

prof. dr hab. inż. Jacek Szoftysek

E-mail: szoftysek@uekat.pl

Uniwersytet Ekonomiczny w Katowicach, Wydział Zarządzania, Katedra Logistyki Społecznej

Miasto jako obiekt „ideologicznego” zarządzania logistycznego

The city as an object of "ideological" logistics management

Decyzje logistyczne, podejmowane w ramach logistyki miasta, wydają się mieć raczej obiektywny charakter. Obserwacje funkcjonowania miast wskazują jednak na coś zupełnie innego — u podstaw tych decyzji znajdujemy przesłanki ideologiczne. Artykuł poświęcony jest temu właśnie zagadnieniu.

Słowa kluczowe:

logistyka miasta, ideologia, zarządzanie logistyczne, pomysł na miasto

Logistics' decisions taken as a part of the city logistics tend to be rather objective in their nature. Observations of the functioning of cities, however, indicate something completely different — at the basis of these decisions we find ideological premises. The paper is dedicated to this issue.

Key words:

city logistics, ideology, logistics management, idea for a city

Miasto jako zjawisko materialne i duchowe

Rozmowy o miastach często przypominają rozmowy o wszystkim i niczym, bo każdy dyskutant ma swój indywidualny pogląd, bazujący na doświadczeniu miasta i na własnej wiedzy oraz przekonaniach światopoglądowych. Stosunkowo łatwo rozpoczyna się takie rozmowy, bo prawdopodobieństwo spotkania kogoś, kto nigdy w mieście nie był, jest wystarczająco niskie, by stwierdzić, że wszyscy spróbowali „smaku miejskości”. Ciekawie o miastach pisał I. Calvino, włoski pisarz i eseista, zauważając, że:

„...miasto jest jak rusztowanie czy sieć, w której okach każdy może umieszczać to, co chce zapamiętać: nazwiska sławnych ludzi, cnoty, liczby, klasyfikację roślin i minerałów, daty bitew, gwiazdozbiory, części mowy. Pomiędzy każdym pojściem a każdym z punktów swej drogi będzie mógł ustalić związek podobieństwa lub kontrastu, który posłuży pamięci za natychmiastowy punkt odniesienia”¹

(Calvino, 1975, s. 12).

Doświadczenia dnia codziennego wskazują na nasz silny kontekst związany z przestrzenią materialną, gdy mówimy o miastach. To rezultat w głównej mierze nadawania² przez ludzi miastom konkretnego kształtu, funkcji rozmieszczonych (lepiej lub gorzej — mniej lub bardziej trafnie) w przestrzeni. Mówiąc o mieście, mamy więc najczęściej do czynienia z „wy-

twarzaniem” przestrzeni przez ludzi — jej zagospodarowaniem, urządzaniem, zmianą oraz (w większym lub mniejszym zakresie) dbaniem o nią. To wszystko składa się na procesy urbanizacji, gospodarowania, użytkowania, uszlachetniania (gentryfikacji), ściernia się różnych racji (w tym ideologii). Przestrzeń ma wiele swoich wymiarów. „Postrzeganie przestrzeni obejmuje rzeczywistość obiektywną, poddającą się pomiarowi i powtarzalnym obserwacjom oraz uwzględnia geometryczne i logiczne relacje, jakie zachodzą pomiędzy wyróżnionymi obiektami. Percepcja środowiska dotyczy otoczenia, w którym żyje człowiek. Na poziomie środowiska rozpatruje się bezpośrednie relacje o charakterze społecznym, ekonomicznym, terytorialnym. Środowisko zawsze należy do kogoś, nie jest obiektem w sensie fizycznym. Percepcja środowiska powinna być traktowana jako akt narzucony, ponieważ zazwyczaj jest wywołana przez sposób zorganizowania społecznego, przez normy zachowań grupowych oraz przez historię, kulturę, język, tradycję. Trzecim w omawianej kolejności poziomem jest percepcja miejsca, w której dominuje zindywidualizowane doświadczenie otoczenia. Doświadczenia świat wypełnia umysł podmiotu, a środowisko zostaje napełnione jednostkowymi uczuciami. Percepcja miejsca powinna być rozważana w kontekście autentycznego przeżycia, a w zdecydowanie mniejszym stopniu w relacji do systematycznego poznania przestrzeni” (Szafrńska, Kaczmarek, 2007, s. 50). Przestrzeń lub też środowisko miasta jest uni-

katowym atrybutem każdego miasta, pozwalającym na jego wyróżnienie spośród wielu innych jednostek osadniczych. Można zaryzykować twierdzenie, że przestrzeń jest silniejszym konstruktorem tożsamości miasta niż zamieszkująca je społeczność. K. Nawratek tak komentuje przestrzeń: „Miejsce (*place*) różni się tym od przestrzeni (*space*), że istnieje jako wyraźny, emocjonalny rdzeń ludzkiego bytowania w świecie. Miejsce posiada swoją esencjonalną autentyczność, ów *genius loci*, który tak uwielbiają architekci” (Nawratek, 2012, s. 30). Jednak przestrzeń może być waloryzowana jedynie przez ludzi, więc poprzez ich odbiór następuje proces dyskontowania wartości estetyczno-emocjonalnych i korzyści przestrzenno-funkcjonalnych. Dlatego stosunek emocjonalny do przestrzeni tworzy miejsce, a ludzie odwiedzający inne miasta (np. turyści) widzą przestrzeń, a nie miejsce — oni prawie nigdy nie związują się z odwiedzanym miastem emocjonalnie, chociaż chętnie wydają o nim opinie, często oceniając je według swoich pierwszych wrażeń. Percepcja środowiska związana jest z zachowaniami przestrzennymi człowieka. Wyobrażenia o zamieszkiwanym miejscu, odnoszone do różnego rodzaju potrzeb człowieka, kształtują ocenę tego miejsca pod kątem ich zaspokojenia, przez co zostaje przypisana mu w sposób bardziej lub mniej świadomy wartość. „Mamy zatem do czynienia ze społeczeństwem, organizującym obszar życia, utrwalającym symbolikę i znaczenia wydarzeń historycznych, umacniającym sfery władzy i przywilejów grupowych” (Szafrńska, Kaczmarek, 2007, s. 50).

Miasto od zawsze było mozaiką klasową, obejmującą różne warstwy społeczne, a obok tych podziałów — przestrzenno-społecznej segregacji jednostek, indywidualizacji zachowań, podziałów według rozmaitych kryteriów (etnicznych, statusu ekonomicznego, społecznego, preferencji itd.).

*„Ludzie idą ulicami, wylamując sobie dłonie ze stawów,
złorzeczą zabeczanym dzieciom, ściskając skronie
pięściami, opierają się o nadrzeczne poręcze, rankiem
budzą się z jednego złego snu i zaczynają drugi.
Przy warsztatach, gdzie co chwila ktoś rozbija sobie palec
młotkiem lub kłuje igłą, czy też nad kolumnami koślawych
cyfr w rejestrach kupców i bankierów albo przed rządami
pustych szklanek na bufetach szynków, dobrze przynajmniej,
że pochylenie głów oszczędza ci niezliczonych spojrzeń.
W domach — jeszcze gorzej, a żeby się o tym przekonać,
nie trzeba nawet wchodzić do środka; latem okna
rozbrzmiewają od kłótni i rozbijanych talerzy”*
(Calvino, 1975, s. 116-117).

Często te stosunki przechodzą od przyjaznych, poprzez obojętne do nieprzyjaznych, czy wręcz wrogich. To sytuacje, które wynikają same z siebie bądź są w bardziej lub mniej świadomy sposób kreowane czy prowokowane. Skutki takiego bytowania obserwujemy w przestrzeni miasta, zauważając jej oznaczanie przez różne grupy społeczne. Powyższe spostrzeże-

nia, daleko niekompletne, dotyczące miasta i miejskości, wiążą dwa nurty postrzegania — perspektywę przestrzeni fizycznej — w oczywisty sposób ograniczonej — oraz pryzmat ludzi — jednostek i zbiorów, wspólnie przeżywających i tworzących miejskość i miasto. Przestrzeń z natury jest ograniczona, co powoduje, że znajdujący się w niej ludzie zmuszeni są do częstszych, bliższych i niekiedy mniej oczekiwanych kontaktów. W takich stosunkach również „uciera się” miejskość (Szołtysek, 2018, s. 130-131). W tym miejscu warto krótko odnieść się do pojęcia miejskości. H. Lefebvre twierdził: „Urok i niepowtarzalność miejsca to również cechy przestrzeni, wzmacniające miejskość. Miejskość zaś stwarza zachętę do współuczestniczenia w niej, czyli *de facto* — do pozostania w mieście, tworząc nową szansę i dla pozostającego w nim, i dla miasta. Mieszkańcy miast wnoszą ze sobą miejskość, nawet jeśli nie przynoszą przy tym (materialnie elementów) tego, co miejskie” (Lefebvre, 2012, s. 195). Miejskość to wszystko to, co towarzyszy życiu miasta — to co wytwarzają ludzie jako rezultat sposobu życia, jego stylu, przekonań, wierzeń itd. oraz ich otoczenie — wytworów materialnych, ukształtowanej przestrzeni, symboliki i ideologii w niej zawartej. To takie pole, na podobieństwo pola magnetycznego, które przyciąga innych do miasta, jak również indukuje siły i chęci do pozostawania w nim. Nietrudno zatem wywieść wniosek (zresztą niezbyt odkrywczy), że miasto to logiczna suma przestrzeni i ludzi.

Na tym etapie rozważań można by pomyśleć, że miasto łatwo jest stworzyć. Wystarczy znaleźć przestrzeń i zasiedlić je ludźmi (Szołtysek, 2018, s. 133). D. Sudjic napisał: „jeśli da się ludziom podstawy bytowania — miejsce do życia i pracy, żywność, wodę i energię elektryczną, a także praworządność, która będzie ich chronić — reszta przyjdzie sama” (Sudjic 2017, s. 76). Oznacza to, że ludzki wymiar miasta wyraza ponad inne troski, z jakimi miasto, a w zasadzie świadomi jego obywatele, muszą się codziennie zderzać. To najpierw ludzie kształtują miasto, by następnie być przez nie kształtowanymi. Dotykamy tu zarówno wymiaru realnego, jak i mistycznego, przynależnego każdemu miastu.

Miasto jako arena konfliktów — miejsce logistyki w ich rozwiązywaniu

Miasto jest organizacją społeczno-przestrzenną, w której genach zakodowany jest konflikt. W mieście tworzy się wspólnota — w wymiarze przynależności do miasta, jego losu, szans i zagrożeń, jak również w aspektach psychologicznych czy socjologicznych. Wspólnota jest też często środowiskiem, w którym potrzeby jej członków są załatwiane — mamy więc

Tabela 1

Przestrzeń konfliktów w mieście w odniesieniu do podstawowych zakresów logistyki miasta

Konflikty		Mobilność	Dostęp do przestrzeni
SFERA	prywatna publiczna	Przemieszczenia środkami prywatnymi lub transportem zbiorowym, zasady parkowania.	Podział miasta na przestrzeń prywatną i publiczną, zasady dostępu do tych przestrzeni.
DOBRO	własne cudze	Orientacja indywidualistyczna, prospołeczna i rywalizacyjna w podejmowaniu decyzji i realizacji przemieszczeń, gotowości do poświęcania dobra własnego na rzecz cudzych korzyści, rezygnacja z egoizmu w przemieszczeniach i udostępnianiu przestrzeni. Kwestie poszanowania środowiska naturalnego, zdrowia i bezpieczeństwa.	
INTERES	własny cudzy	Poziom zaspokojenia własnych potrzeb życiowych, w tym realizowanych przez funkcje miasta, postawa wobec pokusa a liczenie się z cudzym interesem, poziom zaufania. Kwestie kapitału społecznego. Przełożenie na zakres działań miasta i w mieście w oparciu o ekonomię współdzielenia.	
DOBRO	materialne symboliczne	Dobra osobiste, kryteria sprawnościowe (kompetencje, osiągnięcia) oraz moralne (standardy oceny zachowań w grupie), poczucie własnej wartości a sposoby i zakres przemieszczeń, koszty własne i zewnętrzne przemieszczeń, dostęp do przestrzeni miasta i system uprzywilejowania, zwolnień z obowiązków (np. przestrzegania reguł). Tu również kwestie: niepełnosprawni, mniejszości, seniorzy.	

Źródło: Szoltysek, 2018, s. 137, Szoltysek, 2019.

dwa bieguny odniesienia w życiu codziennym — wspólnota oraz miasto. J. Sowa zauważa: „miasto jest strukturą sprzyjającą w naturalny sposób organizacji, byciu razem, rozpoznawaniu się, spotkaniom. Ale też w mieście, przez to nagromadzenie rozmaitych osób o rozmaitych pragnieniach, powstające wspólnoty nie mają charakteru trwałego, mogą się zawiązywać na jakiś czas potrzebny do osiągnięcia jakiegoś celu” (Sowa, 2014, s. 50). W takich przypadkach, chociaż nie tylko, funkcjonowaniu w grupach towarzyszą konflikty — są to sytuacje w miastach nieuniknione. Rozwiązywanie konfliktów w miastach, o ile jest organizowane, polega na próbach stosowania zasad porządku równościowego, co należy uznać raczej za chybione podejście, czy też na zasadach i instytucjach demokratycznego społeczeństwa. Ten drugi sposób też bywa w miastach nieskuteczny, gdyż można zastanawiać się, czy ludzie, między którymi występują wyraźne sprzeczności światopoglądowe lub różnice interesów, mogą dojść do uzgodnienia wspólnego stanowiska w jakiejś dzielącej ich sprawie (Reykowski, 2007, s. 100). Konflikty w mieście wynikają z zakłóceń w relacjach wewnętrznych, gdy jednostki są izolowane z różnych (mniej lub bardziej zrozumiałych i sensownych) powodów, relacji zewnętrznych, gdy obserwujemy procesy wycofania, rezygnacji i niechęci, oraz z powodów terytorialnych — gdy prawo do zajmowania przestrzeni bądź korzystania z niej jest negowane, ograniczane czy utrudniane. Często początek konfliktu bierze się z zaistnienia w tych obszarach sprzeczności interesów. Warto zauważyć, że konflikty często przebiegają w poprzek wymienionych relacji, co oznacza, że mogą to być również sytuacje kumulujące dwie lub trzy relacje (np. teryto-

rialno-wewnętrzna czy terytorialno-zewnętrzna). Często konflikty dotyczą grup społecznościowych czy grup wiekowych. W mieście główne konflikty, jak wynika z obserwacji autora, dotyczą osi problemowej: sfera prywatna — publiczna, dobro własne — cudze, interes własny — cudzy, dobra materialne — dobra symboliczne. W te zakresy doskonale wpisują się konflikty mobilnościowe we współczesnych miastach. Mobilność w aspekcie miast to zdolność i realna możliwość przemieszczania się w obszarze miejskim. To prawo każdego obywatela, wpływające bezpośrednio na zaspokajanie jego codziennych potrzeb, oraz współdeterminujące poczucie jakości życia w mieście. Jakość życia w mieście wpływa zaś na ocenę miasta i jego szanse rozwojowe. Dlatego wszystko, co ogranicza mobilność, jest niepożądane zarówno dla osoby indywidualnej, jak i dla miasta. Idąc tym tropem, można na omówione uprzednio konflikty spojrzeć z perspektywy mobilności — i szerzej — dostępu do przestrzeni (jakiegokolwiek w mieście), jako zjawiska powiązanego z mobilnością. Do tych kwestii przede wszystkim autor odnosi się w tej części artykułu, szczególnie z racji zainteresowań zawodowych — a są nimi kwestie logistyki miasta. Tabela 1 charakteryzuje główne osie konfliktów. Warto tu zaznaczyć, że praktycznie każda sytuacja konfliktowa w tle posiada również aspekty środowiskowe — ponieważ takie czy inne rozwiązanie sytuacji konfliktowej będzie pociągało za sobą zewnętrzne koszty środowiskowe.

Mobilność w mieście rozważana w kontekście konfliktów związana jest z zachowaniami komunikacyjnymi, u podstaw których często centralne miejsce zajmuje egoizm. Zachowania komunikacyjne to de-

cyzje w zakresie sposobu podróży (pokonywania przestrzeni) oraz sam proces realizacji przemieszczenia. Decyzje o sposobie podróżowania podejmowane są na podstawie poglądów, opinii, przekonań, kształtujących wyobrażenie o tym, w jaki sposób można najlepiej dla siebie pokonywać przestrzeń. Jest to niezwykle istotna kwestia w aspekcie prób zmiany zachowań komunikacyjnych w miastach, które wymagają, by dla dobra ogółu (a zatem i w pewnym zakresie również osoby podejmującej decyzję o podróży) zrezygnować z części wygod i zdecydować się na mniej atrakcyjny sposób pokonywania przestrzeni (Szołtysek, 2011, s. 145). Ważną cechą psychiczności człowieka jest obszar jego prywatności — każdy z nas odczuwa od czasu do czasu potrzebę izolacji od otoczenia. Cecha ta, z punktu widzenia zachowań komunikacyjnych w mieście, przekształca się w egoizm kooperacyjny, zakładający konieczność współpracy z otoczeniem, jednak wyznaczający jej granice. Zatem jak spowodować, by uwzględniając okoliczności, człowiek nad wygodę własną podróżującego (lub wysyłającego czy odbierającego, lub organizującego przewóz ładunku) przedłożył mniej korzystną osobście, lecz bardziej korzystną z punktu widzenia ogółu opcję? Ta mniej korzystna z punktu widzenia osobistego opcja zmniejsza kongestię, a wskutek tego zanieczyszczenie środowiska, prowadzi do osiągnięcia celów głównych przemieszczania i dlatego stosuje się do niej zazwyczaj przymiotnik „zrównoważony”.

Istnieje wiele czynników ograniczających mobilność. Do tych najczęstszych należą warunki zdrowotne (wiek, niepełnosprawność ruchowa i in.), warunki fizyczne (ukształtowanie terenu czy inne, wskazane dalej), warunki finansowe (umożliwiające bądź nie sfinansowanie kosztów przemieszczania — to możliwości zaspokojenia potrzeby przemieszczania poprzez zdolność jednostki do wydania określonej kwoty pieniędzy), otoczenie ekonomiczne (kondycja gospodarki — kursy wymiany walut, poziom inflacji, stopa spożycia, poziom bezrobocia i zadłużenie), warunki polityczne (np. ustroje ograniczające możliwości przemieszczania z pobudek politycznych) (Szołtysek, 2011, s. 17, Szołtysek, 2017a). W tych obszarach ograniczenie mobilności może pochodzić od wnętrza człowieka, ale również być skutkiem celowego bądź niezamierzonego działania innych osób. Gdy jednak mamy do czynienia ze świadomym działaniem (np. poprzez zaniechanie, lekceważenie praw i potrzeb określonych grup mieszkańców) albo gdy uniemożliwienie (lub ograniczanie) możliwości przemieszczania się ma charakter celowy, wówczas dochodzi do konfliktów w obszarze miasta. Dla zobrazowania tych myśli można przytoczyć jeden przykład — parkowanie w obszarze miasta. Miasto jako organizacja powinno zapewnić możliwości mobilnościowe wszystkim grupom mieszkańców, czy szerzej — użytkownikom. Oznacza to, że w końcu (a to określenie

użyte tu jest celowo, gdyż większość miast takiej decyzji unika) trzeba podjąć decyzję o charakterze mobilnościowym miasta — jest ona stosunkowo prosta, lecz ideologicznie niezwykle skomplikowana — miasto z kulturą automobilową bądź miasto dla pieszych. Wszelkie pośrednie rozwiązania (a do takich najczęściej dążą miasta, by „pogodzić ogień z wodą”) to rozwiązania nieskuteczne w dłuższym okresie, przesuwające granicę między tym, co „samochodowe”, a tym, co „piesze” w zależności od układu sił w zarządzie miasta i wśród radnych, jako skutek lobbingu tej czy innej grupy. Nietrudno się domyślić, że takiemu przesuwaniu granicy towarzyszą sprzeczności i konflikty. Wybór modelu mobilnościowego, a tak można nazwać ową koncepcję miasta, pociąga za sobą zasady parkowania na terenie miasta — w tym sporządzenie wytycznych co do możliwości i zakresu pozostawiania samochodu w bezruchu w obszarze miasta w obrębie dróg i w ich najbliższym sąsiedztwie. To kwestia możliwości zaparkowania lub jej braku, czasu dopuszczalnego parkowania, odpłatności (bądź jej braku) za parkowanie, beneficjenta opłat za parkowanie, wreszcie — przeznaczenia środków, które beneficjent z tego tytułu otrzymał. To także spowodowanie, by żadne sytuacje (przestrzenne, własnościowe itp.) nie były w sprzeczności z przyjętym modelem mobilnościowym (np. w modelu likwidowania możliwości parkowania na jezdniach i w ich otoczeniu niedopuszczalne jest tworzenie parkingów prywatnych, gdyż godzi to w przyjęty model — parkingi prywatne, zamknięte, lokowane poza drogami, mogą być przeznaczone jedynie dla właścicieli i ich pojazdów), natomiast parkingi w budynkach muszą być tworzone wyłącznie za zgodą miasta). Gdy miasto nie ma ustalonego modelu mobilnościowego, wówczas problem parkowania nie tylko zmniejsza poziom zadowolenia mieszkańców, czym w określonym stopniu determinuje szanse rozwojowe miasta, lecz także zwiększa (i tak w miastach bardzo dolegliwą) kongestię, gdyż pojazdy poruszające się pasem jezdni znacznie zmniejszają prędkość, by kierujący zdążył obserwować dostępne potencjalnie miejsca parkowania). To sytuacje potencjalnych konfliktów, jakie powstają pomiędzy współkonkurującymi o dostęp do miejsc parkowania, jak również między obywatelami a firmami, które z tytułu powierzenia im pieczy nad parkowaniem stosują często pozaprawne metody egzekwowania opłat. Na koniec tej części rozważań warto przypomnieć, że rozwiązywanie (zapobieganie bądź zmniejszanie nasilania) konfliktów coraz częściej może wymagać dostępu do informacji dla wszystkich zainteresowanych.

Również nasza wyobraźnia może stanowić barierę mobilności, chociaż częściej jest mechanizmem inicjującym przemieszczanie — mam na myśli instynkt ciekawości, który zakłada, że „świat, w którym przebywamy, świat naszego doświadczenia, jest czegoś wart. Gdybyśmy wierzyli, jak prawdziwi bud-

dyści, że świat niczego nie jest wart, że jest tylko masą cierpienia i bólu, że wszędzie i zawsze jest taki sam pod wszystkimi względami, co się liczą, a różnice są bez znaczenia, że nic nowego pod słońcem, że historia ludzka nie jest niczym innym, jak monotonnym powtarzaniem tego samego nieszczęścia — gdybyśmy w to wierzyli, nie doświadczalibyśmy żadnej potrzeby nowości, żadnej ciekawości, a więc żadnej ochoty do podróżowania” (Kołakowski, 2004, s. 47). Wyobraźnia to kluczowy architekt zamierzeń mobilnościowych. To ona podpowiada, czy warto jechać, dokąd i z kim, w jakim celu. Ona i konwenanse mówią, co wypada, a co nie. Wreszcie to ona sugeruje, co jest dla nas korzystne i dlaczego. Wiele podróży (w tym podróży miejskich — podstawowych przejawów mobilności w miastach) nie dochodzi do skutku ze względu na wyobrażenie potencjalnych podróżujących o wysokim stopniu skomplikowania samego procesu podróży oraz ze względu na problemy z samym jej zaplanowaniem. Być może gdyby te osoby otrzymały wsparcie (informacyjne, organizacyjne), wówczas podróż doszłaby do skutku.

Ideologia w decyzjach

Decyzja o sposobie zaspokajania mobilności, jak również polityce „samochodowej” miasta, nie bazuje na rozsądku czy na wynikach konkretnych badań, ale na subiektywnych przekonaniach tej grupy decydentów, którzy sprawują realną władzę w mieście. To oni, prezentując swoje poglądy, zdołali tę realną władzę w mieście zdobyć lub przejąć i są w stanie skutecznie wdrażać w życie swoje pomysły. Zatem u podstaw decyzji miejskich o znaczeniu generalnym zazwyczaj leżą przekonania ideologiczne, a nie obiektywnie uzasadnione. Zresztą trudno byłoby w mieście wypracować kryteria obiektywności w tych sprawach, które związane są ze sprzecznymi interesami różnych grup użytkowników miasta. M. Seliger definiuje ideologię właśnie w taki sposób: jest to zbiór idei organizujących określone działania społeczne, mające na celu zmianę bądź zachowanie istniejącego porządku (Seliger, 1976). Decyzje logistyczne w mieście w tym kontekście są warunkowane ideologicznie i, jak się wydaje, nic tego faktu nie zmienia. Czy to dobrze? Sceptycy odpowiedzą, że nie — bo jeśli ideologia jest siłą napędową zarządzania logistycznego w mieście, to takie zarządzanie jest niewiele warte, ponieważ jest nieobiektywne. Z takimi opiniami autor spotyka się stosunkowo często, gdy adwersarze uważają, że „zarządzanie musi być obiektywne”, że jego skutki nie mogą krzywdzić jednych, a preferować innych. Znajdą się też tacy, którzy odmówią „naukowości” logistyce w tym przypadku. Będą też tacy, którzy powiedzą „niekoniecznie ideologia unieważnia nauko-

wość logistyki — wszak ona może zastąpić paradygmat”. Twórca paradygmatów T. Kuhn w kontekście dociekania prawdy (której też ma specyficzne pojmowanie) i obiektywizmu naukowego ocenia wszelkie ideologie negatywnie. Zastanawiając się kiedyś nad wpływem ideologii na logistykę (Szołtysek, 2017b), doszedłem do wniosku, że to ideologii w pewnym zakresie zawdzięczamy modyfikację wiązki celów zarządzania logistycznego w taki sposób, że w istotnych społecznie kwestiach zachowujemy się zgoła inaczej niż logistycy wojskowi lub gospodarczy. Dlatego można uznać, że ideologia stwarza w mieście warunki na kształt paradygmatu, lecz nie determinuje sądów o prawdziwości, gdyż rezultaty zarządzania nie służą wnioskowaniu naukowemu, lecz rozwiązywaniu problemów, które są rozpatrywane w pryzmacie przyjętych w ramach ideologii założeń. Zatem, czy nam się to podoba, czy też nie, u podstaw zarządzania logistycznego w obszarze mobilności w mieście leży ideologia.

Dla przypomnienia, a jednocześnie wzmocnienia tego poglądu, warto podkreślić, że zmniejszanie mobilności zmniejsza szanse rozwojowe miasta. Dzieje się tak dlatego, że przy mniejszej ruchliwości, a większej stagnacji w społeczności, która szybciej się homogenizuje, czyli ujednocila się świadomość społeczna, postawy, zachowania i role społeczne w ramach danej społeczności, rośnie prawdopodobieństwo wystąpienia zjawisk patologicznych, dla których owa społeczność znajduje usprawiedliwienie bądź reaguje obojętnością (Szołtysek, 2011, s. 17). J. Szczepański uważa, że patologia jest formą dezorganizacji i jako taka jest zespołem procesów społecznych powodujących, iż w ramach pewnej zbiorowości zachowania oddalające się od normy i oceniane negatywnie przekraczają dopuszczalne optimum i zagrażają ustalonemu przebiegowi procesów życia zbiorowego. Polega ona na dezintegracji instytucji, osłabieniu mechanizmów kontroli formalnej i nieformalnej, chwiejności kryterium ocen, pojawieniu się wzorów zachowań rozbieżnych z wzorami uznawanymi za dopuszczalne (Szczepański, 1965, s. 114). Te cechy dezintegracyjne są nasilane, gdy kontakt społeczności z otoczeniem jest ograniczany. W interesie miast leży zatem zwiększanie mobilności mieszkańców, np. poprzez oferowanie dogodnych i tanich połączeń komunikacją zbiorową. Stąd ideologia, uzasadniająca w jakikolwiek sposób konieczność gwarantowania szeroko rozumianej mobilności, jest wysoce pożądana w każdym mieście i jako taka powinna być uznawana za pozytywne zjawisko.

Reasumując, wszelkie przeszkody mobilnościowe osłabiają potencjał miasta, w tym potencjał społeczny i prowadzą do konfliktów, które z kolei zmniejszają odczuwalną jakość życia. Ideologia promująca zachowania mobilnościowe, te negatywne przesłanki obniżające jakość życia, może być traktowana jako czynnik wzmacniający szanse rozwojowe miasta, gdyż wzmacnia jego potencjał.

Przypisy

¹ To nie jedyna impresja o mieście zawarta w cytowanej książce — zob. Calvino, 1975.

² Tu autor ma na myśli wielokontekstowe podejście — zarówno w zakresie planowania przestrzennego, prac architektonicznych, budowania obrazów w wyobraźni, zapamiętywania przestrzeni i jej oceniania, jak i przekształcania obrazu w związku z przeżyciami i emocjami wywołanymi przez miasto.

Bibliografia

- Calvino, I. (1975). *Niewidzialne miasta*. Warszawa: Czytelnik.
- Czajkowski, R., Nowakowski, W. (2016). IoT jako naturalna ewolucja Internetu. *Elektronika. Konstrukcje, Technologie, Zastosowania*, 57(4), 28–32.
- International Trade Administration. (2016). Export opportunities. *Smart Cities, Regions & Communities*. <https://www.trade.gov/markets/smartcities.pdf> (27.06.2019).
- Fundacja Panoptykon. (2012). *Monitoring w polskich miastach i w oczach społeczeństwa*. Warszawa: Fundacja Panoptykon. https://panoptykon.org/sites/default/files/publikacje/panoptykon_cctv_seminarium_10-10-2012_2.pdf (24.05.2017).
- Fundacja Panoptykon. (2016). *Zabawki Wielkiego Brata*. Warszawa: Fundacja Panoptykon. https://panoptykon.org/sites/default/files/publikacje/fundacja_panoptykon_zabawki_wielkiego_brata_przewodnik.pdf (27.06.2019).
- Gutowski, B. (2006). *Przestrzeń marzycieli. Miasto jako projekt utopijny*. Warszawa.
- Kořakowski, L. (2004). *Mini wykłady o maxi-sprawach*. Kraków: Znak.
- Kotus, J. (2007). *Natura wielkomiejskich sąsiedztw. Analiza subsąsiedzkich i sąsiedzkich terytorialnych podsystemów społecznych w Poznaniu*. Poznań: Wydawnictwo Naukowe UAM.
- Lefebvre, H. (2012). Prawo do miasta. *Praktyka Teoretyczna*, (5), 183–197.
- Mack, R. W., Snyder, R. C. (1957). The Analysis of Social Conflict. Toward of Overview and Synthesis. *The Journal of Conflict Resolution*, 1(1), 212–248.
- Mucha, J. (1978). *Konflikt i społeczeństwo: z problematyki konfliktu społecznego we współczesnych teoriach zachodnich*. Warszawa: PWN.
- Nawrotek, K. (2012). *Dziury w całym. Wstęp do miejskich rewolucji*. Warszawa: Wydawnictwo Krytyki Politycznej.
- Sowa, J. (2014). Miejsca przecięcia. W: R. Perez de Arce Antoncich (i in). *Synchronizacja. Projekty dla miast przyszłości. My i oni. Przestrzenie wspólne / projektowanie dla wspólnoty*. Warszawa: Fundacja Bęc zmiana.
- Reykowski, J. (2007). Procesy grupowe a rozwiązywanie antagonistycznych konfliktów: Czy idea demokracji deliberatywnej może mieć psychologiczny sens? *Psychologia Społeczna*, 2(4), 97–119.
- Reykowski, J. (2011). Sprzeczność interesów jako źródło konfliktów. *Nauka*, (3), 7–38.
- Seliger, M. (1976). *Ideology and Politics*. London: Allen and Unwin.
- Sudjic, D. (2017). *Język miast*. Kraków: Wydawnictwo Karakter.
- Szafrańska, E., Kaczmarek, J. (2007). Percepcja przestrzeni — pomiędzy prawdą a autentycznością. W: M. Madurowicz (red.). *Percepcja współczesnej przestrzeni miejskiej*. Warszawa: Uniwersytet Warszawski.
- Szczepański, J. (1965). *Elementarne pojęcia socjologii*. Warszawa: PWN.
- Szołtysek, J. (2011). *Kreowanie mobilności mieszkańców miast*. Warszawa: Wolters Kluwer.
- Szołtysek, J. (2016). *Logistyka miasta*. Warszawa: PWE.
- Szołtysek, J., Brdulak, H., Kauf, S. (2016). *Miasto dla pieszych. Idea czy rzeczywistość*. Warszawa: Texter.
- Szołtysek, J. (2017a). Logistyka miasta wobec postulatów zwiększania „inteligencji” smart city. *Przedsiębiorczość i Zarządzanie*, 18(8), 285–296.
- Szołtysek, J. (2017b). Ideologia w logistyce. *Gospodarka Materialowa i Logistyka*, (8), 2–6.
- Szołtysek, J. (2018). Miasto w dobie Internet of Things. W: Ł. Sułkowski, D. Kaczorowska-Spychalska (red.). (2018). *Internet of Things. Nowy paradygmat rynku*. Warszawa: Difin.
- Szołtysek, J. (2019). Mobilność metropolitalna — konsensus, kompromis czy wola większości. W: *Wyzwania programowe dla Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii*. (w druku).
- Waszkiewicz, P. (2012). Monitoring wizyjny miejsc publicznych w dużym mieście na przykładzie Warszawy. Próba analizy kosztów i zysków. *Archiwum Kryminologii*, (34), 253–274.

Gospodarka Materiałowa i Logistyka



www.gmił.pl
tel. 795 155 583
00-252 Warszawa
ul. Podwale 17