicle, development vehicles discovery, development vehicles identification.

1. Filozofia wehikułów rozwoju

Wehikuł rozwoju odzwierciedla sobą pragnienie pełnego poznania przyszłości przez metaforyczne przeniesienie się w inną, przyszłą rzeczywistość. Istotą wehikułu jest ruch w wymiarze czasu i przestrzeni. Zrozumienie przyszłości wydaje się bowiem warunkiem niezbędnym projektowania zmian. Wehikuł jawi się w pierwszej kolejności jako mobilna konstrukcja, która umożliwia w sensie wirtualnym przenoszenie miast i zespołów miejskich w inną, trudną do wyobrażenia rzeczywistość.

Wehikuły rozwoju terytorialnego ujawniają się na pewnych terytoriach cechujących się zdolnościami motorycznymi i unikatowymi potencjałami prowadzącymi do zakorzeniania wiedzy ważnej (*tacit knowledge*). Ten sposób definiowania wehikułów rozwoju uzmysławia, że ich immanentną składową są specyficzne mechanizmy napędowe i stabilizujące trajektorię zmian. W sposób naturalny, przede wszystkim do rangi terytoriów, w których pojawiają się wehikuły rozwoju urastają metropolie i obszary metropolitalne. W metropoliach i dużych obszarach metropolitalnych daje się identyfikować wiele różnorodnych wehikułów rozwoju.

Wehikułem rozwoju określonych terytoriów; miast i zespołów miejskich staje się w ścisłym tego słowa znaczeniu siła ekonomiczna nowych biznesów wyrastających

współcześnie z fuzji różnych dziedzin sztuki i przełomowych innowacji technologicznych. Rodzą one zarówno nowe specjalizacje miast i zespołów miejskich, jak i nowe modele biznesowe. Wybór wehikułu oznacza wyrażenie przez liderów woli i chęci uczestnictwa zarówno w odkrywaniu, jak i tworzeniu przyszłości różnych terytoriów.

Wehikuły rozwoju pozwalają na wieloznaczeniowe użycie słowa „port”, z którego za pośrednictwem pojazdu; statku lub samolotu udajemy się w podróż. Port oznaczać może punkt startu, nowy początek, nowe trasy i trajektorie ku przyszłości. Oznacza także punkty docelowe otwierające nowe światy. Port w jednym i drugim znaczeniu niesie ze sobą doświadczanie poszukiwania, odkrywania i zdobywania przyszłości w połączeniu z poczuciem bezpieczeństwa i świadomości ryzyka.

Koncept wehikułu rozwoju i rozumienie jego istoty jako narzędzia poznania przyszłości i metaforycznego przenoszenia się w przyszłość eksponuje ludzi o wysokim stopniu mobilności mentalnej, intelektualnej, profesjonalnej i rezydencjalnej. Oznacza to, że tylko osoby o wysokim potencjale kreatywności są zdolne do podróży w czasie i odkrywania nowych światów. Kreatywne jednostki mają szansę wyrosnąć na podłożu kulturowym, którego centralnym atrybutem jest otwartość na świat i doświadczanie jego wielorakiej różnorodności.

Myślenie kategorią wehikułu rozwoju w całej jej złożoności stanowi *novum* na gruncie badań miejskich i regionalnych. Przykładem *myślenia wehikułowego* może być artykuł naukowy *The Flight of Ikarus* [Ducruet *et al.* 2013], w którym proces transformacji miasta został pokazany jako ciąg flagowych projektów, a także koncepcja *regenerative cities* [Giradet 2015] jako przechodzenie od linearnego metabolizmu miejskiego do metabolizmu cyrkulacyjnego. Cechę wyróżniającą myślenia wehikułowego mogą mieć duże projekty foresightowe. Chodzi o takie przedsięwzięcia, w których udaje się wykreować scenariusze nowej rzeczywistości wychodząc poza rutynowe horyzonty postrzegania przyszłości [Loveridge 2009]. Foresight powinien w takim ujęciu być ściśle związany z innowacjami i dostarczać innowacyjnej wiedzy zorientowanej na kreowanie przyszłości [Melkas, Outila 2013]. Myślenie wehikułowe można odnaleźć również w podejściach do rozwoju akcentujących zależność od zmiany ścieżki rozwoju [Simmie 2013]. Odkrywanie nowej ścieżki rozwoju zmusza do przemyślenia całego wachlarza przyszłych zdarzeń, procesów, nowych zjawisk i warunków pojawiania się twórczych rozwiązań itp. Przytoczone wyżej elementy tworzą ramy wehikułu, który warunkuje przeniesienie się w nową, przyszłą rzeczywistość.

Częściej wykorzystywane są w myśleniu wehikułowym takie pojęcia, jak: siły napędowe, motoryczne (*drivers*). Brytyjski raport [*Towards an Urban Renaissance* 2005] wymienia trzy *drivers*, które będą kształtować przyszłość miast i odrodzenie miejskie w specyficznych warunkach Wielkiej Brytanii. Tymi czynnikami motorycznymi są:

- techniczna rewolucja w sferze ICT, która w wymiarze społecznym składa się na „wiek informacji”,
- paradygmat ekologiczny prowadzący do bardziej odpowiedzialnego kształtowania rozwoju miejskiego,

- zmieniające się style życia, które będą skutkować nowymi formami zagospodarowania przestrzeni miejskich.

Czynniki motoryczne można ująć bardziej szczegółowo. Można w takim ujęciu przyjrzeć się logice funkcjonowania jednego, wybranego czynnika motorycznego. Takim motorem może być społeczny proces tworzenia nowych miejsc w przestrzeni miasta [Palermo, Ponzini 2015]. *Place-making* jest procesem konkretyzowania się pewnych nowych idei w formach przestrzennych. Niektóre wygenerowane w długim procesie społecznym lub genialnie zaprojektowane miejsca stają się podstawą głębokich przekształceń przestrzeni miejskiej i kreują zupełnie nowe procesy rozwojowe. Innym przykładem myślenia w kategoriach jednego czynnika motorycznego może być potraktowanie design'u jako czynnika sprawczego innowacji i rozwoju innowacyjnego [Green *et al.* 2013]. Design jest rozpatrywany jako główne narzędzie, czynnik sprawczy rozwoju innowacyjnego, a nie tylko jako jeden ze składników procesu wdrażania innowacji.

Myślenie wehikułowe może koncentrować się na mechanizmach rozwoju. Jest to istotne tam, gdzie warto podkreślić znaczenie mechanizmów regulacyjnych typu politycznego i zarządczego. Różne w różnych miastach mechanizmy kontroli zmian prowadzą do uchwycenia indywidualnych cech wzorców zmian, które można przypisać poszczególnym miastom [Rao 2007]. W epoce digitalizacji i rozwoju inteligentnego mechanizmem, który dobrze tłumaczy nowe procesy rozwojowe jest mechanizm powstawania lub wyłaniania się powiązań sieciowych. To dzięki uczestnictwu w różnych sieciach i na różnych poziomach przestrzennych miasta wchodzą w nowe wzorce rozwoju [Neal 2013: 6].

Syntezą myślenia wehikułowego są przyszłe trendy. Zakładane lub oczekiwane w przyszłości trendy pozwalają dedukować różne impulsy i uwarunkowania rozwojowe, które z czasem mogą złożyć się na pewne tendencje rozwojowe. Tendencje rozwojowe można uchwycić przez nośne trendy. Myślenie trendami jest charakterystyczne dla przedsięwzięć foresightowych nastawionych na analizowanie lub tworzenie wielorakich przyszłości jako wyniku podejmowanych działań i polityk rozwoju. Dobrym przykładem foresightowego podejścia połączonego z formułowaniem polityki rozwoju, w tym polityki spójności są scenariusze dotyczące przyszłości Europy i polityki spójności Unii Europejskiej [*Making Europe...* 2013]. Myślenie trendami pojawia się także w pracach teoretycznych próbujących uchwycić i systematyzować różne wzorce rozwoju miejskiego [Rao 2007]. W takim ujęciu niejako automatycznie pojawiają się przemyślenia dotyczące polityk rozwoju [Thayer 2013]. Umiejętność uchwycenia nośnych trendów najlepiej wyraża sobą metaforyczne przeniesienie się w inną, nową rzeczywistość. Gdy dostrzegamy przyszłe, nośne trendy łatwo też można określić ich efekty rozwojowe.

2. Model wehikulu rozwoju terytorialnego

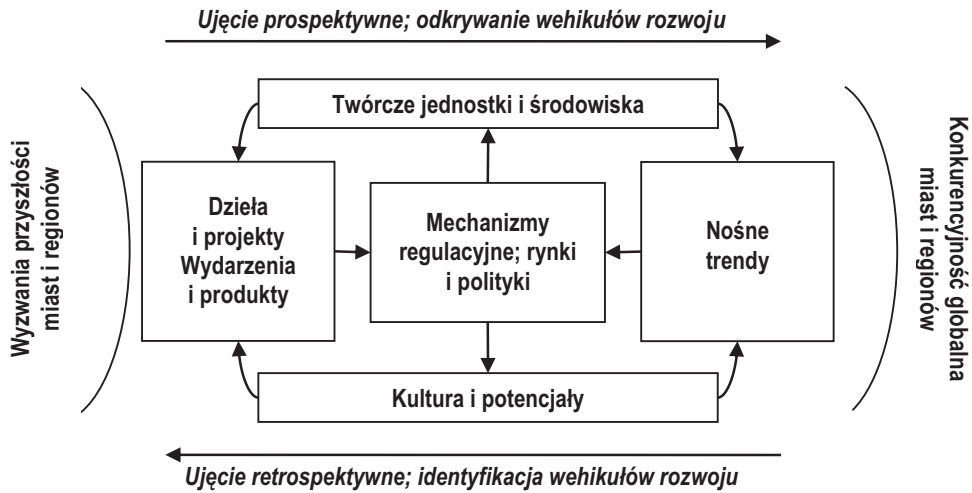
Wehikuł rozwoju może być definiowany w znaczeniu podmiotowym i przedmiotowym. *Wehikuł rozwoju* w znaczeniu podmiotowym odnosi się do twórczych jednostek i środowisk. Twórcze jednostki i środowiska czerpią z kreatywnego podłoża, na które składają się potencjały i kultura danego terytorium. Wehikuł rozwoju może być ujmowany przedmiotowo w dwojakim znaczeniu. Po pierwsze, w znaczeniu różnego typu urządzeń/pojazdów. Po drugie, w znaczeniu dzieł, projektów, produktów, wydarzeń, które mają moc sprawczą odkrywania, kreowania i zdobywania przyszłości. Wehikuły rozwoju to coś więcej niż układy napędowe rozwoju. Wehikuł jest urządzeniem złożonym; ma różne układy i mechanizmy skojarzone z układem napędowym. Ważną składową wehikulu rozwoju są mechanizmy regulacyjne. Dzieła i projekty, produkty i wydarzenia są wehikulami rozwoju, jeśli uruchamiają nowe perspektywy i horyzonty rozwojowe przechodzące w nośne tendencje rozwojowe, które można ująć w dwóch syntetycznych kategoriach; wyników i rezultatów. Wehikuł staje się wtedy załącznikiem takich nośnych tendencji rozwojowych. Dzieła i projekty oraz produkty i wydarzenia, aby uruchomić tendencje rozwojowe, muszą wejść w obieg mechanizmów; rynkowego i politycznego. Rynki, w tym inwestycyjne oraz polityki, w tym strategiczne polityki rozwoju określają ekonomiczną i społeczną użyteczność tego wszystkiego co jest wynikiem kreacji twórczych jednostek i środowisk. Bycie wehikulą rozwoju ma określony zasięg terytorialny – trwałość czasową.

Dotychczas prowadzone rozważania pozwalają zarysować model wehikulu rozwoju terytorialnego, który graficznie przedstawia ryc. 1.

Na zaprezentowany model wehikulu rozwoju składają się następujące komponenty, które można rozpatrywać w konwencji sprzężonych ze sobą układów napędowych i mechanizmów regulacyjnych:

- „Korpusem” intelektualnym wehikulu rozwoju są twórcze jednostki i środowiska zanurzone w kulturze i potencjach danego terytorium.
- Układem napędowym wehikulu rozwoju są dzieła i projekty oraz wydarzenia i produkty, które generuje potencjał intelektualny terytorium.
- Mechanizmy typu rynkowego i politycznego zespalają układ napędowy i układ ruchu zapewniając dynamikę i stabilność wyników i rezultatów rozwoju terytorialnego.
- Układ ruchu wehikulu rozwoju tworzą nośne trendy, które uruchamiają zmianę strategiczną, nadają dynamikę rozwoju oraz zapewniają trwałość procesów rozwojowych.

MODEL WEHIKUŁU ROZWOJU TERYTORIALNEGO



Ryc. 1. Model wehikułu rozwoju terytorialnego

Źródło: Opracowanie własne (A. Klasik, F. Kuźnik).

2.1. Dzieła i projekty, wydarzenia i produkty

Układ napędowy wehikułów rozwoju miast i regionów miejskich tworzy wektor złożony z *dzieł i projektów, produktów i wydarzeń*. Dziełom i projektom artystycznym i naukowym przydaje się formę własności intelektualnej prawnie chronionej [WIPO 2004]. To dzieła i projekty stają się generatorami rozwoju uruchamiającymi procesy rozwojowe w miastach i regionach. To one przyspieszają lub katalizują procesy rozwojowe. Ich deficyt zmusza do powielania pewnego typu ścieżek rozwojowych innych terytoriów lub też bezpośrednio może przyczyniać się do pojawiania się sytuacji kryzysowych i procesów schyłkowych w tych miastach i regionach, gdzie inkubacja i powstawanie nowych dzieł i projektów ma charakter marginalny.

Innowacyjne projekty i wielkie wydarzenia stanowią załączek nowych aktywności, branż i sektorów. Ich praktykowanie przydaje miastom i regionom status miast i regionów innowacyjnych, a pewnym z nich status miast i regionów wielkich wydarzeń. To rozwijające się, wdrażane i rozpowszechniane przez dobre praktyki koncepcje kreatywnych miast i regionów oraz koncepcje inteligentnych miast i regionów współtworzą globalny nurt kształtujący przyszłość urbanizującego się świata [Landry 2008; Andersson 2011]. Miasta i regiony o globalnej rozpoznawalności będące centrami/terytoriami cywilizacyjno-kulturowego rozwoju, wprowadzają państwa i ich ugru-

powania ponadnarodowe w poszerzający się strumień przepływów i wymiany oraz konkurencji i współpracy w skali światowej.

2.2. Twórcze jednostki i środowiska

Korpus wehikułów rozwoju stanowią twórcze jednostki i środowiska zanurzone w kulturze i potencjałach danego terytorium. Jest to klasa kreatywna dużych miast i terytoriów metropolitalnych [Florida 2010], na którą składają się ludzie kreatywnych zawodów, kreatywni profesjonalści różnych zawodów oraz personel operacyjny towarzyszący procesom kreatywnym. Twórcy, projektanci, zarządzający i personel techniczny tworzą zespoły, dzięki którym wehikuły rozwoju stają się realnymi bytami i mogą przyjmować różne instytucjonalne formy.

Na danym terytorium możemy mieć do czynienia z czymś więcej, a mianowicie, ze środowiskami kreatywnymi. Jest to materialno-technologiczna interpretacja wehikułów rozwoju miast i regionów miejskich jako miejsc – skupień budynków, części miast lub miast i regionów miejskich jako całości. Definiowane w ten sposób środowiska kreatywne zawierają twardą i miękką infrastrukturę generowania nowych idei jako podstawy kreowania projektów, wydarzeń i produktów. To jest twarda infrastruktura złożona z instytucji badawczych, edukacyjnych, kulturalnych dysponujących wyposażeniem i miejscami spotkań oraz różnego typu udogodnieniami. To także miękka infrastruktura społecznych sieci, więzi i relacji międzyludzkich, wzajemnych oddziaływań dokonujących się bezpośrednio w kontaktach interpersonalnych, w tym za pośrednictwem technologii informacyjno-komunikacyjnych [Landry 2008].

Interpretacja korpusowej części wehikułów rozwoju miast i regionów miejskich może także wyrazić się przez całościowo wyrażoną ideę wiązania ich rozwoju z kategorią kreatywności w formie kapitału kreatywnego [*Creative Economy Raport* 2008]. Chodzi o kapitał kreatywny, którym charakteryzują się społeczności terytorialne współtworzony przez wzajemnie oddziałujące na siebie składniki takich kapitałów, jak: instytucjonalnego, ludzkiego, społecznego, kulturowego. Jest to nowa, złożona forma kapitału ujawniająca się w trakcie zbiorowo organizowanych procesów twórczych, w których uczestniczą mieszkańcy, grupy obywatelskie i społeczności lokalne. Ich partycypacja w kreowaniu projektów rozwojowych miast i regionów dokonuje się z wykorzystaniem metod i procedur twórczego myślenia.

2.3. Kultura i potencjały

Podłoże wehikułów rozwoju terytorialnego to kultura i potencjały miast i regionów miejskich. Kultura łączona z rozwojem terytorialnym może być interpretowana podwójnie; antropologicznie i funkcjonalnie [Throsby 2010]. Kultura jako zestaw wartości i praktyk pozwala na identyfikowanie tożsamości społeczności terytorialnych; lokalnych lub regionalnych, co okazuje się szczególnie istotne dla rozpoznania i oceny

czynników kulturowych rozwoju miejskiego i terytoriów metropolitalnych [Duxbury *et al.* 2016]. W znaczeniu funkcjonalnym definiowanie kultury pozwala na wyodrębnienie różnorodnych działalności kulturalnych składających się na sektor kultury. Połączenie sektora kultury i przemysłów kreatywnych pozwala na sformułowanie nowej bazy rozwoju miast i aglomeracji miejskich [Klasik 2010]. Kultura i interkulturowość terytoriów metropolitalnych znajdują się w samym centrum rozwoju sustensywnego [Wood, Landry 2008; Duxburg *et al.* 2016].

Potencjałom rozwoju terytorialnego przypisywana jest w wehikułach rozwoju rola sił generujących zmiany [Rondinelli *et al.* 1998]. Rozwój i *prosperity* miast i zespołów miejskich rangi metropolitalnej wyznaczają takie siły, jak:

- systemy edukacyjne przygotowujące zasoby ludzkie o wysokich kwalifikacjach i zdolności adaptacyjnej,
- warunki składające się na jakość życia przyciągające inwestycje międzynarodowe,
- usługi i infrastruktury wspierające globalną konkurencyjność przedsiębiorstw,
- potencjał technologiczny małych i średnich firm,
- przywództwo obywatelskie i akcje zbiorowe modernizujące i rozwijające infrastrukturę miejską,
- mechanizmy kooperacji wewnątrz terytoriów zurbanizowanych,
- partnerstwa publiczno-prywatne rozwijające szanse dla zatrudnienia.

Wśród wielu potencjałów, którymi dysponują duże miasta i terytoria zurbanizowane kluczowe znaczenie dla inkubacji i odkrywania wehikułów rozwoju mają trzy następujące potencjały wynikające z [*In Recognition ...* 2016]:

- posiadania najlepszego w danych warunkach połączenia charakteru, historii, kultury, przestrzeni publicznych i standardów estetycznych, które czynią miasta, zespoły miejskie unikatowymi, stabilnymi i przyjaznymi jednakowo dla rezydentów i odwiedzających,
- zdolności przyciągania różnych talentów, osób zainteresowanych i zainwestowania dla pobudzenia trwałego biznesu i wzrostu gospodarczego włączając w to takie niezbędne zasoby: kapitał ludzki, nowoczesne przemysły, prosperujące centra handlowe oraz uniwersytety zorientowane na inkubowanie technologii i innowacji,
- integracji cyfrowych i fizycznych sieci, baz danych, inteligentnych technologii i procesów w celu skutecznego łączenia jednostek i usług w sposób wzmacniający współpracę i produktywność

2.4. Mechanizmy regulacyjne; rynki i polityki

Mechanizmy rozwoju terytorialnego są wielowarstwowymi strukturami złożonymi z:

- relacji aktorów/interesariuszy sceny miejskiej lub regionalnej,
- relacji aktywności zlokalizowanych w mieście i regionie,
- relacji miejsc użytkowanych lub kreowanych w przestrzeni miejskiej i regionalnej.

Relacje aktorów sceny miejskiej lub regionalnej są powiązaniem społecznymi opartymi na wartościach/interesach ze względu na bliskość lub sąsiedztwo geograficzne i przynależność do tej samej przestrzeni miejskiej lub regionalnej. Definiują one kapitał społeczny miasta i regionu będący podstawą mechanizmu *governance*, a w tym akcji, projektów i działań przyczyniających się do rozwoju terytorialnego, jego wyników i rezultatów [Torre A. 2011].

Relacje aktywności zlokalizowanych w mieście lub regionie są powiązaniem funkcjonalnymi, w tym ekonomicznymi od strony nakładów i wyników. Ich odbiciem w nowoczesnych modelach, strategiach i praktykach biznesowych są klastry i distrykty firm i instytucji [Foord 2008] oraz technologiczne i kreatywne społeczności start-upowe [Feld 2013].

Relacje miejsc lub kreowanych w przestrzeni miejskiej i regionalnej są powiązaniem przestrzennymi. Są to powiązania (i przepływy) i wzajemne oddziaływanie na siebie przestrzeni rezydencjalnych, przestrzeni biznesowych i przestrzeni publicznych [Klasik *et al.* 2016]. Kreacja i transformacja przestrzeni miejskiej i regionalnej jest współzależnie regulowana przez dwa podstawowe mechanizmy gospodarki przestrzennej, którymi są rynek nieruchomości i planowanie przestrzenne. Mechanizmy te kształtują struktury przestrzenne, inwestycje i rozwój terytorialny oraz życia i środowiska w obszarach miejskich [Klasik, Kuźnik 2017].

2.5. Nośne trendy

Miejski świat podlega globalnym trendom. Do globalnych trendów wstrząsających rozwojem gospodarczym miast i regionów miejskich w perspektywie XXI w. zalicza się [Rondinelli *et al.* 1998]:

- rosnące znaczenie międzynarodowej wymiany, inwestycji i konkurencji,
- nasilającą się globalną mobilność kapitałów, ludzi, towarów, usług, informacji i idei,
- napędzającą rozwój siłę wiedzy, kreatywności, innowacji technologicznych i innowacyjnych projektów,
- rosnące znaczenie przemysłów opartych na wiedzy i sztuce,
- rozstrzygającą rolę globalnych rynków i sektorów, w tym globalnego rynku tworzonego przez metropolie i regiony metropolitalne,

- pojawianie się nowych modeli biznesowych, w tym elastycznych form i praktyk biznesowych,
- zawiązywanie się międzynarodowych aliansów strategicznych,
- wchodzenie w globalne sieci miast, regionów, uniwersytetów, centrów technologicznych i instytucji otoczenia biznesu.

Miejski świat ukazuje ponadto globalny trend wywołany narodzinami nie tylko klasy kreatywnej, ale także klasy nowego typu, czyli *klasy konsumującej*. Koncentracja konsumpcji i inwestycji będąca częścią globalnej urbanizacji staje się wielką szansą dla nowych biznesów, w szczególności dla przemysłów technologicznych i przemysłów kreatywnych. Różne i zmieniające się połączenia i kombinacje tych przemysłów już teraz stają się motorami rozwoju kreatywnego i inteligentnego, a jeszcze bardziej będą zasługiwać na takie miano w przyszłości. Fala nowych konsumentów w miastach i regionach metropolitalnych stanie się siłą napędzającą popyt na zasoby fizyczne i kapitałowe zlokalizowane w przestrzeniach zurbanizowanych. Prowadzi to do pojawienia się punktów zwrotnych i reorientacji dotychczasowych przepływów urbanizacyjnych pod wpływem zmieniających się relacji kosztów i korzyści aglomeracyjnych [*Urban World...* 2012].

Modelem wehikułu rozwoju można generalnie posłużyć się dla wyjaśnienia siły, układów i mechanizmów rozwoju terytorialnego w ujęciu retrospektywnym; poznawczym i wyjaśniającym. W takim ujęciu ma miejsce wykorzystanie wehikułów rozwoju w cyklu analitycznym. Oznacza to postępowanie od identyfikacji współczesnych trendów, przez mechanizmy regulacyjne do dzieł i projektów, wydarzeń i produktów. W ujęciu prospektywnym, odkrywczym i projektującym zakłada się użycie części składowych wehikułów rozwoju w odwróconej logice, traktując jako punkt startu inkubację i kreowanie dzieł i projektów oraz wydarzeń i produktów. Modelowanie dynamiki relacji rynkowych i politycznych odbywa się z wykorzystaniem podłoża, na które składa się kultura i potencjały. Twórcze jednostki i środowiska występują jako korpus intelektualny wehikułu rozwoju. Finalnym etapem odkrywania wehikułów rozwoju pozostają stopniowo wyłaniające się nowe, nośne trendy. Nośne trendy przekładają się na rozwój kreatywny i inteligentny oceniany w kategoriach wyników bezpośrednich i finalnych rezultatów.

Wehikuł rozwoju terytorialnego w prezentowanej filozofii myślenia wehikułowego usytuowany jest w otoczeniu dwóch centralnych konceptów rozwoju terytorialnego. Są nimi: wyzwania przyszłości i konkurencyjność globalna miast i regionów. W pierwszym przypadku wehikuły rozwoju są narzędziem służącym poszukiwaniu całościowej i spójnej odpowiedzi na pytania:

- jakim wyzwaniom przyszłości miasta i regiony zmuszone będą poddać,
- jakie wyzwania przyszłości warte podjęcia mogą stać się aspiracjami przywództwa i społeczności terytorialnych.

Związywanie wehikułów rozwoju z kategorią konkurencyjności globalnej oznacza pozycjonowanie miast i regionów w wymianie i konkurencyjności międzynarodowej.

Oznacza to, że wehikuł rozwoju staje się narzędziem nowego typu. Łączy strategiczny foresight i zarządzanie strategiczne, spaja w jedno wizje i strategie. Powstaje swego rodzaju *wistra*. Filozofia myślenia i modelowanie rozwoju terytorialnego z zastosowaniem wehikułów rozwoju są nową propozycją metodologiczną wartą penetracji i praktycznej weryfikacji w badaniach miejskich i regionalnych [Kuźnik 2013].

3. Identyfikacja wehikułów rozwoju dużych miast i zespołów miejskich

Identyfikacja wehikułów rozwoju w ujęciu retrospektywnym polega na rozpoznaniu:

- nośnych trendów rozwojowych w sferze technologii, sztuki, nowego biznesu, kształtowania przestrzeni,
- mechanizmów napędowych wynikających z dynamiki sił rynkowych oraz procesów i decyzji inwestycyjnych,
- twórczej aktywności ludzi skupionych w instytucjach i firmach oraz napędzanych kulturą i potencjałem miejsca,
- *nowego i nowości* w formie różnego rodzaju wytworów ludzkiego intelektu.

Identyfikacja wehikułu rozwoju w retrospekcji oznacza odsłonięcie jego kolejnych warstw rozpoczynając od warstwy zewnętrznej, finalnej skierowanej ku szerokiemu otoczeniu w sensie wymiany i przepływów. Tworzą ją nośne trendy łączące nowe nurty technologiczne, artystyczne, ekonomiczne i przestrzenne. Natomiast rdzeniem wehikułu stają się dzieła począwszy od artystycznych i naukowych. W sensie aplikacyjnym są one podstawą rozwijania projektów, wydarzeń i produktów.

W trakcie konferencji pt. *Wehikuły rozwoju lokalnego i regionalnego* (Ustroń Śląski, listopad 2016) w rezultacie pierwszej sesji warsztatowej, udało się zgromadzić materiał roboczy będący podstawą identyfikacji trzech profili wehikułu rozwoju. Są to profile wehikułu rozwoju charakterystyczne dla miast i zespołów miejskich rangi metropolitalnej:

- wehikuł rozwoju gospodarki technologicznej w dużych miastach i zespołach miejskich,
- wehikuł rozwoju innowacyjnego biznesu i osadnictwa rezydencjalnego,
- wehikuł rozwoju metropolitalnego.

Analiza zawartości każdego z trzech wyróżnionych profili wehikułu rozwoju wskazuje na zróżnicowanie faz cyklu życia poszczególnych dużych miast i zespołów miejskich. Uczestnicy warsztatu reprezentowali różne ośrodki, aglomeracje miejskie i formułowali naturę wehikułu rozwoju stosownie do stopnia zaawansowania w nich procesów metropolizacyjnych w dekadzie 2005-2015. Ułożenie się w relacjach wzajemnych każdego z wyróżnionych profili wskazuje, że do początkowego stadium

metropolizacji użyteczne było zastosowanie wehikułu rozwoju pn., *Wehikuł rozwoju gospodarki technologicznej dużych miast i zespołów miejskich* (tab. 1).

Tabela 1

Wehikuł rozwoju gospodarki technologicznej dużych miast i zespołów miejskich.
 Podejście retrospektywne

Nośne trendy	Uruchomiony proces zmiany strategicznej Restrukturyzacja gospodarki, w tym przemysłu Przemiany technologiczne i kulturowe uruchamiane przez środowiska akademickie Przekształcający się radykalnie sektor turystyczno-rekreacyjny w układach subregionalnych
Mechanizmy regulacyjne	Napędzanie procesów innowacyjnych i generowanie innowacyjnych projektów w różnych branżach we współpracy z instytucjami badawczo-rozwojowymi i otoczenia biznesu
Twórcze jednostki i środowiska	Nowe technologie znamionujące nowe wzorce przedsiębiorczości i biznesu
Kultura i potencjały	Tradycyjne i nowe branże o międzynarodowej konkurencyjności o wysokim potencjale wartości dodanej Sektor firm średniej wielkości zakorzenionych w regionie Skupiska międzynarodowego biznesu z produktami o globalnej konkurencyjności Medycyna kliniczna z zapleczem badawczym, projektowym i farmaceutycznym Nowy rusz infrastruktury transportowej metropolitalnej i regionalnej, w tym drogowej zapewniający dołączalność zewnętrzną regionu Regionalno-aglomeracyjny transport szynowy wraz z centrami przesiadkowymi; modernizacja i rozbudowa linii i urządzeń
Dziela i projekty, wydarzenia i produkty	Markowe produkty eksportowe będące wyróżnikiem pozycji strategicznej regionu Nowoczesne produkty i usługi finansowe Nowe produkty i usługi zdrowotne

Źródło: Opracowanie własne (tab. 1-7).

W dekadzie lat 2005-2015 proces zmiany strategicznej współtworzyły trzy kluczowe trendy. Przemiany technologiczne i kulturowe zainicjowane i rozwijane przez środowiska akademickie, badawczo-rozwojowe i projektowe wyzwoliły wielorakie procesy innowacyjne. Firmy i działalności wyrosłe na procesach innowacyjnych dały impuls do pojawienia się załączków nowych branż aktywności aspirujących do wymiany i konkurencji w skali globalnej. Przemiana kulturowa generowana przez środowiska akademickie wpisywała naukowców i studentów w europejską przestrzeń badawczą i edukacyjną. Nowe generacje kapitału ludzkiego zasilają gospodarkę miast i aglomeracji miejskich, zmieniały tożsamość i kulturę firm i instytucji oraz stały się podstawą tworzenia się społeczności start up'owych. W wielu przypadkach były to od początku globalne mikro- i małe firmy. Zmiana technologiczna i kulturowa następowała pod wpływem inwestorów i firm międzynarodowych, które transferowały na obszary miejskie nowe technologie, kulturę organizacyjną i nowe modele biznesu.

Warunkiem uruchomienia strategicznej zmiany technologicznej i kulturowej była udana restrukturyzacja tradycyjnych branż gospodarczych. Niedokończone i niekonsekwentnie prowadzone procesy restrukturyzacyjne w wielu miejscach nie pozwoliły na uruchomienie możliwych do osiągnięcia rezultatów wehikułu rozwoju technologicznego.

Zupełną nowością stało się zaistnienie poddanego konwersji cywilizacyjno-rynkowej sektora turystyczno-rekreacyjnego bazującego na wartościach i walorach przyrodniczych oraz infrastrukturze materialnej. Nieoczekiwany trend w obrębie sektora turystyczno-rekreacyjnego zrodziły duże inwestycje o charakterze infrastrukturalnym w sektorze kultury. Turystyka miejska i aglomeracyjna korzysta z nowego przemysłu kreatywnego zwanego przemysłem spotkań i wydarzeń.

Narzędziami mechanizmów regulacyjnych stały się zarówno narzędzia interwencji publicznej i zarządzania strategicznego, jak i inwestycje biznesowe pochodzenia krajowego i zagranicznego. Dekada 2005-2015 stworzyła szanse na przyspieszenie zmian technologicznych i kulturowych w wyniku repartycji funduszy europejskich.

Pewne zaawansowanie procesów metropolizacji w dużych miastach i zespołach miejskich można obserwować w procesach innowacyjnych i urbanizacyjnych. Jeżeli chodzi o procesy urbanizacyjne to metropolizacja wyraża się przebudową śródmieść ukierunkowaną na rozwój oferty spędzania czasu wolnego, ale też znamionuje ją suburbanizacja podejmowana przez zamożniejsze warstwy społeczne.

Tabela 2

Wehikuł rozwoju innowacyjnego biznesu i osadnictwa rezydencjalnego w dużych miastach i zespołach miejskich. Podejście retrospektywne

Nośne trendy	Spontanicznie zawiązujące się strefy biznesu i strefy osadnictwa, m.in. w przestrzeniach łącznikowych prężnych miast
Mechanizmy regulacyjne	Mechanizm rynku nieruchomości biznesowych i mieszkaniowych Procedury, standardy i fundusze Unii Europejskiej tworzące nowy mechanizm prowadzenia polityki rozwoju Mechanizmy partycypacji obywatelskiej i samorządności terytorialnej
Twórcze jednostki i środowiska	Środowiska biznesu uruchamiające procesy innowacyjne i przyszłe załączkowe specjalizacje gospodarcze Wizjonerskie przywództwa i liderzy zmiany strategicznej Środowiska obywatelskie i profesjonalne organizujące oryginalne przedsięwzięcia
Kultura i potencjały	Tożsamość, kultura miejsca i dziedzictwo materialne rodzące nowe aktywności biznesowe i obywatelskie
Dzieła i projekty, wydarzenia i produkty	Duże zintegrowane projekty o charakterze kreatywno-rozwojowym

Trend rozwojowy wehikułu nazwanego *wehikulem innowacyjnego biznesu i osadnictwa rezydencjalnego* wyraża się w powstawaniu, w spontanicznie zawiązujących

się strefach biznesu i strefach osadnictwa, m.in. w przestrzeniach łącznikowych, przężnych miast. Oznacza to pojawienie się w separacji przestrzennej nowych stref biznesu zawłaszczających głównie tereny wolne a w ograniczonym stopniu tereny odzyskane po likwidowanej działalności gospodarczej o cechach *brownfields*. W nowych strefach biznesu dużych miast lokuje się przede wszystkim biznes międzynarodowy oraz rozwijające się mikro- i małe firmy. Natomiast nowe strefy osadnictwa rezydencjalnego mają głównie charakter budownictwa jednorodzinnego lub zespołów mieszkaniowych na terenach podmiejskich. Budownictwo apartamentalne wysokiej klasy koncentruje się w obszarach śródmiejskich.

Tego typu wehikuł rozwoju bazuje na rynkach nieruchomości i inwestycjach sektora prywatnego, na którym funkcjonują podmioty sektora deweloperskiego, biznesowego i gospodarstwa domowe. Komplementarnie w stosunku do mechanizmu rynkowego zadziałał mechanizm polityki publicznej w postaci montażu środków publicznych i prywatnych regulowany procedurami wykorzystania funduszy Unii Europejskiej w kolejnych okresach programowania i budżetowania unijnego. Wsparciem dla powstawania stref biznesu i stref rezydencjalnych stały się udogodnienia infrastrukturalne i nowe generacje usług publicznych i nowoczesnych usług biznesowych.

Prześlenie zawartości całego łańcucha stanowiącego wehikuł rozwoju wymagałoby wykonania studium przypadku dla wybranego miasta lub zespołu miejskiego. Na tym etapie ograniczamy się do prezentacji obejmującej nośne trendy i mechanizmy regulacji.

Tabela 3

Wehikuł rozwoju metropolitalnego dużych miast i zespołów miejskich.
 Podejście retrospektywne

Nośne trendy	Driverowe branże technologiczne i branże kreatywne w obszarach metropolitalnych
Mechanizmy regulacyjne	Usieciowianie rodzących się aktywności metropolitalnych połączone z instytucjonalizacją i internacjonalizacją przestrzeni metropolitalnych
Twórcze jednostki i środowiska	Środowiska twórcze i instytucje nauki i kultury
Kultura i potencjały	Unikatowość architektoniczna lub symboliczna przestrzeni miejskich przyciągająca odwiedzających i wielkie wydarzenia
Dziela i projekty, wydarzenia i produkty	Duże zintegrowane projekty o charakterze kreatywno-rozwojowym Międzynarodowe wydarzenia i produkty związane z festiwalami, koncertami, kongresami itp.

Najbardziej zaawansowanym stadium procesów metropolizacyjnych cechują się tradycyjnie największe polskie miasta. W szczególności można przypuszczać, że dotyczy to metropolii Warszawy ale też Krakowa i Wrocławia, które uważa się za polskie metropolie sukcesu ze względu na umacnianie się funkcji metropolitalnych rozpoznawalności międzynarodowej. Mimo wielu trudności związanych z rewitalizacją zdegradowanych przestrzeni miejskich i postindustrialnych przełomu dokonała

Metropolia Górnośląska. Oś strategiczna Katowice – Gliwice – Sosnowiec buduje metropolitalność całej aglomeracji miejskiej.

Zaawansowane procesy metropolizacyjne w dużych miastach i zespołach miejskich wyrażają się przede wszystkim w sferze gospodarczej. Rozwój gospodarki technologicznej i gospodarki kreatywnej staje się potwierdzeniem trafności wcześniej podejmowanych działań edukacyjnych, rozwijania projektów badawczych i badawczo-rozwojowych oraz realizowania kosztownych inwestycji infrastrukturalnych. W sektorach o wysokim zaawansowaniu technologicznym mogą pojawić się branże napędzające rozwój innowacyjnych klastrów mających w sobie wysoki potencjał konkurencyjności globalnej. W sektorach gospodarki kreatywnej metropolizacja plasuje się głównie w branży wielkich wydarzeń kulturalnych oraz spotkań biznesowych.

Przyspieszony rozwój branż technologicznych i branż gospodarki kreatywnej staje się możliwy dzięki rozrastającym się sieciom współpracy ogarniającym rynki i powiązania globalne. Przez kontakty sieciowe nowej gospodarki metropolitalnej w obręb powiązań globalnych wchodzi i pozostałe aktywności metropolitalne. W ten sposób, dzięki mechanizmom sieciowym, następuje internacjonalizacja przestrzeni metropolitalnych.

4. Odkrywanie wehikulów rozwoju dużych miast i zespołów miejskich. Podejście prospektywne

Odkrywanie nowej generacji wehikulów rozwoju wiąże się z wyobraźnią dostrzegania i z inwencją kojarzenia słabych sygnałów pojawiających w ewoluującym otoczeniu. Ich kojarzenie z rodzącymi się, załączkowymi endogenicznymi potencjałami o cechach unikatowości może uruchomić proces inkubowania nowych, nośnych idei, rozwijania innowacyjnych projektów, których rezultatem mogą być nowe oryginalne wydarzenia i produkty. Pierwszą fazą odkrywania wehikulów rozwoju są zatem nowe dzieła i projekty, wydarzenia i produkty. Drugą fazą jest ocena starych mechanizmów regulacyjnych i dokonanie otwarcia w kierunku zaprojektowania ogólnego kształtu nowych rozwiązań regulacyjnych. Dzięki temu w trzeciej fazie możliwe stanie się sięgnięcie zarówno do kultury i potencjałów metropolii i obszarów metropolitalnych i co jeszcze istotniejsze do ewaluacji jednostek i środowisk twórczych dla odkrycia tych o znamionach pionierskich. Ewaluacja kultury i potencjałów metropolitalnych pozwoli na wydobywanie zawartych tam kapitałów; kreatywnego i przedsiębiorczego. Pozwala to w fazie czwartej na dostrzeżenie załączków nowych, nośnych trendów.

Rezultatem drugiej sesji warsztatowej zorganizowanej na wspomnianej wyżej konferencji powstał materiał roboczy, którego analiza pozwoliła na odkrycie kilku wehikulów rozwoju. Są to cztery dające się odkryć wehikule rozwoju w horyzoncie do 2030, w perspektywie cywilizacyjno-kulturowej. Ze względu na kryterium stopnia

złożoności i zaawansowania procesów metropolizacji można je uporządkować w następujący sposób:

- wehikuł rozwoju oparty na atrakcyjności społecznej i biznesowej Śródmieść,
- wehikuł rozwoju dużych miast i zespołów miejskich oparty na przebudowie energetycznej,
- wehikuł rozwoju gospodarki kreatywnej w dużych miastach i zespołach miejskich rangi metropolitalnej,
- wehikuł rozwoju metropolitalnego w układach sieciowych.

Zalążkiem wehikułu rozwoju opartego na atrakcyjności Śródmieść są wielkie, śmiałe projekty mające charakter rewitalizacyjny. Ich podstawą może być dziedzictwo kulturowe, ale także zupełnie nowe realizacje architektoniczno-urbanistyczne. Projekty te staną się zalążkiem wehikułu rozwoju, jeśli ich efektem będzie istotny wzrost poziomu atrakcyjności społeczno-kulturowej oraz biznesowej Śródmieścia. Atrakcyjność społeczno-kulturowa Śródmieścia jest przede wszystkim adresowana do środowisk twórczych; akademickich, kulturalnych i artystycznych. W sumie jest to budowanie wielkomiejskiego charakteru Śródmieścia i wzrostu świadomości metropolitalnej mieszkańców. Atrakcyjność biznesowa Śródmieścia zorientowana jest na sektor kultury i przemysłów kreatywnych oraz na tworzenie się różnorodnej, wysublimowanej oferty spędzania czasu wolnego w rodzących się w nowych centrach i strefach przestrzeni metropolitalnej.

Tabela 4

Wehikuł rozwoju oparty na atrakcyjności społecznej i biznesowej Śródmieść

Działa i projekty, wydarzenia i produkty	Projekty rewitalizacyjne zorientowane na przedsiębiorczość i innowacje społeczne
Mechanizmy regulacyjne	Wyłanianie się wielkich przedsięwzięć infrastrukturalnych Wyłanianie się specyficznego stylu współzrządzenia miastem; synergia obywatelskości i samorządności z przedsiębiorczością i kreatywnością
Kultura i potencjały	Na nowo zagospodarowane duże przestrzenie w śródmieściach miast Wysoka jakość metropolitalnego i regionalnego transportu publicznego
Twórcze jednostki i środowiska	
Nośne trendy	Rozwój technologiczny i produktowy firm w branżach spędzania czasu wolnego Spontanicznie zawiązujące się skupienia firm kreujące centra rodzimego biznesu wielkich miast i aglomeracji miejskich

Nowe otwarcie w odkrywaniu wehikułu zorientowanego na podnoszenie atrakcyjności społeczno-kulturowej i biznesu nowej gospodarki Śródmieść jest uwarunkowane uruchomieniem mechanizmów łączących inicjatywy liderów władz publicznych, nowej generacji przedsiębiorców oraz aktywnych środowisk obywatelskich. Zafunkcjonowanie takiego mechanizmu napędowego przyspiesza powstawanie nowej gospodarki i innowacji społecznych.

Nowe, wielkie realizacje architektoniczno-urbanistyczne, w tym na nowo zagospodarowanych przestrzeniach śródmiejskich przyciągają renomowanych artystów, wydarzenia artystyczne i kulturalne oraz międzynarodową publiczność. Na nowo kształtowane kwartały zabudowy a nawet całe dzielnice śródmiejskie zwiększają liczbę osób odwiedzających duże miasta i zespoły miejskie w celach biznesowych, kulturalnych, edukacyjnych i rekreacyjnych. Dzięki temu duże miasta i zespoły miejskie lepiej pozycjonują się i wzmacniają swoją rozpoznawalność w przestrzeni międzynarodowej. Przedsięwzięcia wystawiennicze, w tym instalacje artystyczne budujące markę miast stanowią odrębny składnik oferty wydarzeń i produktów kreatywnych do odbiorcy globalnego. Komplementarne znaczenie mieć będą lokalne produkty kreatywne w wyniku realizacji różnorodnych projektów rewitalizacyjnych wykorzystujących dziedzictwo kulturowe, w tym postindustrialne.

Wymienione wyżej dzieła i projekty, wydarzenia i produkty, przez uczestnictwo miast w aliansach i sieciach globalnych, czynią gospodarkę kreatywną filarem rozwoju gospodarczego dużych miast i zespołów miejskich.

Tabela 5

Wehikuł rozwoju gospodarki kreatywnej w dużych miastach
i zespołach miejskich rangi metropolitalnej

Dzieła i projekty, wydarzenia i produkty	Realizacje architektoniczno-urbanistyczne oraz instalacje artystyczne i przedsięwzięcia wystawiennicze budujące markę miasta Na nowo zagospodarowane duże przestrzenie w śródmieściach miast Projekty rewitalizacyjne zorientowane na przedsiębiorczość i innowacje społeczne
Mechanizmy regulacyjne	Różnorodność kulturowa rozwijana w europejskich i globalnych sieciach miast Wyłanianie się wielkich przedsięwzięć infrastrukturalnych
Kultura i potencjały	Wysoka jakość metropolitalnego i regionalnego transportu publicznego
Twórcze jednostki i środowiska	
Nośne trendy	Wielkie, globalne firmy opierające swój rozwój na powiększaniu teamów kreatywnych profesjonalistów Stała obecność markowych produktów kreatywnych na rynkach globalnych

Podłożem wehikułu rozwoju opartego na przebudowie energetycznej są przełomowe innowacje technologiczne w energetyce związanej z wykorzystaniem odnawialnych źródeł energii. Nowe technologie wiatrowe, solarne czy związane z wykorzystaniem pomp ciepła stały się już relatywnie tanie, powszechnie dostępne i podlegają bardzo szybkim modyfikacjom. Brakujące ogniwa energetycznego łańcucha technologicznego, jak np. magazynowanie energii jest stopniowo rozwiązywane. Pojawiły się już na rynkach przenośne magazyny energii, jak również rozwiązania systemowe ułatwiające magazynowanie energii, np. przez organizację czasu ładowania energią samochodów elektrycznych. Wehikułowy charakter zaczyna mieć nowy typ samochodu z silnikiem elektrycznym lub hybrydowym, głównie w sferze transportu miejskiego. Podobny

charakter ma budownictwo pasywne, które w powiązaniu z ekologicznym transportem miejskim zmienia tendencje lokalizacyjne mieszkańców i firm.

Tabela 6

Wehikuł rozwoju dużych miast i zespołów miejskich oparty na przebudowie energetycznej

Dzieła i projekty, wydarzenia i produkty	Projekty platform nowej energetyki w przestrzeniach metropolitalnych Projekty nowych zespołów mieszkaniowych opartych na budynkach pasywnych Nowe produkty powstałe na przełomowych innowacjach technologicznych w sferze OZE, np. magazyny energii Silnik elektryczny i hybrydowy uruchamiający nowy samochód i zmieniający radykalnie transport miejski
Mechanizmy regulacyjne	Mechanizm przebudowy przestrzennej miasta oparty na pasywnych budynkach mieszkalnych, biurowych i użyteczności publicznej Nowe polityki rozwoju lokalnego według kryterium efektywności energetycznej miast Wspólnoty terytorialne i porozumienia społeczne dla zarządzania instalacjami nowej, rozproszonej energetyki
Kultura i potencjały	Potencjał intelektualny i społeczny na rzecz nowej energetyki i przeciwdziałania zmianom klimatycznym Nowa kultura życia w przestrzeniach metropolitalnych; kultura roweru zmieniająca funkcjonowanie śródmieść, rolnictwo miejskie wykorzystujące energię z OZE
Twórcze jednostki i środowiska	Małe i średnie firmy technologiczne nowej energetyki
Nośne trendy	Rozwój gospodarki obiegu zamkniętego w przestrzeniach metropolitalnych Dekarbonizacja energetyki; koegzystencja wielkiej energetyki korporacyjnej i nowej energetyki w układach rozproszonych

Przyspieszenie przebudowy energetycznej dużych miast i zespołów miejskich następuje dzięki nowym mechanizmom, które ułatwiają także wejście na nowe ścieżki rozwoju miejskiego. Pierwszym mechanizmem jest mechanizm przebudowy struktur zabudowy miejskiej na podstawie budownictwa pasywnego. Jest to z jednej strony mechanizm typu rynkowego oparty na ofercie architektoniczno-urbanistycznej projektantów oraz firm budowlanych. Z drugiej strony, w grę wchodzi regulacje prawne – dyrektywy UE, krajowe prawo budowlane i planowania przestrzennego – oraz praktyki planowania miejscowego, które mogą wyraźnie preferować budownictwo zeroenergetyczne (pasywne). Do tego dochodzą polityki rozwoju lokalnego wchodzące w świat gospodarki miejskiej obiegu zamkniętego. Urządzenia energetyczne nowej energetyki instalowane w gospodarstwach domowych, w sferze gospodarki komunalnej i w firmach mają charakter rozproszony. Nie są oparte na dużych instalacjach – centralach energetycznych. Rozproszona nowa energetyka automatycznie wywołuje zjawisko „wspólnot energetycznych”, przez które we współdziałaniu z władzami lokalnymi można efektywniej gospodarować walorami nowej energetyki.

U podstaw wehikułu rozwoju metropolitalnego w układach sieciowych znajdują się prężne centra wiedzy, kreatywności i innowacji rozwijane w strukturach policentrycznych. W centrach tych ma miejsce koncentracja ludzi nauki, sztuki i biznesu wspartych różnego rodzaju udogodnieniami infrastrukturalnymi. W takich miejscach inkubowane są nowe, oryginalne idee i pomysły. Wiedza, kreatywność i innowacje wymagają powiązań i przepływów w sieciach globalnych. Nowe idee i pomysły stają się jądrem procesów metropolizacji.

Tabela 7

Wehikuł rozwoju metropolitalnego w układach sieciowych

Dzieła i projekty, wydarzenia i produkty	Centra wiedzy, kreatywności i innowacji w strukturach policentrycznych Nowoczesne usługi biznesowe kojarzące rdzeniową aktywność branż i ułatwiające przełamywanie barier między branżami Rosnąca różnorodność i intensywność funkcji instytucji krajowych i międzynarodowych w regionach
Mechanizmy regulacyjne	Postępująca metropolizacja regionów uruchamiana metodą bottom up i metodą flagowych projektów
Kultura i potencjały	Regionalne porty lotnicze jako miejsca otwierające metropolizujące się aglomeracje na świat globalny
Twórcze jednostki i środowiska	Aktywność i mobilność środowisk kreatywności i innowacji w sieciach kontaktów i partnerstw
Nośne trendy	Rozwój metropolitalny regionów w układach bipolarnych Makroprocesy technologizacji gospodarki i społeczności regionów Skupianie się aktywności logistycznych, handlu hurtowego i spotkań biznesowych wokół portów lotniczych

Rozwój metropolitalny ma coraz bardziej charakter międzykulturowy i wielodzielinowy. Wielodzielinowość wsparta jest w coraz szerszym zakresie nowoczesnymi usługami biznesowymi ułatwiającymi relacje i integrację międzybranżową. Instytucje o prestiżu międzynarodowym wzmacniają rangę dużych miast i zespołów miejskich przez organizację kontaktów, aliansów, sieci, projektów łączących partnerów z różnych części świata lub agendy istniejących organizacji międzynarodowych.

Konkluzje

Studia nad rozwojem lokalnym i regionalnym prowadzą nas do wniosku, że daje się w ich ramach wyodrębnić swego rodzaju filozofię wehikułów rozwoju. Dotyczy to zarówno różnych podejść teoriopoznawczych, jak i studiów foresightowych nad rozwojem miast i regionów. W pracy zawarta jest propozycja modelu wehikułu rozwoju terytorialnego, który jawi się jako mobilna konstrukcja umożliwiająca w sensie wirtualnym przenoszenie miast i zespołów miejskich w przyszłą rzeczywistość. Logika modelu opiera się na takich kluczowych conceptach, jak: korpus intelektualny, układ

napędowy i układ ruchu oraz mechanizmy regulacyjne. Praca warsztatowa zrealizowana z interdyscyplinarnym gronem badaczy miejskich i regionalnych pozwoliła na rozpoznanie i odkrywanie różnego typu wehikułów rozwoju dużych miast i aglomeracji miejskich w polskiej przestrzeni.

Literatura

- Andersson A., 2011, *Creative People Need Creative Cities*, [in:] *Handbook of Creative Cities*, D. E. Andersson, A. Andersson, Ch. Mellander (red.) Edward Elgar Publishing. Inc.
- Angeon V., 2008, *L'explicitation du rôle des relations sociales dans les mécanismes de développement territorial*. Revue d'Économie Régionale & Urbaine, 2.
- Barroso I., Romero G., Salinas V., 2013, *Creative Economy in the Urban Agglomeration of Seville: Stakeholders, Local Cooperation Networks and Main Actions*. Boletín De La Asociación De Geógrafos Españoles, nr 63.
- Creative Economy Raport*, 2008, United Nation, New York.
- Ducruet C., Carvalho L., Rousin S., 2013, *The Flight of Ikarus? Incheon's Transformation from Port to Global City*, [w:] *Cities, Regions and Flows*, P.V. Hall, M. Hesse (red.). Routledge London and New York: 149-69.
- Duxbury N., Hosgrahar J., Pascual J., 2016, *Why Must Culture be at the Heart of Sustainable Urban Development?* Agenda 21 for Culture Mexico City.
- Feld B., 2013, *Spoločności start-upowe*. Fijorr Publishing.
- Florida R., 2010, *Narodziny klasy kreatywnej*. Narodowe Centrum kultury, Warszawa.
- Foord J., 2008, *Strategies for Creative Industries: an International Review*. Creative Industries Journal, t. 1, nr 2.
- Giradet H., 2015, *Creating Regenerative Cities*. Routledge, New York: 80-81, 96-102.
- Green L., Cox D., P. Bilard P., 2013, *Innovation Policy and Design – Design as a Tool for Innovation*. Innovation Policy Challenges for the 21st Century, Routledge New York and London: 268-288.
- In Recognition of World Cities Day*, CH2M Identifies Five Keys to Unlock the Potential of Great Cities, 2016, United Nations.
- Klasik A., 2010, *Od sektora kultury do przemysłów kreatywnych*, [w:] *Od przemysłów kultury do kreatywnej gospodarki*, A. Gwóźdź (red.). Narodowe Centrum Kultury, Warszawa.
- Klasik A., Kuźnik F., 2017, *Gospodarka przestrzenna w obszarach miejskich. Analiza zjawisk chaosu przestrzennego*, [w:] *Teoria i praktyka rozwoju obszarów funkcjonalnych*, T. Kudłać, P. Brańka (red.). Studia KPZK PAN, t. CLXXIV, Warszawa.
- Klasik A., Kuźnik F., Szczupak B., 2016, *Przestrzenie publiczne w rozwoju metropolitalnym miast*, [w:] *Wielkie przestrzenie publiczne w miastach aglomeracji*, K. Gasidło, T. Bradecki (red.). T. 1, Wyd. Politechniki Śląskiej, Gliwice.

- Kuźnik F., 2013, *Badania miejskie i regionalne*. Studia KPZK PAN, t. CLIII, Warszawa.
- Landry Ch., 2008, *Creative City. A Toolkit for Urban Innovators*. Earthscan.
- Loveridge D., 2009, *Foresight. The Art and Science of Anticipating Future*. Routledge New York and London: 232-243.
- Making Europe Open and Polycentric*, 2013, ESPON, European Union.
- Melkas H., Outila T., 2013, *Foresight and Innovation: Emergence and Resilience of the Cleantech Cluster at Lahti, Finland*, [w:] *Re-framing Regional Development. Evolution, Innovation and Transition*, Ph. Cooke (red.). Routledge London and New York: 203-233.
- Neal Z. P., 2013, *The Connected City. How Networks are Shaping the Modern Metropolis*. Routledge New York and London: 6.
- Palermo P. C., Ponzini D., 2015, *Place-making and Urban Development. New Challenges for Contemporary Planning and Design*. Routledge London and New York: 1-5, 199-206.
- Rao N., 2007, *Cities in Transition. Growth, Change and Governance in Six Metropolitan Areas*. Routledge London and New York: 8, 167-168.
- Rondinelli D., Johnson J., Kusarda J., 1998, *The Changing Forces of Urban Economic Development*. A Journal of Policy Development and Research, t. 3, nr 3.
- Simmie J., 2013, *Path Dependence and New Technological Path Creation in the Economic Landscape*, [w:] *Re-framing Regional Development...op.cit.*: 164-185.
- Thayer Jr. R. L., 2013, *The World Shrinks, the World Expands. Information, Energy and Relocalization*, [w:] *Remaking Metropolis. Global Challenges of the Urban Landscape*, E.A. Cook, J. J. Lara (red.): 39-56.
- Thorsby D., 2010, *Ekonomia i kultura*. Narodowe Centrum Kultury, Warszawa.
- Torre A., 2011, *Les processus de gouvernance territoriale. L'apport des proximités*. Nr 209-211, GREP.
- Towards an Urban Renaissance*, 2005, Final Raport of the Urban Task Force Chaired by Lord Rogers of Riverside. Taylor and Francis e-Library.
- Urban world: Cities and the Rise of the Consuming Class*, 2012.
- WIPO, 2004, *Intellectual Property Handbook*, World Intellectual Property Organization, Publication, nr 450(R).
- Wood P., Landry Ch., 2008, *The Intercultural City: Planning for Diversity Advantage*. Earthscan, London.