

MAREK NOWAK, ANNA BERNACIAK



TOŻSAMOŚĆ SPOŁECZNO-PRZESTRZENNA MIASTA SATELITARNEGO. PRZYKŁAD LUBONIA KOŁO POZNAŃ

ABSTRACT. Marek Nowak, Anna Bernaciak, *Tożsamość społeczno-przestrzenna miasta satelitarnego. Przykład Lubonia koło Poznania* [Socio-spatial identity of a satellite city. The example of Luboń near Poznań] edited by Marek Nowak, Krzysztof Bierwiaczonek, „Człowiek i Społeczeństwo” vol. LV: *Miasta w obliczu zmiany* [Cities in the face of change], Poznań 2023, pp. 77–98, Adam Mickiewicz University. ISSN 0239-3271, <https://doi.org/10.14746/cis.2023.55.5>.

Article analyses the case study of Luboń, a town of 30,000 people neighbouring Poznań. It addresses the issue of socio-spatial identity. The concept of the socio-spatial identity of a city is analysed on the basis of traditional conceptualisations but also with reference to a system theory, which makes it possible to look at the functioning of a city from its own perspective (the notion of „*autopoiesis*”). In addition to an understanding of the system, this curates a historical perspective in the analysis of contemporary urban functioning. The authors of the text ask three research questions: about the sense of connection to the city, about the place of the space of Luboń in the everyday practices of its inhabitants, and the ideas of the city’s inhabitants about themselves (self-image of a Luboń resident). The conclusions from the analysis of the empirical material are aimed at describing the barriers to the articulation of the identity of the city’s inhabitants inherent in the developmental characteristics of satellite towns in a specific social and institutional context.

The study is based on a 3-year research project carried out at the Faculty of Sociology of Adam Mickiewicz University with the participation of students, as part of a student internship, in cooperation with a researcher from Poznań University of Economics and Business. The project involved two questionnaire surveys and qualitative research based on secondary data analyses, expert interviews and focus group interviews, and research walks between 2021 and 2022.

Keywords: city autopoiesis, Polish urban sociology, history of Luboń, New Luboń Centre

Marek Nowak, Uniwersytet im. Adama Mickiewicza w Poznaniu, Wydział Socjologii, ul. Szamarzewskiego 89C, 60-568 Poznań, e-mail: marek.nowak@amu.edu.pl, <https://orcid.org/0000-0003-1749-7669>.

Anna Bernaciak, Uniwersytet Ekonomiczny w Poznaniu, Katedra Inwestycji i Nieruchomości, Instytut Zarządzania, al. Niepodległości 10, 61-875 Poznań, e-mail: anna.bernaciak@ue.poznan.pl, <https://orcid.org/0000-0001-8603-1323>.

Wprowadzenie dotyczące ambiwalentnej tożsamości współczesnego miasta satelitarnego

Tożsamość może być rozumiana jako „zbiór wyobrażeń, sądów, przekonań, które konstruuje podmiot wobec samego siebie, czyli układ autodefinicji aktora społecznego” (Flis, 2004: 11). W jej relacyjnym ujęciu tożsamość dotyczy identyfikowania się z pewnymi elementami otoczenia. Jednym z elementów tego otoczenia może być przestrzeń, w której jednostka zamieszkuje.

Czy można uznać za Markiem Szczepańskim i Anną Śliz (2019: 20), że tożsamość ma dzisiaj „charakter płynny”, że mieszkańcy miast uczestniczą w kulturze i życiu społecznym wielu grup, że łączność z tymi grupami ma coraz mniej osadzony przestrzennie charakter (Dymnicka i Starosta, 2018)? Że terytorium nie pełni już głównej roli w organizowaniu życia społecznego, a dynamika tego życia wykracza daleko poza tradycyjne koncepcje ujęcia tożsamości w powiązaniu z koncepcją wspólnoty i podobieństwa, w sytuacji, w której do nawiązania kontaktu czy zbudowania więzi nie potrzeba fizycznej przestrzeni? Że niczym w systemie otwartym u Bertalanffy’ego, ludzie wybierają miejsca, które pozwalają im w sposób optymalny zaspokoić daną potrzebę, marginalizując w tych wyborach kategorie przywiązania, przynależności, więzi? Że priorytet zostaje nadany wygodzie, dostępności, utylitaryzmowi? Wypada jednocześnie postawić po raz wtóry pytanie: czy tożsamość jest kolejną „ofiara” imperatywu dokonywania wyborów, np. w zakresie posiadanych przedmiotów użytkowych, wykorzystywanych kanałów łączności, przynależności do grup społecznych, czy może raczej, w obliczu coraz bardziej szczupłych zasobów, zasiedlana przez mieszkańców przestrzeń miasta powraca po latach jako element współkonstruujący tożsamość społeczną osób należących do danej zbiorowości terytorialnej (Dymnicka i Starosta, 2018)?

Podobne interpretacje/pytania rozszerza się czasami nie tylko na otaczającą mieszkańców przestrzeń jako element komodyfikacji. Mówi się o czasie, który nie mając charakteru ciągłego, tworzy zbiór epizodów pozbawionych chronologicznej kolejności, podporządkowanych współczesnej tymczasowości (Giddens, 2001; Panigrahi, 2015; Montgomery, 2017; Szczepański i Śliz, 2019), płynności więzi i relacji w rzeczywistym oraz wirtualnym wymiarze funkcjonowania jednostki (Bauman, 2006; Madanipour, 2017).

Argumenty będące w opozycji do powyższej diagnozy wymagają konceptualizacji. Idziemy w tym zakresie w kierunku krytycznej analizy, która, podążając choćby za analizami Jean-Claude’a Kaufmanna, wskazuje

na nieoczekiwane konsekwencje współczesnych tendencji indywidualizacyjnych (Kaufmann, 2022), ale również kolejnych kryzysów zdrowotnych i środowiskowych. Zdajemy sobie równocześnie sprawę, że w pewnym sensie tezy „systemowej otwartości” i „płynności” stały się kanonem współczesnego myślenia o mieście, podważając na metapoziomie idee miast satelitarnych jako czegoś więcej niż następników historycznego już zabiegu planistycznego, w obliczu dynamicznych procesów industrializacji i urbanizacji lat pięćdziesiątych i sześćdziesiątych XX w., a następnie procesów „metropolizacji” ostatnich trzydziestu lat.

Wykorzystywane w tytule pojęcie tożsamości, za Mariolą Flis i Tadeuszem Palecznym, rozpatrujemy szeroko. Za tym ostatnim autorem wyróżniamy: (1) substancjonalny wymiar tożsamości, (2) psychiczny wymiar tożsamości (odnoszący się do rozumu, racjonalnego poznania, intelektu, zmysłów, emocji i uczuć), (3) społeczny, kulturowy wymiar tożsamości (jako sfery zjawisk kształtowanych grupowo) (Paleczny, 2008: 30). Tożsamość zbiorowa u Palecznego jest „rezultatem klasyfikacji świata społecznego, porządkiem zaprowadzonym w symbolicznym świecie wokół nas, jest obrazem grupy, zintegrowanym systemem elementów, które reprezentują jej zasadnicze cechy i odróżniają ją od innych grup, a także określają ich wzajemne relacje” (Paleczny, 2008: 8). Drugi i trzeci wymiar tożsamości będzie nas interesował najbardziej, poprzez konstrukcję „systemu społecznego”, który traktujemy jako metaforę. Przy czym problem granicy i prymordialnego podziału na swoich i obcych (właściwego językowi analiz tożsamości) nabiera tutaj nieco innego kształtu, niż zwykle się przyjmować w tradycyjnych koncepcjach tożsamości społecznej. Autorzy nawiązują w tym zakresie również do zjawiska samozwrotnego wytwarzania tożsamości na gruncie komunikowania związku z przestrzenią oraz budowania opinii publicznej. Inspiracją do podobnej konceptualizacji mogą być opracowania dotyczące tożsamości miast czy poszczególnych ich obszarów, np. dzielnic miast (Madurowicz, 2017; Kosznicki, 2017).

„Autopojetyczność” tożsamości społeczno-przestrzennej miasta satelitarne?

W niniejszym artykule chcielibyśmy wykorzystać elementy języka teorii systemu jako metafory i inspiracji do konceptualizacji studium poświęconego tożsamości miasta satelitarne, analizując w pewnym sensie odmienny

obraz tożsamości niż zaprezentowany we wprowadzeniu. Nawiązujemy między innymi do koncepcji systemowej Humberta Maturany, który pisał o autopojetyczności systemu, czyli upraszczając: tendencji do jego samoodtwarzania. Jak to określają we współczesnej publikacji Claudio Baraldi, Giancarlo Corsi i Elena Esposito: „Wszystkie systemy autopojetyczne charakteryzują się [...] zamknięciem operacyjnym. Termin ten jest używany do wskazania, że operacje prowadzące do wytworzenia nowych elementów w systemie są zależne od wcześniejszych operacji tego samego systemu i są jednocześnie warunkami wstępnymi dla późniejszych operacji” (Baraldi i in., 2021: 37). Wskazuje to, co najmniej, na znaczenie przeszłości dla systemowego usankcjonowania określonej całości, w naszym przypadku miasta pozostającego w relacji współzależności z innym miastem, eksploatującego jednocześnie silne elementy historycznej tożsamości oraz wolę i narzędzia podmiotowej samozwrotności. Warto dodać, że w literaturze przedmiotu można znaleźć również klasyczne pojęcie „samoistności miasta” odwołujące się do pojęcia makrostruktury, wykorzystywane w latach sześćdziesiątych XX w. przez Pawła Rybickiego. Samoistność oznaczała tutaj nie tylko zdolność do zaspokajania potrzeb (mieszkańców), ale też zdolność do samowyznaczania kierunku historycznego rozwoju, czyli w pewnym sensie „rządność”, czy też podmiotowość polityczną. Związki z bardziej współczesnym myśleniem systemowym są tutaj dość oczywiste, właśnie poprzez nawiązania do przeszłości i do związku przeszłości z teraźniejszością w formie sprzężenia zwrotnego (Rybicki, 1960: 26). Nie jest przypadkiem, że zaproponowana konceptualizacja skoncentrowana jest na procesie, który przebiega w określonych uwarunkowaniach historyczno-przestrzennych.

Przesłanki „autopojetyczności miasta” mogą mieć charakter pozaludzki (rynkowy system zaspokajania potrzeb, wytwarzane i akumulowane zasoby etc.), ale także pragmatyczny oraz ideologiczny i instytucjonalny jednocześnie. Może stać się jasne, przynajmniej w formie hipotezy, że tożsamość miasta budowana jest *top-down* – na podstawie zasobów i potencjałów wytwórczych, tradycji i lokalnych strategii (*policy*) historycznych tworzonych przez władze samorządowe, oraz *bottom-up*, kiedy to źródłem tożsamości jest demokratyczny proces samoorganizacji. Ewentualne pytanie o *autopoiesis* miasta otwiera zatem złożony kompleks uwarunkowań zarówno „oddolnych”, jak i „odgórnych”, odpowiedzialnych za jego trwanie w formie systemu. Ważne w tym kontekście są pojęcia samozwrotności i *autopoiesis*. Obydwa pojęcia nie pokrywają się w pełni znaczeniowo, niemniej wskazują na interesujący nas aspekt możliwości historycznego reprodukowania się

miasta, nawet gdy jego wyodrębnienie przestrzenne jest dyskusyjne. Jak się wydaje, ów kompleks zagadnień (samozwrotności i *autopoiesis*) sam w sobie wpisany jest w formułę powołanego od podstaw miasta samorządnego, które mniej lub bardziej aktywnie, „samozwrotnie” czy „autopojetycznie” reaguje na pojawiające się problemy, a jednocześnie jest elementem systemu o szerszym zakresie przestrzenno-społeczno-politycznym. Jest również dobrze zakotwiczony w historii, co najmniej ostatnich stu lat.

Koncepcja „miasta ogrodu” Ebeneзера Howarda czy koncepcja tzw. nowych miast były u swojego zarania projektami konstruktywistycznego tworzenia tożsamości zbiorowej na gruncie przestrzennym i jednocześnie na gruncie zależności wobec innych podmiotów. Dzisiaj owe miasta, po co najmniej kilkudziesięciu latach istnienia (piszemy tu o doświadczeniach środkowoeuropejskich), stały się swego rodzaju artefaktami przestrzenno-społecznymi, które można kwestionować, ale których bronią dziś decyzje od trzydziestu lat demokratycznie funkcjonujących społeczności, specyfika lokalnych gospodarek, ograniczona elastyczność przestrzeni jako zasobu, ale także określone wymogi środowiskowe czy administracyjno-polityczne.

Pewne przesłanki zaproponowanego obrazu znajdziemy również, gdy na konstruktywistycznym gruncie opiszemy współczesne idee „miasta kompaktowego” (OECD, 2012) czy w innej koncepcji „miasta piętnastominutowego” – *15-minute city* Carlosa Moreno (Moreno i in., 2021). Zdaniem autorów artykułu pytania o tożsamość, odnosząc się do metafory systemu, wydają się wracać w obszar refleksji społecznej na temat miast, i to dość paradoksalnie, jako – naszym zdaniem – następstwo kryzysu dotychczasowej formy rozwoju.

W centrum refleksji wydaje się dominować podmiot, który bardziej wytwarza formy komunikacji i samozwrotności, niż po prostu przynależy do sieci komunikacyjnej (Smolarkiewicz i Kubera, 2017: 10). Pociąga to za sobą także mniej narzucające się konsekwencje. Poza uwarunkowaniami, które można określić jako systemowe w tradycyjnym pozaosobowym sensie, znajduje się wzmiankowane już zagadnienie sprawczości podmiotów, które ze sfery woluntarystycznego wyboru działania (w wolnym czasie i na podstawie kryteriów etycznych właściwych neoliberalnej perspektywie indywiduum) staje się sposobem bycia, dostosowywania przestrzeni i relacji społecznych. Gdzie pojawia się dość oczywisty dylemat: „jeśli nie ja, to kto”, jeżeli nie nasze interesy, to czyje, będą realizowane w przestrzeni miasta; jeżeli to nie my zadbamy o jakość środowiska naturalnego, to kto o nie zadba? *Autopoiesis* tożsamości miasta może być zatem zarówno atrybutem systemowym w rozumieniu „pozaludzkim”: atrybutem specyfiki lokalnej

gospodarki komunikującej się na podstawie przepływów finansowych, decyzji administracji etc., ale również następstwem dyskusji toczącej się z wykorzystaniem tzw. nowych mediów czy opinii publicznej wytworzonej na drodze badania społecznego.

Konceptualizacja, pytania badawcze i wprowadzenie w zakresie wykorzystanych technik badawczych

Strefy podmiejskie miast metropolitalnych analizowane są najczęściej w kontekście odrębności funkcjonalnej, morfologicznej i cech jakościowych. Wskazuje się na większą prywatność na ich terenie, wyższy poziom bezpieczeństwa czy lepszą dostępność terenów rekreacyjnych (Mierzejewska, 2011). Często w tym kontekście odnosi się do kontinuum miejsko-wiejskiego jako strefy przejścia między miastem a terenami podmiejskimi, z założenia mającymi charakter wiejski (Bański, 2008; Bernaciak, 2015; Stanny i in., 2016). Równocześnie podnoszone są kwestie ekstensywnego rozwoju przestrzennego, presji na środowisko i niedostatków w zakresie wyposażenia w infrastrukturę techniczną i społeczną (Kajdanek, 2011; Harasimowicz, 2018).

Tak jak nie ulega wątpliwości odrębność administracyjna jednostki takiej jak miasto, tak nie zawsze można to powiedzieć o jej odrębności morfologicznej. Miasto pod miastem tworzy funkcjonalną, miejską przestrzeń obszaru metropolitalnego – przeplataną miejsko-wiejskim kontinuum. Jerzy Bański (2008) wskazuje, że miasto i strefa podmiejska to jeden organizm, co wyklucza istnienie granicy pomiędzy nimi. Jednocześnie stwierdza, że wykorzystywanie jako kryterium delimitacji granic administracyjnych może prowadzić do licznych błędów i nieporozumień. Szczególna sytuacja ma miejsce wówczas, kiedy przestrzeń miasta nie przechodzi płynnie w przestrzeń wsi, ale tworzy jeden organizm miejski. W zakresie parametrów urbanistycznych można tę „jedność” dookreślać, analizując wskaźniki dotyczące skali zabudowy oraz jej intensywności.

Ważny wydaje się tutaj kontekst metodologiczny: na gruncie refleksji systemowej w niniejszym opracowaniu patrzymy na miasto satelitarne nie jak na funkcjonalny obszar szerszej całości, ale jako przedmiot odrębnego studium, z jego własnej systemowej perspektywy. Taka perspektywa, można wskazać na metaforyczne przeglądanie się w lustrze, jest formą idealizacji, uruchamia pogłębioną refleksję opartą na pytaniu o cechy miasta, którego funkcjonowanie wpisane jest w relacje współzależności, jest jednocześnie kontynuacją stanów poprzedzających. W przypadku metafory systemu

społecznego w centrum znajduje się domena społecznej komunikacji. Konsekwencje takiego ujęcia ujawniają amalgamat opinii i postaw społecznych mieszkańców, na które w perspektywie zrealizowanego badania składają się: deklaracje dotyczące zachowań (np. spędzania wolnego czasu), wiedza na temat miasta (np. deklaratywna znajomość jego historii) i wyobrażenia, czy też autowyobrażenia. Zakładamy w formie hipotezy, że im bardziej deklaracje będą zorientowane na kontekst miasta (w tym np. wolę zaangażowania lokalnego) i im więcej będzie w odpowiedziach respondentów spójności dotyczącej sfery symbolicznej miasta, tym bardziej można domniemywać istnienia tożsamości w przyjętym rozumieniu. Na gruncie zaproponowanego wprowadzenia i sformułowanej hipotezy można się pokusić o postawienie dwóch pytań badawczych:

(1) Na ile satelitarność miasta pojawia się w obecnych konstruktach tożsamościowych?

(2) Jaki jest profil instytucjonalny zarządzania miastem satelitarnym?

Obydwa pytania sugerują dialektyczne napięcie, gdy przedmiotem refleksji jest wyodrębnione analitycznie miasto „wpięte” w strukturę przestrzenną metropolii. Nie jest to przypadek.

Jeśli poważnie przyjrzeć się miastu satelitarnemu, ujawniają się kolejne szczegółowe pytania:

(1a) Jak kształtuje się poczucie związku z Luboniem i innymi mieszkańcami?

(1b) Jakie jest miejsce przestrzeni Lubonia w codziennych praktykach?

(1c) Jakie są wyobrażenia mieszkańców miasta na temat samych siebie (wizerunek mieszkańca Lubonia)?

Podstawą do interpretacji i zamieszczonej na końcu artykułu dyskusji jest nieprobabilistyczne badanie realizowane w dwóch etapach od roku 2021, obejmujące badanie kwestionariuszowe zrealizowane z wykorzystaniem ankiety internetowej (2021 był rokiem pandemicznym i była to jedyna forma dotarcia do mieszkańców miasta, $N = 276$), badanie kwestionariuszowe zrealizowane w Nowym Centrum Lubonia na podstawie doboru kwotowego (2022 r., $N = 185$) oraz wywiady pogłębione i wywiady eksperckie ($N = 5$), a także zogniskowany wywiad grupowy i spacerki badawcze ($N = 5$). Ze względu na nieprobabilistyczny dobór prób oraz specyfikę metodologiczną pierwszego etapu badania możliwości uogólniania wyników na całą populację mieszkańców Lubonia są ograniczone, niemniej jakość materiału ilościowego nie odbiega, zdaniem autorów, od danych z badań standardowo wykorzystywanych w podobnych analizach, jest też porównywalna

z profilem demograficznym mieszkańców na podstawie danych GUS. Dalej wykorzystano tabele ilustrujące częstości odpowiedzi na wybrane pytania kwestionariuszowe. Nie są to bezpośrednie miary empiryczne tożsamości, zakładamy jednak, że wspomniane powyżej zachowania, wiedza i wyobrażenia są inferencyjnym wskaźnikiem tożsamości przestrzennej.

Studium przypadku Lubonia. Niezbędne wprowadzenie historyczno-urbanistyczne

Koncentrując się na procesie industrializacji, genezę Lubonia można wpisać w logikę rozwoju kapitalizmu na ziemiach zachodnich współczesnej Polski. Społeczności zamieszkujące obszar obecnego Lubonia podlegały procesom przekształceń kapitalistycznych w XIX w. Wiązało się to z przechodzeniem od rolnictwa opartego na gospodarce folwarcznej i pańszczyźnie właściwej I Rzeczypospolitej (w tym wtórnym poddaństwie chłopów), poprzez gospodarkę opartą na samodzielnych gospodarstwach chłopskich i folwarkach, w kierunku rozwoju nowoczesnego rolnictwa, wykorzystującego pracę najemną robotników rolnych i masową produkcję na potrzeby bliskiej metropolii. Procesy industrializacji można wiązać wprost z polityką kolonizacyjną (polityką subsydiowanego osadnictwa) dotyczącą terenów przyłączonych do Prus w konsekwencji rozbiorów I Rzeczypospolitej. Kolonialna geneza wydaje się istotnym motywem interpretacyjnym, co sugeruje egzogeny charakter zmian, jakie można śledzić u zarania urbanizacji obszaru.

Najaktywniej industrializacja przebiegała w okresie kilkudziesięciu lat pod koniec XIX i na początku XX w. Wówczas na terenach na południowy zachód od Poznania powstały dwie potężne fabryki wytwarzające drożdże (G. Sinner A.G. z Karlsruhe) i przetwory ziemniaczane (C.A. Koehlmann & Co from Frankfurt Oder) (Szczepaniak, 2018). Przeniosła się również na ten obszar, z pobliskiego Poznania, fabryka chemiczna superfosfatu „Chemische Fabrik Milch – Aktion Gesellschaft” (stając się jednym z najnowocześniejszych tego typu przedsiębiorstw w Europie Środkowo-Wschodniej). Lokacja tych zakładów była podyktowana gospodarczymi przesłankami – zakole rzeki Warty (dostęp do wody technologicznej) stanowiło atrakcyjny teren działalności przemysłowej, a sąsiedztwo bocznic kolejowych umożliwiała skuteczny i tani transport produktów. Istotnym motorem była także konieczność eliminacji z terenu coraz aktywniej zaludniającego się Poznania uciążliwego dla okolicznych mieszkańców przemysłu przetwórczego. Zabudowie przemysłowej podlegała wschodnia część obszaru dzisiejszego Lubonia,

w pewnym oddaleniu od zaprojektowanego rynku, centrum obszaru proto-miejskiego. Obszary oddziela od siebie linia kolejowa oraz biegnąca wzdłuż niej droga. W efekcie wieś Luboń rozwijała się jako podmiejski, nowoczesny ośrodek przemysłowy. Sąsiednie Żabikowo, w swojej strukturze odzwierciedlające niewielkie miasteczko, rozwija się wokół rynku, w przestrzennym oddzieleniu. Natomiast Lasek, trzeci z obszarów, zachował typowo wiejski charakter. Powstanie miasta związane było z integracją w jeden systemowy organizm tych trzech przestrzennych składników. Można przyjąć, że ich zróżnicowanie przestrzenno-funkcjonalne w pewien sposób zapewniło obszarowi dzisiejszego Lubonia określony poziom „autonomiczności”, co sugeruje przesłanki wyodrębniania się Lubonia w relacji z Poznaniem, komplikuje jednak interpretacje historycznej satelitarności jako relacji pierwotnie zaprojektowanej.

Po I wojnie światowej teren obecnego miasta podlegał silnym przekształceniom przestrzennym i funkcjonalnym. Dominowała zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna, koncentrująca się na zachód od linii torów kolejowych. Równocześnie zacierała się powoli granica między trzema wydzielonymi osadami (rozpatrywana w kategoriach gęstości zabudowy), wciąż jednak pozostawały silne różnice funkcjonalne. Pełniące dotychczas funkcje miejskie Żabikowo jako jedyne w naturalny sposób przejęło funkcje centrum. Lubońskie fabryki przetrwały okres I wojny światowej bez zniszczeń i zostały następnie wykupione przez polskich inwestorów, co można również opisać jako symboliczne domknięcie się etapu dekolonizacji. Co ciekawe dla przedstawianej historii, w roku 1933 pojawiła się możliwość włączenia podmiejskiej osady przemysłowo-rolniczej w granice administracyjne miasta Poznania, dając mu szerszą perspektywę rozrostu terytorialnego. Realizacja tego zamierzenia uzależniona była od opinii gremiów samorządu poznańskiego. Projekt „wchłonięcia” Lubonia jednak upadł – formalnie z powodów ekonomicznych, lecz w praktyce było to spowodowane osobisto-politycznymi antypatiami ówczesnych władz i miejscowych działaczy (Szczepaniak, 2018). Był to, z perspektywy historycznej, pierwszy krok w kierunku powstania satelitarne Lubonia.

Po II wojnie światowej teren obecnego miasta wciąż składał się z trzech osad, a dominująca działalność przemysłowa toczyła się w znacjonalizowanych Fabryce Chemicznej (później Poznańskie Zakłady Nawozów Fosforowych) oraz Zakładach Ziemniaczanych i Fabryce Drożdży. W 1954 r. wydano rozporządzenie Prezesa Rady Ministrów nadające dotychczasowym sąsiadującym z osadą przemysłową wsiom status miasta. Od tego momentu datuje się Luboń jako jednostkę miejską, mającą formalny status, powstałą

z połączenia trzech autonomicznych organizmów wiejskich, co po dziś dzień jest widoczne w jego strukturze przestrzennej i społecznej. Jego „kapitał założycielski” nie był imponujący w momencie powstania, co wpłynęło, naszym zdaniem, na wytworzenie w praktyce relacji satelitarnej. Można skonstatować fakty towarzyszące decyzjom politycznym jako uznanie potrzeby wyodrębnienia się nowego bytu miejskiego. Relacja satelitarna była w związku z tym nie tyle składnikiem decyzji administracyjnej ówczesnych władz państwowych, co następstwem ewolucji przestrzenno-społecznej, która miała miejsce w kilku kolejnych dziesięcioleciach.

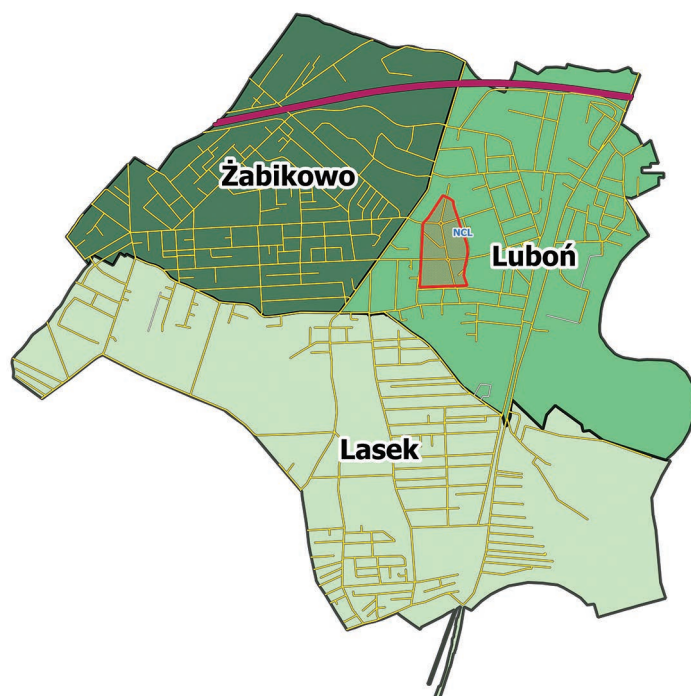
Co ciekawe, powstaniu „socjalistycznego Lubonia” towarzyszyła legenda nawiązująca do buntu robotniczego z okresu międzywojennego, który miał uzasadnić powstanie miasta jako miasta robotników. W pewnym sensie zatem miejskość Lubonia ufundowana została na zaplanowanej, pruskiej industrializacji. Jego urbanizacja była zaś konsekwencją społecznego konstruktywizmu i planowania w duchu realnego socjalizmu połowy lat pięćdziesiątych XX w.

Prawdziwie miejski rozwój Lubonia rozpoczął się pięć lat po uzyskaniu praw miejskich, kiedy założona w 1959 r. Międzyzakładowa Spółdzielnia Mieszkaniowa „Lubonianka” rozpoczęła budowę bloków mieszkalnych na terenie pierwszego i przez długi czas jedyne w mieście osiedla z tzw. wielkiej płyty.

Nowo powstały Luboń rozwijał się dość dynamicznie przez kolejne 35 lat (do przełomu związanego z upadkiem realnego socjalizmu w Polsce). Rosło znaczenie przemysłu chemicznego, stanowiącego jednocześnie coraz większe obciążenie środowiskowe, co odnotowywały analizy stanu zanieczyszczenia, aż do pozycji jednego z największych „trucielei” w skali Polski ze względu na wylewisko ługów pokrystalicznych na nieuszczelnionym podłożu, związane z produkcją fluorku glinu (czynne w latach 1971–1992). W okresie po roku 1954 miasto rozwijało się w sposób integralny i względnie niezależny od sąsiedniego miasta centralnego, budując bazę życiową dla mieszkańców i rozwijając swój potencjał przemysłowy.

Warto dodać, że istotnym czynnikiem decydującym o ewolucji miasta po upadku realnego socjalizmu były konsekwencje decyzji neoliberalnie zorientowanych władz. Miasto w ich rezultacie nie stało się udziałowcem we własności prywatyzowanych zakładów (choć była taka możliwość). Można to traktować jako element specyfiki lokalnej polityki przestrzennej lat dziewięćdziesiątych XX w., unikającej ryzyka, pozostawiającej decyzje inwestycyjne prywatnym inwestorom. Po zakończeniu pierwszej dekady XXI w. procesy intensywnej urbanizacji nie ustały. Miasto podlegało presji

suburbanizacyjnej sąsiedniej metropolii i osiągnęło gęstość zaludnienia porównywalną z Poznaniem, wynoszącą ponad 2000 osób/km² (obecnie jest to ponad 2300 osób/km²). Warto przy tym wspomnieć, że Luboń od roku 1960 podwoił liczbę ludności. Z poziomu ok. 14,5 tys. mieszkańców w roku 1960 osiągnął 31,5 tys. w roku 2020. W tytułowym kontekście warto szczególnej refleksji poddać współczesne uwarunkowania, zwracając uwagę na aspekt instytucjonalny samorządowej wspólnoty miasta satelitarne.



Rysunek 1. Obraz Lubonia z podziałem na obszary byłych wsi Żabikowo, Luboń, Lasek, z wpisaniem w mapę Nowym Centrum Lubonia

Źródło: opracowanie własne na podstawie publicznie dostępnych danych przestrzennych.

Szczególnym miejscem na mapie miasta jest tzw. Nowe Centrum Lubonia – NCL. Wprawdzie w strukturze miasta NCL swoją centralność realizuje tylko poprzez położenie przestrzenne, lecz jego rola nie pozostaje bez znaczenia. Na wcześniej niezagospodarowanych terenach rolniczych powstało typowe osiedle deweloperskie, budowane etapami przez różnych wykonawców i projektowane przez różne podmioty, ze zwartą

zabudową mieszkaniową, osiedlami grodzonymi i, jeszcze do niedawna, wyposażone jedynie w drogi gruntowe. Ze względu na niskie ceny nieruchomości w porównaniu z innymi lokalizacjami w aglomeracji poznańskiej było ono początkowo naturalnym rezerwuarem mieszkaniowym dla niższej klasy średniej, szukającej korzystnej cenowo i akceptowalnej lokalizacyjnie nieruchomości. Z czasem duża część nabywców mieszkań w Nowym Centrum Lubonia zmieniła swoją sytuację finansową i/lub rodzinną, decydując się na dalszą zmianę miejsca zamieszkania, a dotychczasową nieruchomość przeznaczając pod wynajem. Doprowadziło to do stworzenia swoistej mieszanki w tkance społecznej osiedla, w której stosunkowo duży odsetek stanowią osoby przebywające tam tymczasowo, na czas trwania umowy najmu, a stali mieszkańcy to przede wszystkim młode rodziny na różnym etapie rozwoju. Analiza opinii mieszkańców tej części miasta (w zestawieniu z ogółem lubonian) pozwala, zdaniem autorów, uchwycić specyfikę „satelitarnej tożsamości”.

Współczesny Luboń na podstawie zebranego materiału empirycznego

W przypadku Lubonia, nie tak bardzo zresztą różniącego się od innych gmin w Polsce, główną determinantą i motorem działań władz miejskich jest zaspokojenie podstawowych potrzeb mieszkańców. Zespół badawczy odniósł nawet wrażenie, czy to podczas spotkania fokusowego, czy wywiadów pogłębionych, że te potrzeby są na tyle palące, iż determinują całość kształt funkcjonowania samorządu. Posłużmy się fragmentem wypowiedzi urzędnika miejskiego:

Jeżeli będzie nam dane tylko pracować tak, jak do tej pory pracujemy, to możemy to miejsce tak kształtować, żeby można było spokojnie, w przyjaznym środowisku żyć, pracować, bądź tylko spać, aby jeżdżąc gdzieś do pracy, mieć zagospodarowane wspólne tereny zielone, rekreacyjne, mieć dobrą infrastrukturę szkolną, infrastrukturę sportową, dobrą komunikację (UM 1, K).

Na powierzchni 13 km² w mieście zamieszkuje obecnie ponad 30 tys. mieszkańców, a potrzeby inwestycyjne związane z infrastrukturą techniczną wciąż są najważniejsze. Jednocześnie głównymi źródłami dochodów miasta są: udział w podatku dochodowym od osób fizycznych i prawnych, dość ograniczone wpływy z podatków i opłat lokalnych oraz transfery z budżetu

centralnego (czy to subwencje i dotacje, czy środki pozyskiwane w ramach dofinansowań inwestycyjnych). W roku 2021 udział podatków i opłat lokalnych w dochodach własnych miasta wynosił 36%, natomiast dochodów z udziału w PIT i CIT – 56% (w dochodach ogółem było to odpowiednio 18% i 28%). Zdecydowanie niewielkie znaczenie mają przychody związane z gospodarowaniem majątkiem miasta (ich udział w dochodach własnych w 2021 r. stanowił 3% (*Sprawozdania Burmistrza Miasta Luboń*)). W obliczu tej perspektywy trudno mówić o przełamywaniu impasu związanego z zapóźnieniem infrastrukturalnym (niedostatki w zakresie infrastruktury drogowej, kanalizacji deszczowej czy niektórych elementów infrastruktury społecznej). Znaczna część dróg, szczególnie mniejszych, mających typowo lokalny charakter, pozostała nieutwardzona i nie w pełni wyposażona w kanalizację sanitarną, deszczową czy gazociąg. Z jednej strony wpływało to na komfort życia mieszkańców, z drugiej jednak wywoływało i wywołuje ich silną presję na władze lokalne związaną z oczekiwaniem zaspokojenia tych potrzeb. W obliczu ograniczonych środków budżetowych przyjmują one jednak strategię powolnej drogi rozwojowej. Posłużmy się kolejną wypowiedzią urzędnika:

[Nasze główne wyzwanie] to utrzymanie [...] płynności finansowej i zdolności inwestycyjnej. [...] Widzę szansę na to, że realizując infrastrukturę drogową w takim tempie jak do tej pory, nam się to udaje, z pozyskiwaniem środków zewnętrznych, w sposób widoczny zmniejszymy ilość nieutwardzonych dróg (UM 1, K).

Można tu pisać o pewnej defensywności strategii zarządzania samorządem lokalnym, co ilustruje kolejna wypowiedź:

Jeśli chodzi o te wyzwania, to muszę się powtórzyć – jest to utrzymanie naszej płynności finansowej i zdolności inwestycyjnej, przy zmniejszających się dochodach. To jest największe wyzwanie. Wyzwanie, aby przetrwać tak naprawdę (UM 1, K).

Wybrane rezultaty badań ilościowych

Przedmiotem badania były deklaracje dotyczące przeszłych zachowań, obszar wiedzy i opinii badanych dotyczący miasta, w którym żyją. Nie są to bezpośrednie miary empiryczne tożsamości. Zakładamy jednak, że wspomniane zachowania, wiedza i wyobrażenia są inferencyjnym wskaźnikiem tożsamości pojmowanej w sposób, jaki naszkicował Tadeusz Paleczny (2008).

Tabela 1. Ustosunkowanie się do zdania dotyczącego poczucia związku z miastem i mieszkańcami: *Czuję się mocno związany/związana z Luboniem/mieszkańcami Lubonia* (2021 – N = 276; 2022 – N = 185).

	Częstość* 2021	Częstość* 2021 (w %)	Częstość* 2022	Częstość* 2022 (w %)	Częstość** 2021	Częstość** 2022
Zdecydowanie się zgadzam	72	25,9	36	19,5	39	14,0
Raczej się zgadzam	88	31,7	54	29,2	87	31,3
Trudno powiedzieć	56	20,1	26	14,1	60	21,6
Raczej się nie zgadzam	45	16,2	38	20,5	60	21,6
Zdecydowanie się nie zgadzam	15	5,4	26	14,1	29	10,4
Ogółem	276	99,3	180	97,3	275	98,9
Systemowe braki danych	2	,7	2,7	2,7	3	1,1
Ogółem	278	100,0	185	100,0	278	100,0

* Dane dotyczące związku badanego/badanej z miastem Luboń.

** Dane dotyczące związku badanego/badanej z innymi mieszkańcami Lubonia.

Źródło: opracowanie własne na podstawie analizy z badania ilościowego z lat 2021 i 2022.

Istotne wydają się w tym zakresie dwa ogólne zagadnienia: deklaratywne poczucie związku z miastem oraz poczucie związku z innymi mieszkańcami Lubonia. Jak wynika z tabeli 1, znacząca interpretacyjnie jest dysproporcja pomiędzy deklaracjami związku z miastem na poziomie 58% wobec nieco ponad 45% deklaracji związku z innymi mieszkańcami. Warto również odnotować, że w badaniu mieszkańców NCL (2022 r.) poziom deklaratywnego związku z miastem ewentualnie miejscem (w tym przypadku NCL lub, szerzej, Luboniem) był statystycznie znacząco niższy. Zadano też pytanie (zob. tab. 2) o skłonność do spędzania wolnego czasu w mieście i poza nim jako wskaźnik przywiązania do miasta. Dominują tutaj deklaracje spędzania wolnego czasu w Luboniu (61,9%). Co ciekawe, w badaniu z 2022 r., koncentrującym się na mieszkańcach Nowego Centrum Lubonia, deklaracje spędzania czasu wolnego „na miejscu” były znacząco niższe

(42%), pojawiła się także kategoria osób, które spędzały czas w Luboniu, ale poza NCL (14%).

Tabela 2. Odpowiedzi na pytanie: *Gdzie najczęściej spędzałem/spędzałam czas wolny w ciągu ostatnich 12 miesięcy?*

Badanie 2021 r.		Częstość	Procent	Badanie 2022 r. (NCL)	Częstość	Procent
Miejsce	W miejscu zamieszkania (w Luboniu)	172	61,9	W miejscu zamieszkania (na terenie NCL)	78	42,2
	Głównie w Poznaniu	40	14,4	Głównie w Poznaniu	37	20,0
	Poza Lubonią i Poznaniem	62	22,3	Poza NCL i Poznaniem	39	21,1
	Ogółem	274	98,6	Na terenie Lubonia poza NCL	26	14,1
Braki danych	Systemowe braki danych	4	1,4	Ogółem	180	97,3
Ogółem		278	100,0			

Źródło: opracowanie własne na podstawie analizy badań ilościowych z lat 2021 i 2022.

Zaprezentowane dane budują intrygujący obraz tożsamości mieszkańców miasta, w którym poziom deklarowanego związku z miastem (sfera symboliczna) jest znacząco statystycznie wyższy niż deklarowany związek z innymi mieszkańcami miasta, przy jednoczesnych deklaracjach spędzania wolnego czasu na terenie Lubonia, a nie poza nim. Gdy zadaliśmy pytania o kolejne elementy symbolicznej obecności miasta w świadomości mieszkańców: o lokalizację centrum miasta, ujawnił się bardzo złożony i niejednoznaczny obraz, jednocześnie podporządkowany miejscu zamieszkania konkretnych mieszkańców na terenie Lubonia (NCL, Spółdzielnia Luboniana). Centrum utożsamiane było również z Urzędem Miasta przy placu Bojanowskiego lub z większym zagęszczeniem interakcji (centrum handlowe „Pajo” i zlokalizowany tam supermarket). Symptomatyczna jest już sama wielość wskazanych miejsc i ich różny charakter. Intrygujące jest też ograniczone pokrywanie się miejsc, w których znajduje się deklaratywne centrum, oraz miejsc, w których badani spędzają wolny czas. Tutaj analogicznie znalazło się kilka typów opinii, z dominującymi trzema „destynacjami”: (a) „Wzgórzem Papieskim” w północnej części miasta, (b) „Plażą Miejską” nad Wartą

(południowo-wschodnia część miasta) oraz licznymi innymi miejscami, zależnie od zamieszkania respondentów. Interesujący jest obraz mieszkańca/ mieszkanki Lubonia, jaki wyłania się z badania. Posłużyliśmy się w tym przypadku listą autodeklaracji dotyczących licznych kwestii: od deklaratywnej znajomości historii miasta po dobre wyrażanie się o swoim mieście. Odpowiedzi respondentów dla większej czytelności poddane zostały analizie korelacji parami (por. tab. 3).

Tabela 3. Korelacje parami autowyoobrażeń mieszkańców Lubonia

Czy Pana/Pani zdaniem mieszkańcy Lubonia...		(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)
(1) Dbają o czystość?	Współczynnik korelacji	–								
	Istotność (jednostronna)	,								
	<i>N</i>	272								
(2) Znąją historię swojego miasta?	Współczynnik korelacji	,375**	–							
	Istotność (jednostronna)	,000	,							
	<i>N</i>	270	272							
(3) Pracują nieodpłatnie dla potrzeb swojej społeczności lokalnej?	Współczynnik korelacji	,267**	,507**	–						
	Istotność (jednostronna)	,000	,000	,						
	<i>N</i>	268	270	270						
(4) Płacą podatki w Luboniu?	Współczynnik korelacji	,270**	,286**	,135*	–					
	Istotność (jednostronna)	,000	,000	,013	,					
	<i>N</i>	271	271	269	273					
(5) Szybko integrują się z nowymi mieszkańcami Lubonia?	Współczynnik korelacji	,230**	,237**	,310**	,223**	–				
	Istotność (jednostronna)	,000	,000	,000	,000	,				
	<i>N</i>	271	271	269	272	273				
(6) Wspierają lokalny handel swoimi zakupami?	Współczynnik korelacji	,309**	,275**	,221**	,297**	,419**	–			
	Istotność (jednostronna)	,000	,000	,000	,000	,000	,			
	<i>N</i>	272	272	270	273	273	274			

Czy Pana/Pani zdaniem mieszkańcy Lubonia...		(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)
(7) Korzystają z ofert instytucji kultury proponowanych w Luboniu?	Współczynnik korelacji	,148**	,226**	,264**	,191**	,235**	,296**	–		
	Istotność (jednostronna)	,008	,000	,000	,001	,000	,000	,		
	N	269	271	269	270	270	271	271		
(8) Uczestniczą w lokalnych wydarzeniach kulturalnych, jak Dni Lubonia?	Współczynnik korelacji	,190**	,118*	,089	,203**	,271**	,334**	,446**	–	
	Istotność (jednostronna)	,001	,026	,073	,000	,000	,000	,000	,	
	N	270	272	270	271	271	272	271	272	
(9) Dobrze się wyrażają o swoim mieście w rozmowach z innymi?	Współczynnik korelacji	,401**	,345**	,196**	,316**	,275**	,297**	,242**	,278**	–
	Istotność (jednostronna)	,000	,000	,001	,000	,000	,000	,000	,000	,
	N	272	272	270	273	273	274	271	272	274

* Korelacja istotna na poziomie 0,05 (jednostronnie).

** Korelacja istotna na poziomie 0,01 (jednostronnie).

Źródło: opracowanie własne na podstawie analizy badań ilościowych z lat 2021 i 2022.

Obraz mieszkańca Lubonia, na podstawie autowyoobrażeń, zawiera kilka interesujących elementów. Największą wartość współczynnik korelacji rho-Spearmana osiąga, gdy przeanalizujemy związek pomiędzy autowyoobrażeniem na temat znajomości przez lubonian historii swojego miasta i pracy nieodpłatnej dla dobra społeczności lokalnej oraz dobrego wyrażania się o swoim mieście w rozmowach z innymi. Podobnie wysokie wartości korelacji obserwujemy w przypadku wspierania lokalnego handlu swoimi zakupami przez mieszkańców oraz szybkiego integrowania się mieszkańców Lubonia z nowymi mieszkańcami miasta, a także wartości współczynnika w przypadku autodeklaracji dotyczącej uczestnictwa w lokalnych wydarzeniach i korzystania z ofert instytucji kultury. Związek tych odpowiedzi potwierdza analiza czynnikowa (metodą wyodrębniania czynników głównych), która wskazuje dwa istotne czynniki, jakie da się wyróżnić na podstawie przywołanego bloku pytań: powiązania znajomości historii miasta z postawami zaangażowania lokalnego oraz uczestnictwa w kulturze i korzystania z oferty instytucji kultury Lubonia.

W ramach badań zapytaliśmy również, w formie pytania otwartego, o oczekiwania wobec władzy lokalnej (*Jakie inwestycje Pana/Pani zdaniem powinny być zrealizowane w pierwszej kolejności?*). Dominowały tu, zgodnie

z obrazem z wywiadów eksperckich, oczekiwania dotyczące infrastruktury rekreacyjnej (basen, boiska sportowe), dróg, w tym nieliczne, choć pojawiające się, postulaty wyznaczania/budowy dróg rowerowych, oraz dbałości o obszary czynne biologicznie.

Dyskusja

Wyniki badań ilościowych wskazują na specyficzny, nieco zakamuflowany, kryzys tożsamości miasta, który lepiej widać, gdy analizujemy np. zaskakującą wielość odpowiedzi „trudno powiedzieć” odnoszących się do najistotniejszych zagadnień funkcjonowania społecznego miasta. Co interesujące, obraz nie jest negatywny, ale raczej niejednoznaczny, skoncentrowany na określonych polach zainteresowania, właściwych miejscu zamieszkania i pozycji życiowej poszczególnych jednostek, a także silnie związany ze sferą dziedzictwa miasta satelitarnego. Mamy zatem zależnie od miejsca zamieszkania konkretnego mieszkańca zlokalizowane centrum miasta, ale również miejsca spędzania wolnego czasu, a kwestie kompetencji obywatelskich wiążą się z wiedzą na temat historii miasta. W pewnym sensie potencjał „oddolnej autopojetyczności” wydaje się zwrócony raczej wstecz, w kierunku tradycyjnej tożsamości historycznej, niż w stronę sfery samorganizacji zorientowanej na rozwiązywanie współczesnych problemów, w formie np. wyzwań rozwojowych. Niejako w odpowiedzi na to ujawnia się koncentracja władz lokalnych na zadaniach inwestycyjnych, przy jednoczesnej konieczności zapewnienia podstawowych usług społecznych – jak szkolnictwo podstawowe i średnie czy opieka społeczna – skłaniająca do skupienia wysiłków na pozyskiwaniu środków zewnętrznych, uzupełnianych skromnym wkładem własnym. Władze samorządowe oferowały zatem coś na kształt „wariantu podstawowego” usług, skupiając się na zaspokojeniu szeroko rozumianej potrzeby bezpieczeństwa. Paradoksalnie, z naszych badań wynika, że tego właśnie oczekiwali i oczekują mieszkańcy. Analogicznie, analiza lokalnie wykorzystywanych kanałów komunikacji wskazywała, że jest to główna, głośno artykułowana potrzeba. Infrastruktura techniczna – chodniki, drogi, kanalizacja – staje się obszarem presji społecznej, a z drugiej strony przesłanką oceny efektywności działań zarządczych Urzędu Miasta.

Stosunkowo nieliczne głosy wskazywały na przestrzeń rekreacji i wypoczynku, tereny zielone czy obiekty infrastruktury społecznej, jak szkoły czy przedszkola. Zupełnie nieliczne akcentowały potrzeby budowy bezpiecznych szlaków rowerowych czy rewitalizacji. Jednocześnie brak głosów

domagających się szerszego włączenia społecznego, działań konsultacyjnych czy wspomaganie oddolnych inicjatyw. Dominowała postawa, którą można określić jako roszczeniową, a w najlepszym razie jako obojętność lub milczące przyzwolenie.

Wydawać by się mogło, że pomocna może być współpraca w szerszych grupach – w ramach gmin powiatu czy całej metropolii. Współpraca ta w wybranych obszarach realizuje się z powodzeniem, niemniej trudno za jej pomocą substytuować dalej idące strategie rozwojowe. Miasto Luboń wspólnie z gminami zrzeszonymi w Zarządzie Transportu Miejskiego realizuje politykę transportową; jako udziałowiec spółki Aquanet zapewnia mieszkańcom dostęp do infrastruktury wodno-kanalizacyjnej; współpracując z władzami województwa, aktywnie uczestniczy w rozwoju kolei metropolitalnej; w ramach współpracy międzygminnej realizuje zadania związane z gospodarowaniem odpadami czy pomocą społeczną (we współpracy z powiatem między innymi dofinansowuje usuwanie azbestu). Są to działania, których samodzielna realizacja byłaby niemożliwa lub trudna organizacyjnie czy ekonomicznie, a także te, do których miasto zostało zaproszone. Nieliczne stanowią wynik indywidualnych dążeń bądź własnej inicjatywy, a i te w większości motywowane są ekonomicznie. Trudno traktować to jako zarzut wobec władz lokalnych, szczególnie w obliczu ograniczonych środków finansowych. Jednoznacznie dowodzi to skoncentrowania na kluczowym zasobie, jakim są mieszkańcy, i konieczności zaspokojenia ich potrzeb. Ci natomiast, funkcjonując w miejskiej przestrzeni, jasno formułują i adresują swoje potrzeby.

Co znamienne, w Luboniu te komunikaty są komunikatami wewnętrznymi. We władzach miasta nie znajdziemy przedstawicieli ogólnopolskich partii czy innych ponadlokalnych organizacji. W obecnej kadencji samorządu w ich skład wchodzi lokalne komitety i stowarzyszenia, które w całości tworzone są przez mieszkańców, dla mieszkańców i spośród mieszkańców. Wydaje się, że wniosek o wyraźnie samozwrotnym charakterze polityki lokalnej ma tutaj silne oparcie w materiale jakościowym, przy czym można, rzecz jasna, zapytać, na ile „autopojetyczność tożsamości” jest immanentną cechą dominujących form samorządu, a w każdym razie w modelu bliższym perspektywie administrowania niż np. aktywnej polityki zorientowanej choćby na atrakcyjność inwestycyjną czy realizację dalej idących celów rozwojowych. Co interesujące, tendencja ta na poziomie społeczności mieszkańców, szczególnie tych związanych z NCL, jest znacznie mniej widoczna, w związku z czym wyłania się wyraźniej obraz kryzysu tożsamości bądź obraz niewyartykułowania tożsamości.

Wnioski i rekomendacje

Odpowiadając na pytania badawcze, najbardziej narzucającym się wnioskiem z badania jest, pozostawiająca istotne konsekwencje, tendencja do systemowej samozwrotności na poziomie komunikacji na osi: lokalne władze miasta – mieszkańcy.

Odnosząc się do pierwszego pytania (*Na ile satelitarność miasta pojawia się w obecnych konstruktach tożsamościowych?*), warto wskazać na swoisty syndrom tożsamościowego dymorfizmu. Z jednej strony wyłania się obraz tradycyjnej tożsamości opartej na historii miasta, z drugiej zaś tożsamość budowana jest na powiązaniu z miejscem, a wówczas ma dużo bardziej „powierzchnowy” charakter, co świetnie ilustruje zdecydowanie rudymenatny charakter oczekiwań kierowanych przez część mieszkańców do władz miejskich.

Kolejne wnioski koncentrują się wokół drugiego pytania badawczego (*Jaki jest profil instytucjonalny zarządzania miastem satelitarnym?*). Po pierwsze, na poziomie władz lokalnych wyraźnie dostrzegalne jest posługiwanie się tradycyjnie pojmowaną tożsamością, opartą na wizji, ciągłości, po drugie zaś, koncentracja na sferze zaspokojenia podstawowych potrzeb mieszkańców. Pierwsze, w sposób naturalny, wydają się wynikać z wspólnotocentryczności samorządu lokalnego i orientacji na zbiorowości mieszkańców długotrwale związane z miejscem oraz będące np. publicznością lokalnych mediów, w tym lokalnej prasy czy przekazów kierowanych przez władze miasta. W pewnej opozycji do wspomnianej tożsamości pozostają zarówno mieszkańcy wyzbyci historycznej pamięci, z powodu niezbyt długiego zamieszkiwania, czy też migranci, którzy w coraz bardziej znaczącej liczbie zamieszkują miasto. Efektem tego jest niejednoznaczność symboliki przestrzeni miasta (co ilustruje wielość „centrów” miasta w deklaracjach), ale też przywiązanie raczej do konkretnego miejsca zamieszkania (konkretnego osiedla czy obszaru dawnej wsi) niż do całości przestrzennej miasta. Specyfiką Lubonia jest to, że wspomniana grupa „mniej autopojetyczna” jest relatywnie liczna, co wpływa na dynamikę społeczności mieszkańców.

Konsekwencją dostrzeżonej tendencji jest, naszym zdaniem, słabe zaangażowanie, szczególnie widoczne, gdy analizowaliśmy opinie mieszkańców Nowego Centrum Lubonia, a także syndrom roszczeniowości, zarejestrowany również w analizie materiału jakościowego. Nasuwa się oczywiście pytanie, na ile wskazany obraz samorządu miejskiego jest typowy i wynika

po prostu z formy samorządu opartego na udziale w wyborach lokalnych i imperatywie reprezentacji interesów wyborców, na ile zaś jest elementem wyboru kształtu polityki lokalnej ewentualnie swoistej kultury organizacyjnej wdrażanej przez samorządowców miasta satelitarne, funkcjonujących w warunkach demokracji lokalnej już od ponad trzydziestu lat.

Literatura

- Bański, J. (2008). Strefa podmiejska – już nie miasto, jeszcze nie wieś. W: A. Jezierska-Thole, L. Kozłowski (red.), *Gospodarka przestrzenna w strefie kontinuum miejsko-wiejskiego w Polsce* (ss. 29–44). Toruń: Instytut Gospodarki i Przestrzennego Zagospodarowania PAN.
- Baraldi, C., Corsi, G., Esposito, E. (2021). *Unlocking Luhmann: A Keyword Introduction to Systems Theory*. Bielefeld: Bielefeld University Press.
- Bauman, Z. (2006). *Życie na przemiał*. Kraków: Wydawnictwo Literackie.
- Bernaciak, A. (2015). Przekształcenia strefy kontinuum w przestrzeni aglomeracji w kontekście postulatów rozwoju trwałego i zrównoważonego. *Studia i Prace WNEiZ US*, (42/2), 137–147. <https://doi.org/10.18276/sip.2015.42/2-12>.
- Bertalanffy, L., von. (1984). *Ogólna teoria systemów. Podstawy, rozwój, zastosowania*, tłum. E. Woydyłło-Woźniak. Warszawa: Państwowe Wydawnictwo Naukowe.
- Dymnicka, M., Starosta, P. (2018). Tożsamość i przynależność do miasta w dobie globalizacji. *Miscellanea Anthropologica et Sociologica*, 19(1), 83–100. <https://doi.org/10.26881/maes.2018.1.06>.
- Flis, M. (2004). Etyczny wymiar tożsamości kulturowej. W: M. Flis (red.), *Etyczny wymiar tożsamości kulturowej. Studia z antropologii społecznej* (ss. 11–24). Kraków: Zakład Wydawniczy Nomos.
- Giddens, A. (2001). *Nowoczesność i tożsamość. „Ja” i społeczeństwo w epoce późnej nowoczesności*. Warszawa: Wydawnictwo Naukowe PWN.
- Harasimowicz, A. (2018). Suburbanizacja a rola obszarów otaczających miasto – ujęcie teoretyczne. *Studia Miejskie*, 29, 115–130.
- Kajdanek, K. (2011). Suburbanizacja w Polsce – pejzaż społeczno-przestrzenny. *Przegląd Socjologiczny*, 60(2–3), 303–320.
- Kaufmann, J.-C. (2022). Jak powstają normy w demokracji. *Przegląd Krytyczny*, 4(1), 17–26. <https://doi.org/10.14746/pk.2022.4.1.2>.
- Kosznicki, A. (2017). Tożsamość przestrzenna w badaniu przestrzeni miejskiej: przykład gdańskiej dzielnicy Oliwa. *Przestrzeń Społeczna (Social Space)*, 7, 1(13), 94–111.
- Madanipour, A. (2017). *Cities in Time: Temporary Urbanism and the Future of the City*. London: Bloomsbury Publishing.
- Madurowicz, M. (2017). *Ciągłość miasta. Prolegomena*. Warszawa: Wydawnictwa Uniwersytetu Warszawskiego.
- Mierzejewska, L. (2011). Przestrzeń publiczna strefy podmiejskiej (na przykładzie Poznania). *Rozwój Regionalny i Polityka Regionalna*, (15), 85–97.

- Montgomery, J. (2017). *The New Wealth of Cities: City Dynamics and the Fifth Wave*. Abingdon: Routledge.
- Moreno, C., Allam, Z., Chabaud, D., Gall, C., Pratlong, F. (2021). Introducing the „15-Minute City”: Sustainability, Resilience and Place Identity in Future Post-Pandemic Cities. *Smart Cities*, 4, 93–111. <https://doi.org/10.3390/smartcities4010006>.
- OECD (2012). *Compact City Policies: A Comparative Assessment*, OECD Green Growth Studies. OECD Publishing.
- Paleczny, T. (2008). *Socjologia tożsamości*. Kraków: Oficyna Wydawnicza AFM Krakowskie Towarzystwo Edukacyjne Sp. z o.o.
- Panigrahi, S. (2015). Dismantling Chronology in Italo Calvino’s „INVISIBLE CITIES”. *The Explicator*, 73(4), 235–238. <https://doi.org/10.1080/00144940.2015.1084979>.
- Rybicki, P. (1960). Problematyka środowiska miejskiego. *Przegląd Socjologiczny/Sociological Review*, 14(1), 7–40.
- Smolarkiewicz, E., Kubera, J. (2017). Wprowadzenie. Tożsamość i identyfikacje. Propozycje teoretyczne – doświadczenia badawcze. *Człowiek i Społeczeństwo*, 44, 7–13. *Sprawozdania Burmistrza Miasta Luboń z wykonania budżetu za lata 2018–2021*. <https://nacoidamojepieniadze.pl/budzet-miasta/lubon/2021> (dostęp: 22.09.2022).
- Stanny, M., Śliwowska, Z., Hoffmann, R. (2016). Miasto–wieś: dychotomia czy continuum? Rozważania osadzone w trzech kontekstach: socjologicznym, ekonomicznym i geograficznym. *Zeszyty Naukowe Wydziału Nauk Ekonomicznych* (Politechnika Koszalińska), 1(20), 265–279.
- Szczepaniak, I. (2018). *Dzieje Ziemi Lubońskiej. Historia Lasku, Lubonia i Żabikowa od czasów najdawniejszych do utworzenia Miasta*. Luboń: Ośrodek Kultury w Luboniu.
- Szczepański, M.S., Śliz, A. (2019). Tożsamość mieszkańców polskich miast. Kilka refleksji socjologicznych. *Miscellanea Anthropologica et Sociologica*, 20(4), 13–24.