

**Łukasz Damurski¹, Jerzy Ładysz², Jacek Pluta³,
Wawrzyniec Zipser⁴, Magdalena Mayer-Wydra⁵**

¹Politechnika Wrocławska, Wydział Architektury, ul. B. Prusa 53/55,
50-317 Wrocław, lukasz.damurski@pwr.edu.pl

²Uniwersytet Ekonomiczny we Wrocławiu, Wydział Ekonomii,
Zarządzania i Turystyki, ul. Kochanowskiego 8, 58-500 Jelenia Góra

³Uniwersytet Wrocławski, Instytut Socjologii, ul. Koszarowa 3, 51-149 Wrocław

⁴Politechnika Wrocławska, Wydział Architektury, ul. B. Prusa 53/55,
50-317 Wrocław

⁵Uniwersytet Wrocławski, Wydział Nauk o Ziemi i Kształtowania Środowiska,
pl. Uniwersytecki 1, 50-137 Wrocław

WYBRANE UWARUNKOWANIA KSZTAŁTOWANIA LOKALNYCH CENTRÓW USŁUGOWYCH NA OBSZARACH ZURBANIZOWANYCH¹

Abstract: Selected conditions of shaping local service centres in urbanized neighbourhoods. Local service centre, defined as multi-functional public space providing access to everyday services, promoting social integration and building local identity, is an essential hub in the urban service sector. From the public policy perspective appropriate location and furnishing of local service centres is a basic condition for shaping territorial cohesion. This paper synthesises the to-date knowledge on mechanisms determining the development of service sector in cities, including new phenomena such as decentralisation of urban functions, urban shrinkage, remote services provision or commercialisation of lifestyle. Critical literature review enables the confrontation of various research perspectives and leads to distinguishing key factors

¹ Artykuł prezentuje cząstkowe wyniki projektu badawczego pt. *Model lokalnego centrum usługowego jako narzędzie kształtowania spójności terytorialnej obszarów miejskich* realizowanego na Wydziale Architektury Politechniki Wrocławskiej w latach 2016–2019 ze środków Narodowego Centrum Nauki (nr projektu 2015/19/B/HS4/01301).

affecting the development of urban local service centres in the first half of 21st century and defining the current challenges for public policy.

Keywords: local service centre, territorial cohesion, urban services

JEL codes: O2, O21, D7, D78

1. Wprowadzenie

Charakterystyczną, naturalną cechą usług jest ich koncentrowanie się w określonych lokalizacjach. Koncentracja z jednej strony umożliwia klientom zaspokojenie różnych potrzeb w jednym miejscu, a z drugiej gwarantuje usługodawcom opłacalność prowadzonej działalności. Zjawisko to można zaobserwować w różnych skalach, ale szczególną formą koncentracji jest lokalne centrum usługowe (w skrócie: LCU), czyli wielofunkcyjna przestrzeń publiczna zapewniająca dostęp do podstawowych (codziennych) usług, sprzyjająca integracji społecznej i budowaniu tożsamości terytorialnej (lokalnej) mieszkańców.

W prezentowanym artykule podejmujemy próbę syntezy i krytycznej refleksji na temat mechanizmów, które determinują rozwój lokalnych ośrodków usługowych na obszarach miejskich ze szczególnym uwzględnieniem nowych zjawisk, które oddziałują na ludzkie osadnictwo współcześnie. W poszukiwaniu odpowiedzi na pytanie o przyszły kształt systemów usługowych w miastach przyglądamy się z jednej strony klasycznym koncepcjom rozwoju sektora usługowego (mechanizm koncentracji, hierarchia ośrodków usługowych), a z drugiej dostrzegamy aktualne, po części sprzeczne z wcześniejszymi, trendy w procesach osadniczych (suburbanizacja, decentralizacja, kurczenie się miast, rozwój usług zdalnych, komercjalizacja stylu życia). Konfrontacja jednych i drugich prowadzi do wyróżnienia kluczowych czynników wpływających obecnie na lokalne centra usługowe na osiedlach mieszkaniowych oraz do rekomendacji dla samorządów terytorialnych na obszarach zurbanizowanych.

1.1. Geneza koncepcji LCU

Archetypem (pierwowzorem) lokalnego centrum usługowego jako przestrzeni publicznej kumulującej życie społeczne do dziś pozostaje ateńska agóra. Źródłem idei LCU należy zatem poszukiwać w starożytnych greckich *polis*, gdzie główny plac miejski łączył w sobie różnego rodzaju obiekty: świątynię, bibliotekę, stoły handlowe, arsenał itd., będąc tym samym miejscem spotkań i wymiany. Później, w okresie średniowiecza, bardzo podobne funkcje, pomimo odmiennych warunków społecznych, religijnych, politycznych i gospodarczych, pełniły uporządkowane i świadomie projektowane miasta lokacyjne

z ich rynkami otoczonymi zabudową pierzeją, wyposażonymi w różne obiekty towarzyszące (kościół, targ) [Ostrowski 2001]. Ten wzorzec, kontynuowany w kolejnych epokach, utrwalił zestaw charakterystycznych cech miejskiego centrum usługowego jako przestrzeni publicznej oferującej określony zakres usług (handel, administracja, finanse, religia, kultura, rozrywka itd.).

Tymczasem era przemysłowa, z jej masową i początkowo bezplanową urbanizacją, zatraciła ludzki wymiar miasta, zaburzając tym samym naturalne procesy koncentracji usług i prowadząc do zaniku LCU jako czynnika strukturalnego, organizującego przestrzeń osiedli mieszkaniowych. Szukając odpowiedzi na problemy swojej epoki, moderniści stworzyli szereg koncepcji teoretycznych zmierzających do odwrócenia niekorzystnych trendów w rozwoju miast. Szczególne miejsce zajmuje wśród nich „jednostka sąsiedzka” C. Perry’ego, której celem było stworzenie osiedla funkcjonalnego, samowystarczalnego (przynajmniej w podstawowym zakresie) i oferującego pożądaną jakość życia. Wielkość jednostki (między 5000 a 9000 mieszkańców) i jej forma przestrzenna były zdeterminowane przez promień dojścia pieszo do szkoły zlokalizowanej w centrum. Lokalne sklepy umiejscowiono w rejonie głównych przestrzeni wejściowych do osiedla [Perry 1929].

Podporządkowanie wielkości i sposobu zagospodarowania osiedla ruchowi pieszemu okazało się kluczowe w dobie dominacji samochodu. Właśnie dzięki pieszej dostępności do codziennych usług przestrzenie publiczne na osiedlach mieszkaniowych tworzą naturalną sferę codziennego funkcjonowania człowieka, w tym integracji społeczności lokalnych i ich identyfikacji z miejscem zamieszkania [por. Jałowiecki, Szczepański 2002].

Uniwersalność koncepcji jednostki sąsiedzkiej sprawiła, że stała się ona punktem odniesienia dla późniejszych modeli kształtowania LCU, w tym dla idei „współczesnej agory” promowanej przez F. van Klingerena w latach 60. i 70. XX w. Zgodnie z tym podejściem centrum osiedlowe ma być miejscem umożliwiającym wymianę wiedzy oraz kultywowanie różnorodnych aktywności i zainteresowań. Program funkcjonalno-przestrzenny współczesnej agory nie musi być dedykowany konkretnej grupie ludzi – powinien raczej być otwarty, elastyczny i dawać możliwość dopasowania do bieżących potrzeb różnych użytkowników w cyklu dnia, tygodnia, miesiąca i roku [Kowicki 2004]. Tak rozumiane LCU jest przedmiotem zainteresowania planistów i badaczy miasta również dziś, o czym świadczą choćby poszukiwania współczesnego normatywu urbanistycznego [por. Dąbrowska-Milewska 2010].

1.2. LCU w aktualnym dyskursie urbanistycznym

Współczesna narracja publiczna w kwestii sposobów zaspokajania potrzeb mieszkaniowych z reguły koncentruje się na wąsko rozumianym standardzie

zamieszkiwania obejmującym wielkość mieszkania, typ budynku i sposób zagospodarowania przestrzeni przyległej czy finansowania zakupu lokum [zob. Deante 2015; CBOS 2016]. Brakuje perspektyw łączących warunki mieszkaniowe z jakością otoczenia w ramach szerszej koncepcji habitatu. Popularne programy badań jakości i stylu życia najczęściej uwzględniają wymiar indywidualny [Czapiński, Panek 2009] lub są wykorzystywane do tworzenia mniej lub bardziej złożonych rankingów pokazujących potencjał całych miejscowości [Mercer 2017]. Oznacza to, że habitat mieszkaniowy rzadko pojawia się jako przedmiot dyskusji na temat środowiska życia człowieka.

O popularności tego rodzaju narracji w Polsce zdecydowała z jednej strony transformacja systemowa, która największych deficytów upatrywała w indywidualnej konsumpcji i jakości życia (głód mieszkaniowy niezaspokojony w okresie socjalizmu), a z drugiej praktyka polityki miejskiej nastawionej przede wszystkim na efektywność i konkurencyjność, która w połączeniu z lobby deweloperów redukowałą kwestie otoczenia zamieszkania do standardu samego mieszkania i jego najbliższego sąsiedztwa (podwórka). Dopiero w ostatnim czasie wraz ze wzrostem aktywności ruchów miejskich i zmianą kulturową w postrzeganiu miasta jako wartości, habitat i otoczenie zamieszkania jawi się jako coraz bardziej dostrzegalny element debaty publicznej [zob. Pluta 2016]. Nawet deweloperzy w swoich ofertach sprzedaży mieszkań coraz częściej podają odległość nieruchomości do najbliższych usług.

Polityka samorządowa podejmuje problem niedoboru usług na obszarach zurbanizowanych na różne sposoby. Posłużymy się tu dwoma przykładami, które obrazują różne kierunki takich poszukiwań. Pierwszy to pilotażowy projekt lokalizacji węzłów usługowych na terenie powiatu wrocławskiego [Damurski i in. 2015], którego celem jest wypracowanie modelu wyznaczania węzłów usługowych poziomu podstawowego i podstawowego centrotwórczego. Model ma charakter popytowo-podażowy, a jego centralnym założeniem jest przestrzenne powiązanie liczby ludności zamieszkującej obręb powiatu wrocławskiego z odpowiednią ofertą usługową gwarantującą realizację różnego rodzaju potrzeb. Modelowi towarzyszą wytyczne planistyczne określające strukturę funkcjonalną, formę przestrzenną i powiązania poszczególnych typów centrów usługowych.

Drugi przykład dotyczy zupełnie innej sytuacji osadniczej – jest to program Warszawskich Centrów Lokalnych zainicjowany przez Stowarzyszenie Architektów Polskich w 2015 r. Ta całościowa koncepcja osiedlowych ośrodków usługowych obejmuje szereg działań, począwszy od analizy struktury przestrzeni publicznych w skali całego miasta poprzez szczegółową inwentaryzację miejsc spełniających kryteria centrów lokalnych aż po pilotażowe wdrożenia w wybranych lokalizacjach z udziałem lokalnych interesariuszy [Domaradzki, Domaradzka 2015]. Projekt WCL jest aktualnie w trakcie

realizacji i na razie trudno ocenić jego efekty, ale niewątpliwie wskazuje na rosnące znaczenie problematyki LCU w polityce samorządowej.

Trzeba wreszcie zauważyć, że na opisane tu procesy nakłada się szersza polityka rozwoju zmierzająca do podniesienia jakości życia na obszarach miejskich i podmiejskich, akcentująca rolę dostępności usług jako istotnego czynnika zmniejszającego transportochłonność w osadnictwie [por. *Ustawa...* 2003]. Koncepcja tzw. spójności terytorialnej rozumianej jako zbiór zasad harmonijnego i efektywnego rozwoju przestrzennego danego obszaru, opartych na jego potencjale terytorialnym, służących do optymalnego rozmieszczenia funkcji istotnych z punktu widzenia wspólnego dobra, oznacza, że ani ludzie, ani przedsiębiorstwa nie powinni być nadmiernie ograniczani (a tym bardziej dyskryminowani) przez przestrzenne zróżnicowanie dostępności podstawowych usług. Dobrze zorganizowane, przystępne cenowo i zlokalizowane w optymalnej odległości usługi publiczne mają sprzyjać konkurencyjności, dobrobytowi mieszkańców, równości szans, stabilnemu wzrostowi gospodarczemu i trwałym więzom społecznym [*Agenda...* 2011; ESPON 2013; Colomb, Santinha 2014; Clifton i in. 2016]. Wszystko to świadczy o rosnącym znaczeniu LCU w procesach zagospodarowania przestrzennego.

Aby jednak lokalne ośrodki usługowe mogły skutecznie przyczynić się do wzrostu spójności terytorialnej w szerszej skali, niezbędna jest wiedza na temat szerszych (starych i nowych) uwarunkowań przestrzennych, ekonomicznych i społecznych rozwoju sektora usługowego. W kolejnych rozdziałach próbujemy opisać najważniejsze z nich.

2. Tradycyjna hierarchia ośrodków usługowych i jej zanik w miastach XXI w.

Usługi od zawsze pełnią kluczową rolę w rozwoju miast. To one decydują o unikalnej specjalizacji danego ośrodka miejskiego, o jego znaczeniu i pozycji w strukturze osadniczej, to one wpływają na konkurencyjność i atrakcyjność miasta jako miejsca inwestycji, to one wreszcie determinują jakość życia mieszkańców i w dużej mierze warunkują powstawanie silnych społeczności terytorialnych². W tym rozdziale przyjrzymy się zagadnieniom kształtowania ośrodków usługowych na obszarach zurbanizowanych, aby następnie skonfrontować je z aktualnymi procesami decentralizacji, suburbanizacji i kurczenia się miast.

² Przez silne społeczności terytorialne rozumiemy tu zbiorowości posiadające bliskie więzi osobiste (rodzina, przyjaciele), uczestniczące w szeroko rozumianych wspólnotach (miejsce pracy, szkoła itd.), wpływające na procesy podejmowania decyzji oraz rozwijające kluczowe usługi dla swoich członków [por. Borys, Rogala 2008].

2.1. Mechanizm koncentracji

Jak wspomnieliśmy we wprowadzeniu, podstawową zasadą rozwoju usług na obszarach miejskich jest mechanizm koncentracji określany również mianem korzyści aglomeracyjnych wynikających z lokalizowania różnych aktywności w niewielkiej odległości od siebie [por. Glaeser 2010]. Źródłem tego zjawiska należy szukać w zasadzie najmniejszego wysiłku (*the principle of least effort*), opisaną przez Zipfa [1949], która mówi, że ludzie w swoim działaniu w naturalny sposób wybierają te drogi, które cechują się najmniejszym oporem. Właśnie dlatego usługi lokalizowane są w miejscach, które zapewniają im odpowiednią liczbę klientów, klienci zaś dążą do minimalizacji koniecznych przemieszczeń. W efekcie powstaje optymalny zasięg obsługi, w którym sumaryczne zyski najbardziej przewyższają sumaryczny koszt obsługi, a koncentracja stabilizuje się w określonym punkcie przestrzeni [Zipser 1983].

Mechanizm koncentracji jako podstawowy sposób kształtowania się jednostek osadniczych wytwarza w przestrzeni system ośrodków cechujący się pewną hierarchią. Właściwe umiejscowienie LCU w szerszym kontekście osadniczym wymaga zatem uświadomienia sobie prawidłowości rządzących całym systemem.

2.2. Hierarchia w systemach osadniczych

Hierarchizacja jednostek osadniczych dokonuje się na gruncie wielkości, pełnionych funkcji i rozmieszczenia geograficznego. Czynniki te są punktem wyjścia dla różnych koncepcji systemów osadniczych zarówno w skali makro (regionalnej), jak i mikro (wewnątrz systemu miejskiego).

Bodaj najbardziej znana jest „teoria miejsc centralnych” Christallera [1933], wedle której centralność oferowanych dóbr i usług określa pozycję miasta w sieci osadniczej i przyporządkowuje mu rynek określonej wielkości [Parysek 1997]. Miejsca centralne niższego rzędu oferują dobra podstawowe, zaś centra wyższego rzędu – dobra podstawowe i specjalistyczne (piramida funkcji), a wielkość zasięgu obsługi ośrodków wyższego szczebla stanowi wielokrotność zasięgu obsługi ośrodków niższych szczebli [por. Domański 1993]. Odbiorcy (klienci) zmierzający do usług niższego rzędu są skłonni podróżować tylko na krótkich dystansach, ponieważ realizują w ten sposób częste, codzienne potrzeby, zwykle cechujące się relatywnie niskimi cenami, niewymagające wyspecjalizowanej wiedzy. Nieco dalej będą podróżować do usług średniego rzędu, z których korzysta się rzadziej i które cechują się wyższą wartością. Analogicznie najdłuższe dystanse zazwyczaj dzielą klientów od usług najwyższego rzędu, które są najbardziej wyspecjalizowane i z których korzysta się sporadycznie [Shearmur 2010]. Zmodyfikowana wersja teorii

miejsc centralnych zaproponowana przez Löscha mówi, że ośrodki tej samej wielkości niekoniecznie oferują te same funkcje, a ponadto większe ośrodki nie zawsze posiadają wszystkie funkcje występujące w mniejszych osiedlach [Haggett 1965].

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

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

- możliwie najkrótszy czas dotarcia;
- możliwie najwyższa atrakcyjność ośrodka.

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

W koncepcji systemu obsługi ludności przyjęto sześć poziomów ośrodków usługowych, począwszy od pierwszego – elementarnego, obejmującego obiekty użytkowane codziennie lub bardzo często, najbardziej zbliżone do miejsca zamieszkania (w odległości nieprzekraczającej 300–500 m), poprzez poziom 2 obejmujący obiekty użytkowane często, skoncentrowane w osiedlowych ośrodkach usługowych obsługujących 10–25 tys. osób (dostępnych w promieniu dojazdu 700 m), poziom 3 (obiekty użytkowane okresowo, których większość powinna być skoncentrowana w dzielnicowych ośrodkach usługowych obsługujących ok. 100 tys. mieszkańców, dostępnych środkami komunikacji zbiorowej oraz pojazdami indywidualnymi), poziom 4 (obiekty o wysokim standardzie, użytkowane sporadycznie, skoncentrowane w mieście wojewódzkim), do centrów ponadwojewódzkich i stolicy państwa [Nowakowski 1984].

Jak widać, punktem wyjścia dla każdego z omawianych modeli jest poziom lokalny, od którego rozpoczyna się budowanie hierarchii systemu ośrodków usługowych. Potwierdza to zasadność rozwijania i upowszechniania wiedzy na temat LCU jako podstawowego ogniwa systemu ośrodków usługowych w mieście.

2.3. Problem suburbanizacji i decentralizacji

Przedstawione wcześniej hierarchiczne modele sieci ośrodków usługowych dobrze opisują rozwój systemów osadniczych cechujących się zwartą zabudową i tworzącymi wyraziste koncentracje w przestrzeni. Tymczasem jednym z charakterystycznych zjawisk w rozwoju osadnictwa ostatnich dziesięcioleci jest suburbanizacja, czyli „rozlewanie się” miast wraz ze wszystkimi tego negatywnymi konsekwencjami: monofunkcyjnością dużych obszarów mieszkaniowych, niską intensywnością zabudowy, słabym powiązaniem z centrum miasta, podporządkowaniem komunikacji samochodowej, ogólnym niedoborem infrastruktury i usług, negatywnym wpływem na środowisko i krajobraz [Leboreiro Amaro 2014]. Chociaż polskim suburbiom daleko do skrajnej monofunkcyjności, charakterystycznej dla amerykańskich przedmieść, to jednak brakuje w nich punktów handlowo-usługowych, miejsc rekreacji i placówek, które zaspokajałyby potrzeby kulturalne mieszkańców. W rezultacie – podobnie do suburbiów amerykańskich – przedmieścia noszą cechy zniżczenia (*placelessness*): brak przestrzeni znaczących, wspólnie użytkowanych, oddających specyfikę danej przestrzeni i społeczności ją zamieszkującej osłabia kapitał społeczny i uniemożliwia budowanie poczucia wspólnoty [Mantey 2015].

Uniwersalność suburbanizacji wynika z potrzeb i dążeń ludzi, możliwościach do zrealizowania na przedmieściach dzięki sprzyjającym warunkom makroekonomicznym. Jednak *miasto pozostaje niezbędne do życia jako miejsce pracy, edukacji dzieci i dostarczania usług* [Kajdanek 2012: 222]. Co więcej, postmateriaлистyczne potrzeby zogniskowane wokół jakości życia, samorealizacji i potrzeby przynależności mieszkańcy przedmieść w większości zaspokajają poza miejscem zamieszkania bądź nie zaspokajają ich wcale [Mantey 2015].

Tymczasem obserwowana w ostatnich latach decentralizacja funkcji miejskich, które są coraz bardziej elastyczne pod względem lokalizacji, różni się od zwykłej suburbanizacji. W istocie jest ona *urbanizacją przedmieść* (*urbanisation of the suburbs* – zob. Andersen i in. 2011), która polega już nie tyle na odpływie mieszkalnictwa, ile wszystkich innych typów działalności (w tym również usługowych) z centrów miast i przesuwaniu się ich na przedmieścia (dezurbanizacja). Wydaje się, że dopóki dana działalność będzie mogła być przeniesiona w miejsce o niższych kosztach utrzymania, dopóty będzie postępował proces decentralizacji [Hall 2002].

Prowadzone w ostatnich latach w Polsce badania dynamiki zmian oraz stopnia zaawansowania procesów urbanizacyjnych na obszarach metropolitalnych [Maciejuk 2012; Kurek i in. 2013] potwierdzają, że strefy podmiejskie dużych miast charakteryzują się swoistymi przemianami demograficznymi i przestrzennymi, w tym nasilonym rozwojem budownictwa mieszkaniowego i usługowego. Niektóre kierunki są uprzywilejowane z uwagi na dostępność

gruntów, wyposażenie w infrastrukturę czy po prostu modę [Dąbkowski, Urbańska 2012; Damurski i in. 2016], a inne nie, co nie zmienia ogólnego obrazu zmian, w którym dominuje suburbanizacja i decentralizacja.

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

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

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

2.4. Problem kurczenia się miast

Tradycyjnie stosowaną miarą kondycji miasta jest liczba ludności. Ośrodek o rosnącej populacji uważa się za „silny” i „zdrowy”, utożsamiając napływ mieszkańców ze wzrastającym zapotrzebowaniem na mieszkania, rozwojem miejsc pracy i usług oraz dynamiczną gospodarką lokalną. Z kolei malejąca liczba mieszkańców uznawana jest zwykle za syndrom upadku miasta: nikt nie chce tam mieszkać, branża budowlana wyhamowuje, mieszkańcom grozi bezrobocie, miasto jest nieatrakcyjne dla inwestorów.

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

Kurczenie się miast jest efektem szerszych procesów, wśród których można wymienić globalizację przynoszącą radykalne zmiany bazy ekonomicznej miasta czy procesy strukturalne, dotyczące produkcji, konsumpcji i wymiany, które uwidaczniają się właśnie w miastach i mają wpływ na dzisiejszą urbanizację [por. Häußermann, Siebel 1988; Martinez-Fernandez i in. 2012]. Efekt jest jednak zawsze podobny: spadek liczby mieszkańców pociąga za sobą mniejsze wpływy do budżetu przy jednoczesnym wzroście kosztów funkcjonowania, utrzymanie infrastruktury jest coraz mniej opłacalne, spadek gęstości zaludnienia zmniejsza efektywność usług publicznych, obniża się poczucie bezpieczeństwa, tkanka miejska traci spójność przestrzenną (między obszarami zabudowy pojawiają się opuszczone „dzikie strefy”). Zmniejszenie aktywności społecznej, gospodarczej i w ogóle energii potrzebnej do rozwoju prowadzi do redukcji liczby działalności gospodarczych i w ten sposób powstaje błędne koło, które dodatkowo zwiększa zagrożenie dalszej emigracji mieszkańców [Rybczynski, Linneman 1999; Martinez-Fernandez i in. 2012].

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

3. Dynamika sektora usługowego

Ażeby opisać aktualną dynamikę i trendy rozwoju sektora usługowego w miastach, powinniśmy najpierw sięgnąć do najnowszej historii. W Polsce w okresie socjalizmu dążono do rozmieszczenia placówek handlowych określonej wielkości i określonych typów w obrębie sieci osadniczej, uwzględniając wyliczenia dotyczące dochodów, wielkości popytu czy struktury

demograficznej ludności. Szybko jednak okazało się, że czynników kierujących rynkiem dóbr i usług jest zbyt wiele, a co więcej, że dominują wśród nich przesłanki wysoce subiektywne, wynikające z ograniczonej wiedzy decydentów, zmieniającego się stylu życia i mód. W okresie transformacji systemowej to właśnie te czynniki umożliwiły kapitałowi prywatnemu ingerencję w przestrzeń i jej modelowanie zgodnie z regułami wolnego rynku (będzie o tym mowa w kolejnych rozdziałach). Spróbujmy usystematyzować determinanty rozwoju sektora usługowego.

Jeśli usługę rozumiemy jako proces dostarczania określonych dóbr materialnych bądź niematerialnych [por. Kachniarz 2012], to musimy również dostrzec pewną dynamikę tego procesu, wszak zakres usług oferowanych na danym terytorium zmienia się w czasie. Wśród czynników determinujących rozwój sektora usługowego można wymienić:

- uwarunkowania ogólnoeconomiczne (wielkość dochodu narodowego, wydajność w działach produkcyjnych, równowaga rynkowa, obrona przez władze strategią rozwoju społeczno-gospodarczego),
- uwarunkowania popytowe (potrzeby i ich struktura, poziom zamożności konsumentów),
- uwarunkowania podażowe (ceny usług, podział na usługi rynkowe i nierynkowe, dostępność usług, warunki świadczenia usług, rozwój usług świadczonych zdalnie),
- czynniki socjologiczne i demograficzne (styl życia, czas wolny, sytuacja demograficzna) [por. Flejterski i in. 2005].

Jeśli czynniki te odniesiemy do miast i ich obszarów funkcjonalnych, to dostrzeżemy, że warunki rozwoju usług w ostatnich latach szybko się zmieniają w każdej z wymienionych sfer. Procesy metropolizacji, suburbanizacja, rewitalizacja obszarów śródmiejskich w połączeniu ze zmianami w stylu życia i rozwojem technologii prowadzą do istotnych zmian w rozmieszczeniu usług, ich strukturze ilościowej i jakościowej, w sposobie i formie dostarczania określonych dóbr. Można powiedzieć, że obserwowane obecnie trendy w rozwoju osadnictwa i w ogóle cywilizacji stawiają przed systemami usługowymi nowe wyzwania. Spróbujmy wskazać najważniejsze z nich.

4. Komerccjalizacja stylu życia

Powrót wolnego handlu w okresie transformacji systemowej w Polsce pociągał za sobą istotne zmiany w przestrzeni miast, których szczególnym przejawem były powstające spontanicznie bazy, kolidujące z innymi funkcjami miejskimi. Od połowy lat 90. XX w. rozpoczęto ich porządkowanie w formie wyznaczonych przez władze placów targowych. W tym samym czasie

do dużych miast zaczęły wkraczać sieci handlowe, super- i hipermarkety, zaś miasta średnie i małe stały się obiektem zainteresowania sieci dyskontowych [Masztalski 2014]. Procesy te dobrze opisuje Węclawowicz [2002], który wyróżnia kilka etapów rozwoju struktur handlowo-usługowych w Polsce w okresie transformacji:

- I etap: 1989–1993 – adaptacja istniejącej infrastruktury handlowej oraz budowa nowych domów handlowych i hal targowych składających się z wyspecjalizowanych butików;
- II etap: 1994–1996 – powstają pierwsze hipermarkety, ale rzadko wzbogacone o rozbudowaną funkcję handlowo-usługową w postaci galerii;
- III etap: 1997–1998 – ożywienie handlowych inwestycji wielkopowierzchniowych, pojawianie się przy hipermarketach galerii handlowych funkcjonujących wspólnie w ramach centrów handlowo-usługowych;
- IV etap: od 1999 – ekspansja hipermarketów (oraz innych obiektów wielkopowierzchniowych), która kończy się względnym nasyceniem rynku [Węclawowicz 2002].

Lorens [2013] uzupełnia historię rozwoju obiektów handlowych w polskich miastach o kolejne etapy, wskazując na próby ograniczania rozwoju sklepów wielkopowierzchniowych, uzasadniane zarówno interesami rodzimych handlowców jak i negatywnymi efektami przestrzennymi dla struktury miast. W pierwszym dziesięcioleciu XXI w. uwidoczniło się także zjawisko konkurencji pomiędzy miastami a gminami ościennymi, które zaczęły stwarzać dogodne warunki do lokalizacji tego typu obiektów, widząc w tym źródło dochodów oraz sposób na walkę z bezrobociem.

Kolejny etap, którego początki przypadają mniej więcej na 2001 r., to wykształcenie się nowego (a właściwie adaptacja zachodnioeuropejskiego) wzorca „galerii śródmiejskiej”, gdzie roli wiodącej nie pełni już wielki sklep spożywczy, ale kolekcja rozmaitych butików należących do międzynarodowych marek, uzupełniana o handel spożywczy o charakterze delikatesowym. Obiekty te często łączą w sobie funkcje handlowe z rozrywkowymi i rekreacyjnymi (kompleksy kinowe, centra fitness i gier zręcznościowych) [por. Lorens 2013]. Jak zauważa Smagacz-Poziemska [2015], pojawienie się galerii handlowych w Polsce radykalnie wpłynęło na życie jednostek i grup społecznych, ich gusty, aspiracje, wzorce konsumpcji i spędzania czasu wolnego. Wielofunkcyjne centra handlowe nie tyle uzupełniają dotychczasowe procesy socjoprzestrzenne, ile wręcz zmieniają ich kierunek, wyraźnie przejmując rolę miejskiego centrum, i to zarówno na poziomie struktur emotywnych (prestż, duma z miasta), jak i przestrzeni lokalnej, pełniąc często funkcję analogiczną do osiedlowego podwórka [Smagacz-Poziemska 2015].

Potwierdzają to ostatnie badania dla Nowej Huty w Krakowie, gdzie nawet re-witalizacja nie zdołała zahamować spadku liczby funkcji handlowo-usługowych

w historycznym, zaprojektowanym zgodnie z kanonem urbanistycznym centrum dzielnicy [Brzosko-Sermak i in. 2017]. Zmniejszenie roli dotychczasowych centrów na skutek zmian społecznych (starzenie się i ubożenie lokalnej społeczności), wolnorynkowej konkurencji oraz braku restrykcyjnej polityki przestrzennej na rzecz tętniących życiem i zaspokajających codzienne potrzeby centrów handlowych ze sklepami wielkopowierzchniowymi i targowiskami jest znamionnym dowodem na potrzebę wzmocnienia roli LCU w aktualnym dyskursie o przestrzeni miasta.

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

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

Ponadto ludzkie zamiłowanie do zakupów koreluje pozytywnie z poczuciem komfortu i wysokiej jakości życia. W trakcie zakupów w przestrzeniach handlowych realizujemy potrzeby hedonistyczne i utylitarne. Zakupy oznaczają dziś nie tylko nabycie niezbędnych towarów, ale również ucieczkę od problemów dnia codziennego, realizację potrzeby rozwijania i utrzymywania pozytywnych interakcji społecznych, przyjemność i relaks [Dębek 2014].

Wszystkie te procesy można opisać mianem komercjalizacji stylu życia. Galerie handlowe, niektóre hipermarkety i dyskonty, choć z pozoru przypominają przestrzenie publiczne, w praktyce funkcjonują zgodnie z komercyjną logiką [Smagacz-Poziemska 2015]. Jednak postulat podnoszenia jakości życia w miejscu zamieszkania nie może ograniczać się do konsumpcyjnego stylu życia. Zaproponowana na wstępie koncepcja LCU pozostaje w opozycji do galerii handlowej. O ile oba te miejsca realizują cele związane z jakością i stylem życia (a nawet galeria jest pozycjonowana wyżej niż LCU jako przestrzeń konsumpcji zaspokajająca większą liczbę potrzeb), o tyle istotne różnice pojawiają się w samej aksjologicznej genezie obydwu rozwiązań. Galerie handlowe są kwintesencją społeczeństwa konsumpcyjnego z jego kulturowymi aspektami indywidualizmu i nadmiaru, podczas gdy LCU oferuje równowagę i harmonię życia nastawionego na wartości społeczne [Jałowiecki 2005; Rochmińska 2011].

5. Usługi świadczone zdalnie

Kolejnym czynnikiem warunkującym kształtowanie LCU współcześnie jest nieustanny rozwój technologii komunikacyjnych. Za sprawą Internetu tradycyjne, materialne formy świadczenia usług są uzupełniane (a czasem zastępowane) przez wirtualne (zdalne) sposoby ich realizacji. Najczęściej wykorzystywanymi usługami elektronicznymi są usługi bankowe (przede wszystkim w zakresie sprawdzania stanu konta, dokonywania przelewów i płatności w sklepach internetowych), nieco mniejszym zainteresowaniem cieszą się elektroniczne usługi handlowe, edukacyjne, administracyjne oraz medyczne [Dominiak 2016].

Głównymi czynnikami wpływającymi na korzystanie z usług elektronicznych są: oszczędność czasu, oszczędność kosztów i wygoda, a także elastyczny czas realizacji. Podstawowymi barierami w korzystaniu z usług elektronicznych są: ograniczone zaufanie do takiej formy realizacji usług, trudności techniczne i preferowanie kontaktów bezpośrednich. Jeśli chodzi o częstotliwość korzystania z usług elektronicznych, najczęściej respondenci korzystają z usług bankowych, a zdecydowanie rzadziej z usług handlowych [Dominiak 2016].

Szybki i żywiołowy rozwój tego zjawiska sprawia, że na razie trudno jednoznacznie ocenić wpływ usług online na przestrzeń zurbanizowaną. Z jednej strony wydaje się, że niższe koszty komunikacji osłabiają mechanizmy koncentracji i redukują korzyści aglomeracji. Jednak paradoks naszych czasów polega na tym, że obszary miejskie pozostają niezmiennie żywotne pomimo łatwiejszego niż kiedykolwiek przedtem przepływu dóbr i wiedzy [Glaeser 2010]. Bliskość przestrzenna firm, pracowników i klientów w ośrodkach usługowych ułatwia codzienne funkcjonowanie, efektywne dostarczanie towarów i świadczenie usług [McKillop i in. 2009]. Ostateczny wynik rywalizacji między realnym i wirtualnym sposobem realizacji usług jest więc wciąż trudny do przewidzenia. Pewne jest jednak, że upowszechnienie się dostępu do Internetu w istotny sposób oddziałuje na sektor usługowy, zarówno na poziomie pojedynczych firm, jak i całego rynku.

Potencjał konwersji, czyli przenoszenia działalności dotychczas realizowanych w sposób materialny do Internetu, zależy od różnorodnych relacji między kanałami online i offline. Przedsiębiorstwa, dążąc do optymalizacji kanałów dystrybucji, muszą rozważyć, które z ich produktów lepiej dostarczać w bezpośrednim kontakcie z klientem, a które można sprzedawać zdalnie [Levin i in. 2005]. Prosta obserwacja wskazuje, że rynki, na których upowszechnił się kanał online, rozwijają się szybciej niż te oparte wyłącznie na materialnych formach świadczenia usług [Lieber, Syverson 2012] i stąd

wyraźny trend tworzenia usług hybrydowych, łączących sprzedaż przez Internet z ofertą tradycyjną [Wang i in. 2016].

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

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

Pomimo opisanych wyżej różnic, paradoksalnie sposób świadczenia usług online tak naprawdę nie różni się od tego tradycyjnego, który znamy od wieków. Przede wszystkim zdalne realizowanie usług pozostaje w zgodzie z zasadą najmniejszego wysiłku [por. Zipf 1949]: Internet znacząco redukuje koszt i czas niezbędny do skorzystania z danej usługi. Ponadto, tak jak w usługach świadczonych offline, cel jest ten sam: osiągnięcie optymalnego stosunku ceny do jakości, satysfakcja klienta i jego lojalność względem usługodawcy [Schmidt 2015]. Istotne zmiany zachodzą natomiast w sferze ludzkiej terytorialności, gdzie przenikanie się rzeczywistości „realnej” i „wirtualnej” prowadzi do zmian w relacjach społecznych, niezbędnych do tworzenia tożsamości lokalnej [por. Smagacz-Poziemska 2015].

Terytorialność ludzkich zachowań to naturalna strategia jednostek i społeczności zmierzająca do kontrolowania zasobów określonego obszaru. Jest

ona związana z wytwarzaniem granic i stref służących modulowaniu relacji społecznych. Wiąże się ona również z nadawaniem znaczenia określonym przestrzeniom, z przywiązaniem i lojalnością względem własnego miejsca zamieszkania [por. Sack 1986]. Jednak, jak argumentuje Skolik [2015], pewne aspekty terytorialności możemy odnaleźć również w przestrzeni wirtualnej. Niektóre strony internetowe i serwisy są bowiem traktowane przez społeczności internetowe jako ich własne. Można wówczas zaobserwować zachowania typowe dla terytorialności, takie jak przywłaszczanie pewnych „miejsc online”, tworzenie granic i ich obrona [Skolik 2015]. Rodzi to istotne konsekwencje dla koncepcji lokalnych centrów usługowych, które – jeśli mają odpowiadać sposobowi funkcjonowania współczesnego społeczeństwa – powinny być postrzegane jako konstrukcje wielowymiarowe, występujące równolegle w świecie rzeczywistym i w sieci.

6. Próba syntezy i rekomendacje dla polityki samorządowej

Dotychczasowa wiedza na temat kształtowania systemów usługowych w miastach podlega dziś silnej presji ze strony nowych procesów cywilizacyjnych. Decentralizacja osadnictwa, kurczenie się miast, rozwój usług świadczonych zdalnie, komercjalizacja stylu życia – to tylko kilka najważniejszych zjawisk, które sprawiają, że trzeba na nowo postawić pytanie o rolę usług i ich miejsce w procesach rozwoju miast.

W tym artykule podjęliśmy próbę konfrontacji różnych podejść do kwestii usług w miastach. Krytyczna analiza literatury pozwoliła na uzyskanie szerokiego obrazu aktualnych kontekstów rozwoju sektora usługowego, w tym zwłaszcza czynników determinujących funkcjonowanie lokalnych centrów usługowych na obszarach zurbanizowanych. Syntetyzując tę wiedzę, można wyróżnić trzy kluczowe grupy zjawisk i przypisać im określone wyzwania dla polityki samorządowej:

1. Osłabienie mechanizmów koncentracji na skutek permissywnej polityki przestrzennej samorządów oraz podporządkowania struktur przestrzennych komunikacji samochodowej prowadzi do decentralizacji funkcji miejskich i rozmycia hierarchii ośrodków usługowych. Jeśli do tego dodamy problem „kurczenia się” wielu dużych miast, to wyraźne dostrzeżemy, że naturalne prawa rządzące rozwojem osadnictwa zostały zaburzone. W tej sytuacji można postawić tezę, że przyszła kondycja osadnictwa miejskiego w dużej mierze zależy od efektywności systemu ośrodków usługowych, w tym centrów lokalnych. To właśnie LCU oferują dostęp do codziennych usług i umożliwiają realizację nie tylko potrzeb użytecznych, ale również stylu życia w przyjaznym, sąsiedzkim środowisku. Nawet jeśli

przyjąć, że przyszłe miasta mogą nie potrzebować hierarchicznego systemu ośrodków usługowych (zob. uwagi poniżej), to rola LCU w procesie kształtowania jakości życia wydaje się oczywista.

2. Upowszechnienie się postaw konsumpcyjnych w społeczeństwie i widoczna komercjalizacja przestrzeni miast prowadzi do zubożenia funkcji społecznych w ośrodkach usługowych. Zadaniem LCU będzie więc umożliwienie realizacji różnorodnych zachowań społecznych poprzez wytworzenie odpowiedniej oferty przestrzennej i usługowej, dedykowanej różnym grupom odbiorców i promującej integrację społeczności lokalnych.
3. Wzrost znaczenia usług świadczonych zdalnie i postępująca konwersja różnych działalności realizowanych dotychczas w sposób tradycyjny do przestrzeni wirtualnej osłabia znaczenie ośrodków usługowych jako oferujących dostęp do wielu usług w jednym miejscu. Należy zatem z jednej strony wspierać wielowymiarowe zarządzanie LCU uwzględniające kanał online i kanał offline, a z drugiej – tak kształtować przestrzeń publiczną w LCU, aby stanowiła ona atrakcyjną alternatywę dla świata wirtualnego.

Jest oczywiste, że powyższa lista nie jest zamknięta, że będzie wymagała stałej weryfikacji i uzupełniania. Zmieniająca się sytuacja ekonomiczna kraju, fluktuacje popytu i podaży, czynniki socjologiczne i demograficzne – wszystko to w różnym stopniu determinuje funkcjonowanie i rozwój lokalnych centrów usługowych w polskich miastach. Wydaje się jednak, że zaproponowany w artykule wszechstronny schemat myślenia o LCU jest dobrym punktem wyjścia do dalszych badań, a docelowo może również posłużyć jako podstawa konkretnych rozwiązań dla praktyki planistycznej.

Literatura

- Adamski J., 2013, *Kierunki optymalizacji funkcjonowania usług i infrastruktury kurczących się miast*, [w:] *Zarządzanie rozwojem miast o zmniejszającej się liczbie mieszkańców*. Kancelaria Senatu, Warszawa.
- Agenda Terytorialna Unii Europejskiej 2020*, 2011, *W kierunku sprzyjającej społecznemu włączeniu, inteligentnej i zrównoważonej Europy różnicowanych regionów*. Gödöllő.
- Andersen H.T., Møller-Jensen L., Engelstoft S., 2011, *The End of Urbanization? Towards a New Urban Concept or Rethinking Urbanization*. *European Planning Studies*, 19, 4: 595–611.
- Brzosko-Sermak A., Płaziak M., Trzepacz P. 2017. *Przemiany funkcji handlowych i usługowych centrum dzielnicy mieszkaniowej na przykładzie Krakowa-Nowej Huty*. *Prace Komisji Geografii Przemysłu Polskiego Towarzystwa Geograficznego*, 31(2): 95–110.
- CBOS, 2016, *Zadowolone z życia*. Komunikat z badań nr 4/2016. Warszawa [http://www.cbos.pl/SPISKOM.POL/2016/K_004_16.PDF; dostęp: 22.10.2016].
- Christaller W., 1993, *Die zentralen Orte in Süddeutschland*. Gustav Fischer, Jena.

- Clifton J., Díaz-Fuentes D., Fernández-Gutiérrez M., 2016, *Public Infrastructure Services in the European Union: Challenges for Territorial Cohesion*. *Regional Studies*, 50: 2: 358–373.
- Colomb C., Santinha G., 2014, *European Union Competition Policy and the European Territorial Cohesion Agenda: An Impossible Reconciliation? State Aid Rules and Public Service Liberalization through the European Spatial Planning Lens* *European Planning Studies*: 459–480.
- Czapiński J., Panek T., 2009, *Diagnoza społeczna 2009. Warunki i jakość życia Polaków. Raport*.
- Damurski Ł., Ładysz J., Zipser W., 2015, *Projekt pilotażowy dla powiatu wrocławskiego. Wytyczne dla lokalizacji węzłów usługowych*, [w:] *Studium spójności funkcjonalnej we Wrocławskim Obszarze Funkcjonalnym. Projekt współfinansowany przez Unię Europejską w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007–2013*, Powiatowy Zakład Katastralny we Wrocławiu, Wrocław: 293–340.
- Damurski Ł., Ładysz J., Zipser W., 2016, *Trendy rozwoju usług publicznych i komercyjnych na obszarach podmiejskich na przykładzie powiatu wrocławskiego*. *Studia Miejskie*, 22: 59–75.
- Dąbkowski N., Urbańska W., 2012, *Budownictwo mieszkaniowe w gminach otaczających wybrane miasta*. *Kwartalnik Naukowy Problemy Rozwoju Miast*, 2: 16–26.
- Dąbrowska-Milewska G., 2010, *Standardy urbanistyczne dla terenów mieszkaniowych – wybrane zagadnienia*. *Architecturae et Artibus*, 1: 17–18 [<http://www.wa.pb.edu.pl/uploads/downloads/3--Standardy-urbanistyczne-dla-terenow-mieszkaniowych----wybrane-zagadnienia.pdf>]; dostęp: 13.12.2017].
- Deante, 2015, *Jak mieszkają Polacy? Raport z badań* [<http://deante.pl/pl/Jak-mieszkaja-Polacy>]; dostęp: 22.10.2016].
- Dębek M., 2014, *Handel w przestrzeni zurbanizowanej – zarys form i ich funkcji z perspektywy ludzkich potrzeb*, [w:] *Współczesne funkcje handlowe w wybranych małych miastach województwa dolnośląskiego*, R. Masztalski (red.), Oficyna Wydawnicza Politechniki Wrocławskiej, Wrocław: 60–77.
- Domański R., 1993, *Gospodarka przestrzenna*. Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa.
- Domaradzki K., Domaradzka A., 2015, *Wstęp*, [w:] *Studium koncepcyjne dotyczące centrów lokalnych w Warszawie*. Seria Warsztaty 5. Wydawnictwo OW SARP, Warszawa: 6–9 [<http://sarp.warszawa.pl/wordpress/wp-content/uploads/2015/11/CENTRA-LOKALNE-OW-SARP-2015-wersja-elektroniczna.pdf>]; dostęp: 12.06.2017].
- Dominik J., 2016, *Poziom wykorzystania usług elektronicznych przez firmy i gospodarstwa domowe województwa wielkopolskiego*. *Prace Komisji Geografii Przemysłu Polskiego Towarzystwa Geograficznego*, 30(4): 35–49.
- European Observation Network For Territorial Development And Cohesion (ESPON), 2007, *ESPON 2013 Programme*.
- Flejterski S., Panasiuk A., Perenc J., Rosa G. (red.), 2005, *Współczesna ekonomika usług*. Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa.
- Glaeser E.L. (red.), 2010, *Agglomeration Economics*. The University of Chicago Press, Chicago.
- Haggett P., 1965, *Locational Analysis in Human Geography*. Butler and Tanner, London.

- Hall P., 2002, *Cities of Tomorrow. An Intellectual History of Urban Planning and Design in the Twentieth Century*. Third ed. Malden, Oxford, Victoria.
- Häußermann H., Siebel W., 1988, *Die schrumpfende Stadt und die Stadtsoziologie*, [w:] *Soziologische Stadtforschung*, J. Friedrichs (red.). Kölner Zeitschrift für Soziologie und Sozialpsychologie, Sonderheft.
- Jałowicki B., 2005, *Przestrzeń ludyczna – nowe obszary metropolii*. *Studia Regionalne i Lokalne*, 3(21): 5–19.
- Jałowicki B., Szczepański M.S., 2002, *Miasto i przestrzeń w perspektywie socjologicznej*. Wydawnictwo Naukowe „Scholar”, Warszawa.
- Kachniarz M., 2012, *Efektywność usług publicznych – teoria i praktyka*. Wydawnictwo Uniwersytetu Ekonomicznego, Wrocław.
- Kajdanek K., 2012, *Suburbanizacja po polsku*. Nomos, Kraków.
- Kipta E., 2013, *Rewitalizacja kurczących się miast, czyli: jak w Polsce realizować hasło don't move, improve*, [w:] *Zarządzanie rozwojem miast o zmniejszającej się liczbie mieszkańców (w kontekście perspektywy finansowej 2014–2020)*, Kancelaria Senatu, Warszawa.
- Koncepcja przestrzennego zagospodarowania kraju 2030*, 2012, Warszawa.
- Kowalewski A., Mordasewicz J., Osiatyński J., Regulski J., Stępień J., Śleszyński P., 2013, *Raport o ekonomicznych stratach i społecznych kosztach niekontrolowanej urbanizacji w Polsce*. Warszawa.
- Kowicki M., 2004, *Współczesna agora. Wybrane problemy kształtowania ośrodków usługowych dla małych społeczności lokalnych*. Politechnika Krakowska, Kraków.
- Kurek S., Wójtowicz M., Gałka J., 2013, *Przestrzenne zróżnicowanie zmian zaludnienia w Krakowskim Obszarze Metropolitalnym w okresie 1988–2011*. *Studia Miejskie*, 12: 59–77.
- Leboreiro Amaro A., 2014, *State of the art of strategic physical planning*, [w:] *Strategies for the post-speculative cities*. J. Arana, T. Franchini Alonso (red.). Association of European Schools of Planning, Wrocław.
- Levin A.M., Levin I.P., Weller J.A., 2005, *A Multi-Attribute Analysis Of Preferences For Online And Offline Shopping: Differences Across Products, Consumers, And Shopping Stages*. *Journal of Electronic Commerce Research*, 6, 4.
- Lieber E., Syverson C., 2012, *Online versus offline competition*, [w:] *The Oxford handbook of the digital economy*. M. Peitz, J. Waldfogel (red.), Oxford University Press, New York.
- Lorens P., 2013, *Współczesne trendy zmian w strukturze i funkcjonowaniu miast*, [w:] *Wybrane teorie współczesnej urbanistyki*. P. Lorens, I. Mironowicz (red.). Akapit-DTP, Gdańsk.
- Ładysz J., 2014, *Spójność terytorialna Unii Europejskiej a transgraniczny rozwój zintegrowany*, [w:] *Gospodarka Przestrzenna. Dylematy i wyzwania współczesności*, J. Potocki, J. Ładysz (red.). Prace Naukowe Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu, 339.
- Maciejuk M., 2012, *Rozwój budownictwa mieszkaniowego jako przejaw suburbanizacji na Dolnym Śląsku*. *Studia Miejskie*, 8: 87–94.
- Mantey D., 2015, *Miejsca spotkań w kontekście postmaterialistycznych wartości w suburbiach (przykład gmin Podkowa Leśna i Brwinów)*. *Przestrzeń Społeczna*, 2(10): 91–126.

- Martinez-Fernandez C., Audirac I., Fol S., Cunningham-Sabot E., 2012, *Shrinking Cities: Urban Challenges of Globalization*. International Journal of Urban and Regional Research, 36(2): 213–225.
- Masztański R. (red.), 2014, *Współczesne funkcje handlowe w wybranych małych miastach województwa dolnośląskiego*. Oficyna Wydawnicza Politechniki Wrocławskiej, Wrocław.
- McKillop T., Coyle D., Glaeser E., Kestenbaum J., O'Neill J., 2009, *Manchester Independent Economic Review. The Case for Agglomeration Economies*. Manchester.
- Mercer, 2017, *Mercer's 19th quality of living ranking* [<https://www.mercer.com/newsroom/2017-quality-of-living-survey.html>; dostęp: 13.12.2017].
- Nowakowski M. (red.), 1984, *Kształtowanie sieci usług*. PWN, Warszawa.
- Ostrowski W., 2001, *Wprowadzenie do historii budowy miast. Ludzie i środowisko*. Oficyna Wydawnicza Politechniki Warszawskiej, Warszawa.
- Palomäki M., 1964, *The Functional Centers and Areas in South Bothnia*, Fennia 88, Helsinki.
- Parysek J.J., 1997, *Podstawy gospodarki lokalnej*. Wydawnictwo Naukowe UAM, Poznań.
- Perry C., 1929, *The Neighbourhood Unit, a Scheme for Arrangement for the Family-Life Community*. Reprinted by Routledge/Thoemmes, London, 1998.
- Pluta J., 2016, *Mieszkańcy na temat bieżącej oceny potencjału Wrocławia i strategii rozwojowych miasta. Prezentacja wyników badań nad założeniami Strategii Wrocław 2030* [<http://www.wroclaw.pl/strategia-rozwoju-wroclawia-2030/files/Wroclaw-2030-prezentacja-media-3.pdf>; dostęp: 15.10.2016].
- Rochmińska A., 2011, *Centra handlowe – miejsca spędzania czasu wolnego przez łodzian*.
- Rybczyński W., Linneman P., 1999, *How to save our shrinking cities*. Public Interest, 135: 30–44.
- Sack R.D., 1986, *Human territoriality: its theory and history* (Vol. 7). Cambridge Studies in Historical Geography. CUP Archive, New York.
- Schlappa H., Neill W.J.V., 2013, *From crisis to choice: re-imagining the future in shrinking cities*. Cities of Tomorrow – Action Today. URBACT II Capitalisation. URBACT, Saint-Denis.
- Schmidt W., 2015, *Przedmowa*, [w:] *Customer Journey Online. Perspektywy branżowe*. P. Kolenda (red.). Związek Pracodawców Branży Internetowej IAB Polska, Warszawa: 1.
- Shearmur R., 2010, *Scale, distance and embeddedness: Knowledge intensive business services location and growth in Canada*, [w:] *Knowledge Intensive Business Services: Geography and Innovation*, D. Doloreux, M. Freel, R. Shearmur (red.). Farnham Surrey and Burlington Vermont, Ashgate.
- Skolik S., 2015, *Zachowania terytorialne w internecie a inflacja przestrzeni społecznej*. Przestrzeń Społeczna. Social Space, 1(9): 1–16.
- Smagacz-Poziemska M., 2015, *Czy miasto jest niepotrzebne? (Nowe) przestrzenie życiowe młodych mieszkańców miasta*. Wydawnictwo Naukowe Scholar, Warszawa.
- Ustawa z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz.U. nr 80, poz. 717 ze zm.).
- Wang T., Keng-Jung Yeh R., Yen D.C., Ari Nugroho C., 2016, *Electronic and in-person service quality of hybrid services*. The Service Industries Journal, 36, 13–14: 638–657.

- Wdowicka M., Mierzejewska L., 2012, *Chaos w zagospodarowaniu przestrzennym stref podmiejskich jako efekt braku zintegrowanego systemu planowania (na przykładzie strefy podmiejskiej Poznania)*. Problemy Rozwoju Miast, 1: 40–52.
- Węclawowicz G., 2002, *Przestrzeń i społeczeństwo współczesnej Polski*. PWN, Warszawa.
- Zipf G.K., 1949, *Human behavior and the principle of least effort*. Addison-Wesley Press.
- Zipser T., 1983, *Zasady planowania przestrzennego*. Oficyna Wydawnicza Politechniki Wrocławskiej, Wrocław.