

URBAN DESIGN

URBANISTYKA

BOGUSŁAW WOJTYSZYN

DSc PhD Eng. Arch., UZG Professor

University of Zielona Gora

Institute of Architecture and Urban Planning

Faculty of Civil Engineering, Architecture and Environmental Engineering

e-mail: b.wojtyszyn@aiu.uz.zgora.pl

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-9803-7009>

PIOTR SOBIERAJEWICZ

PhD Eng. Arch.

University of Zielona Gora

Institute of Architecture and Urban Planning

Faculty of Civil Engineering, Architecture and Environmental Engineering

e-mail: p.sobierajewicz@aiu.uz.zgora.pl

ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-7917-9530>

DIRECTIONS IN URBAN SPATIAL COMMERCIAL AND SERVICE SYSTEMS CHANGES, ON THE EXAMPLE OF LESZNO, A MEDIUM-SIZED POLISH CITY

KIERUNKI ZMIAN W PRZESTRZENNYCH SYSTEMACH OBSŁUGI MIAST NA PRZYKŁADZIE ŚREDNIEJ WIELKOŚCI POLSKIEGO MIASTA LESZNA

ABSTRACT

The issues raised in this paper mainly concern the spatial changes in socio-economic activity in the commercial and service systems of Polish cities, shown on the example of a medium-sized, former voivodship city of Leszno. The results of research on spatial changes in the field of such activities clearly indicate a significant impact of these changes on the quality of life in the city and the effectiveness of protecting its cultural and environmental values. This study is very important in further sustainable planning, both for multifunctional retail and service infrastructure in the functional and spatial structure of housing estates and in the centre of Leszno, as well as for the infrastructure of cities of similar size in Poland and abroad.

Keywords: urban commercial and service system, multifunctional retail and service infrastructure, urban planning

STRESZCZENIE

Problematyka poruszana w artykule dotyczy głównie przestrzennych zmian aktywności społeczno-ekonomicznej w systemach obsługi miast polskich, wykazanych na przykładzie średniej wielkości byłego miasta wojewódzkiego Leszna. Wyniki badań przestrzennych zmian w zakresie takich aktywności jednoznacznie wskazują na znaczący wpływ tych zmian na jakość życia w mieście oraz skuteczność ochrony jego walorów kulturowo-środowiskowych. Opracowanie to jest bardzo ważne w dalszym planowaniu zrównoważonym, zarówno wielofunkcyjnej infrastruktury handlowo-usługowej w strukturze funkcjonalno-przestrzennej osiedli i w centrum Leszna, jak i dla infrastruktury miast o podobnej wielkości w Polsce i za granicą.

Słowa kluczowe: system obsługi miasta, wielofunkcyjna infrastruktura handlowo-usługowa, planowanie urbanistyczne



1. INTRODUCTION

Over the last thirty years, after the political and economic transformation of Poland in the 1990s, far-reaching changes have taken place in the field of spatial planning and the manner of managing urban space. Historic events played an important role in these transformations. At that time, the Polish state was shifting from centralized management of the economic and spatial development of cities to a free-market economy and management of urban space by democratically elected local governments of municipalities and independent cities. The introduction of the free market, social democracy and open borders created favourable conditions for the rapid development of both technical and economic infrastructure in cities across the country. Cities were becoming more and more open to the needs of their residents. Following the example of wealthy and well-managed cities of Western Europe, the urban community began to demand higher standards, including in terms of the quality of urban commercial and transport areas. At the beginning of the country's economic reform, cities started dismantling unprofitable state-owned enterprises. The reform mainly focused on the re-privatization of state-owned retail centres and involved a small amount of local private funding. This created more and more space on the 'free market' for economically stronger and modern large-scale retail centres, financed by private foreign capital, which offered a range of attractive services related to food services, crafts and culture and entertainment (Benedyk, 2015). Since then, after a period of permanent underinvestment in the multifunctional retail and service infrastructure¹ of Polish cities, a rapid quantitative and qualitative increase in the sales area of goods and services began, as well as a dynamic development of the automotive industry. Currently, these facilities play an important role in the spatial development of every city in Poland. The related changes in socio-economic activity in the commercial and service systems of Polish cities had a significant impact on the deteriorating socio-spatial relations in economically recovering urban structures. These phenomena are most visible

¹ For the purposes of this study, it was assumed that the multifunctional retail and service infrastructure, unlike the social and public infrastructure defined, among others, by Witkowski (Witkowski and Starościc, 2008) and Feltynowski (Feltynowski, 2022), is a collection of facilities and technical devices along with enterprises and institutions providing retail access to household, cultural and environmental goods and services of a commercial and non-commercial nature, to the general public in relatively small quantities for use or own consumption, and not for resale.

in medium-sized historic Polish cities, and especially in former voivodeship capitals with a more developed spatial structure,² such as Leszno. This requires continuous research and full identification in order to achieve a higher quality in spatial planning and urban space management.

Purpose and subject of research

The main purpose of this research related to the subject of this article is to determine, on the example of a medium-sized, former voivodeship city of Leszno, the directions of changes in socio-economic activity in the commercial and service spatial systems of cities in Poland, taking into account the different size of time intervals of their development. The main goal was achieved through sub-goals. They concern the identification, against the background of historical events, of causes and types of changes in the multifunctional retail and service infrastructure of Leszno, affecting both the quality of life in the city and the effectiveness of protecting its cultural and environmental values. The research results are of a cognitive and applicative nature, which means that they can be used in practice in urban planning according to the adopted research and design path.

Description of the method and scope of research

The results of preliminary urban studies presented were obtained using the following analyses:

A general descriptive analysis of:

- the functional and spatial changes that have taken place in the last five years in the commercial and service systems of medium-sized Polish cities, in terms of spatial changes in their socio-economic activities in housing estates and downtown complexes,
- political, economic, socio-cultural and environmental factors that influence the historical course of these changes on the example of the medium-sized city of Leszno.

Detailed ratio analysis of:

- the impact, over the last ten years, of large-scale retail centres on the development of the multi-

² According to the division of cities in Poland into size categories, medium-sized cities are most often classified as cities with a population of 20,000 to 100,000 inhabitants (Runge, 2012). The update of the calculations for 2018 shows that in the category of the so-called medium-sized cities of 252 cities (constituting 27% of all Polish cities), 114 cities deepened their development distance in terms of losing socio-economic functions. Cities that are particularly important from the point of view of shaping the settlement structure — these are the 31 medium-sized cities that in 1999 lost the status of voivodeship capital (existing in the period 1975–1998) (Śleszyński, 2019).

functional retail and service infrastructure of housing estates and downtown space in a medium-sized city, which the historical city of Leszno currently is, with a population of 65,000,

- variability of trends in socio-economic activity of services in neighbourhood centres in the area of housing estates from the 1970s and 80s in Leszno,
- the accumulation of social, economic and spatial problems related to changes in the multifunctional retail and service infrastructure of Leszno housing estates and downtown space.

Identification of large-scale retail facilities in the multifunctional retail and service infrastructure of Leszno was made on the basis of the spatial distribution of their locations and a list of their size and type of sales area.

Trends in the socio-economic activity of services in Leszno's local retail centres were developed on the basis of the average visits frequency by users (customers) per 24 hours and the variable size of floor space for each of the available services in the years 1990–2017.

Identification of social, economic and spatial problems was carried out on the basis of the results of the diagnosis of the City Council of Leszno from 2017, classifying decayed urban areas and those planned for revitalization.

2. RESEARCH RESULTS AND DISCUSSION

Large-scale retail centres against the background of the development of the urban commercial and service system of Leszno

After the Second World War, the spatial development of Leszno focused on expanding the industry and building new housing estates in the city. Until the late 1960s, the city first developed evenly around its historical centre and then in a star-shaped layout along the main transport routes running through the city along the north–south and east–west directions. At that time the historical centre of Leszno, where the majority of the city's retail centres was concentrated, served as the main commercial centre for both the city and the subregion.

In the 1970s and the 1980s, the spatial development of Leszno followed the rhythm of subsequent five-year economic plans set of the country. In accordance with the national system of centralized management, all cities whose population was rapidly growing adopted general spatial plans, which introduced a hierarchical multilevel commercial and service system. District-wide and neighbourhood commercial centres were planned within the newly

built urban residential areas. The main function of these centres was to remedy the overcrowding in historical city centres and bring everyday services closer to more distant residential areas. The following housing estates were subsequently built in a radial pattern near the main roads leading out of Leszno:

- to the east of the downtown area: Prochownia, Grunwald, Ogrody, Wieniawa, Przyjaźni, Armii Krajowej,
- to the south and southeast of the downtown area: J. Sułkowskiego, Nowe Miasto, Przylesie, L. Zamenhofa, Na Skarpie, T. Rejtana.

These housing estates with new commercial centres were designed to create a functional and spatial layout that was consistent with both the residential areas surrounding the downtown area and with the main commercial city centre within the old town. As in other cities, due to very low motorization rates³ at that time, local retail establishments in Leszno were usually located within walking distance of the housing estates. This top-down approach, without the participation of the public, adopted a fixed yet clear spatial layout of the city's three-tier hierarchical commercial and service system. Its multifunctional retail, service and social infrastructure was located in the city centre, downtown zone and selected local service centres in housing estates (Plan Ogólny Zagospodarowania Przestrzennego m. Leszna — 1981). This layout created clear boundaries between the intensely used commercial and service space in the downtown area and the local retail establishments space of the neighbourhood centres and the calm and quiet residential space of the nearby housing estates (Ill. 1).

Local General Plans, which were approved at the time by state party organs of regional administration, were implemented with considerable delay, usually had an incomplete functional scope and poor technical and aesthetic standards of construction.

Subsequent five-year national economic plans adopted in that period increasingly diverged from their actual implementation, also with respect to the provisions of Local General Plans for land use in cities, which in turn led to a deep economic and political crisis preceded by massive nationwide social protests. In Poland's 'real socialist' economy at that time, it was difficult to imagine a method of city planning and spatial development that was based on free-market economic and social relations.⁴

³ According to the Concise Statistical Yearbook of Poland, the motorization rate in Poland in the years 1960–1970–1980–1990 was about 4–15–67–138 cars per 1000 inhabitants (*Concise Statistical Yearbook of Poland 2016*, 2016).

⁴ In his research on the development of trade in the contemporary space of a small Polish city, Robert Masztalski notes

As a consequence of nationwide Solidarity protests, significant changes were introduced to urban space management in the 1990s. The changes that were taking place at that time resulted from the ongoing political and economic transformation of Poland with respect to legal, economic and social considerations. In the conditions of free economic competition, this period initiated an unrestricted and rapid development of architecture and construction that were technologically and functionally more advanced, which has continued until today. In line with the expectations of many residents, modern, large-scale, multifunctional retail centres that were conveniently located and had large parking areas started appearing in Polish cities.

For these centres, investors have been choosing locations that are economically attractive (Popławska, 2014).⁵ However, these locations are usually outside the existing functional and spatial layout of the city's previously planned hierarchical commercial and service system (Bartkiewicz, 2021).⁶ These centres, which look for quick profits, primarily serve the customer commuting by car not only from the city but also the entire sub-region. Therefore, they are most often located at major intersections along national and provincial roads, such as in Leszno (Ill. 2).

that until 1989, the development of trade in the Country followed the rules imposed by the state. At that time, centrally created acts and orders of the ministries dealing with trade and numerous norms supplementing aspects of the functioning of trade in Poland with very detailed arrangements regarding, among others, location and program assumptions of individual facilities, and even construction and executive guidelines. Trade was divided into socialized and non-socialized. After 1990, the situation changed dramatically. (Masztalski, 2014).

⁵ Research on the development of modern retail facilities in cities in Poland after 1990, conducted by Joanna Z. Popławska, shows that the reason for the increased interest of developers in the markets of medium-sized cities since 2008 was the growing saturation with modern retail space of the markets of large cities, and much lower costs of construction and operation of such large-scale centres in medium-sized cities, as well as the growing purchasing power of their inhabitants (Popławska, 2014).

⁶ Barbara Bartkiewicz, in her article devoted to the need to verify the current trends in the development of cities — with particular emphasis on Kraków, also draws attention to the fact that the progressive spreading and dispersion of buildings not only around large agglomerations, but also small and medium-sized cities and villages is still an important problem to be solved problem. Therefore, in the conclusions — she states the need to look for directions for repair in the field of, e.g., a return to the so-called 15 minute city, where you can take care of all basic needs in a short time on foot. This involves regaining such a structure of Polish cities in which numerous services in districts and previously established housing estates will be implemented in accordance with hierarchical service programs (Bartkiewicz, 2021).

This situation was strongly influenced by the several-fold rapid increase in motorization in Poland in the last ten years, the indicator of which in Leszno in 2014, 2017 and 2021 was 477, 546, 652, respectively, and in the Leszno County it was as much as 618, 670, 723 passenger cars per 1000 inhabitants (*Województwo Wielkopolskie 2015. Podregiony, Powiaty, Gminy, 2015; Statystyczne Vademecum Samorządowca, 2021*). Along the main roads leading out of Leszno, there are currently 8 large-scale, multifunctional retail centres with retail space ranging from 2,000 to 18,000 m² and 13 smaller large-scale centres with retail space ranging from 1,000 to 2,000 m² (Table 1, Ill. 3⁷), which have been operating since 2012. Subsequent retail centres that cluster in these areas, offering additional services rendered by new specialized businesses, form the so-called high-popularity service and circulation hubs, which attract motorized customers from larger distances, including other urban centres.

The city is planning more of such modern large-scale retail centres, despite the fact that they wreak havoc on the existing traditional network of local shops and service outlets, especially in the downtown area and in nearby housing estates built in the last century (Jurkiewicz et al., 2009).

Contemporary directions of spatial changes in socio-economic activity in the urban commercial and service system of Leszno

Currently, the level of socio-economic activity of spaces occurring in medium-sized Polish cities, as well as in Leszno, it is not always related to their urban building intensity index and population density. According to current Polish law, contemporary urban development of private and communal investors is increasingly built without a local land-use plan as a result of administrative planning decisions made by local city authorities, who are elected every four years and are interested in quick profits. Due to the provisional, short-sighted, term-of-office-based spatial policy of city authorities, the residential development layouts in new housing estates usually lack the service-related economic and social infrastructure that is necessary to satisfy the basic needs of their local residents, which is evident in housing estates in Leszno, such as: Leśne Gronowo, Dąbcze, Wilkowice, and near Poznań, such as Leśne Czapury housing estate, or in Zielona Góra, such as Łężyce housing estate, etc. A similar case can be made for economic and spatial decisions regarding

⁷ The numbering of large-scale retail centres on the map in Ill. 3 is consistent with the numbering of these facilities in Table 1.

Tab. 1. List of large-scale retail centres with a retail space of 1,000 m² and above in the city of Leszno — status as of 2017.

No	Facility name	Address	Retail space [m ²]
1	Hipermarkety TESCO EKSTRA+OBI	ul. Poznańska 3, 5	18000
2	Centrum Handlowe MANHATTAN	ul. Aleje Jana Pawła II 16	7394
3	Centrum Handlowe NASZE LESZNO	ul. G. Narutowicza 84	4763
4	Hala towarowa INTER CARS+EUROCASH	ul. Energetyków 3	4298
5	Centrum Handlowe GALERIA LESZNO	ul. Aleje Konstytucji 3 Maja 12	3623
6	Supermarkety MEBLE VOX+BRW	ul. Fabryczna 15	3348
7	Supermarkety BRICO i INTERMARCHE	ul. G. Narutowicza 141, 143	2736
8	Supermarket BIEDRONKA — Przylesie	ul. J. Dekana 10	2118
9	Supermarket KAUFLAND	ul. Aleje Konstytucji 3 Maja 9	2000
10	Supermarket BIEDRONKA — Leszczynko	ul. Okrężna 3	1900
11	Handel i usługi TS GRZEŚKOWIAK	ul. J. Dekana 3B	1862
12	Hala towarowa EUROCASH	ul. Okrężna 23	1800
13	Supermarket NEONET — Nowe Miasto	ul. Ks. T. Korcza 5	1734
14	Handel CENTRUM RODZINNE WMB	ul. Luksemburska 3	1700
15	Supermarket POLOMARKET — Zatorze	ul. Św. Franciszka z Asyżu 2a	1630
16	Supermarket INTERMARCHE	ul. 17 Stycznia 90A	1319
17	Dom handlowo-usługowy BIZNES **	ul. Aleje Jana Pawła II 13	1300
18	Supermarket BIEDRONKA — Powale	ul. Zacisze 16	1300
19	Supermarket LIDL — Nowe Miasto	ul. Obrońców Lwowa 17	1100
20	Supermarket LIDL — Antoniny	ul. Ostroroga 12	1005
21	Supermarket NEONET+POLOMARKET	ul. Prochownia 2	1000

Source: original work. The table is based, among others, on information contained in the study by EUROTTEST Marketing Services Institute, commissioned by the Leszno City Council in 2009 and on the analysis by W. Budner and Sł. Palicki from the Department of Spatial and Environmental Economics of the University of Economics in Poznan, carried out in 2012, commissioned by the City Council of Leszno within the topic ‘Condition and prospects for the development of retail in Leszno (including elements of city centre revitalization)’ study.

the locations of modern large-scale retail centres. What happens is that local government authorities of cities ignore the destructive impact of these centres on the social, economic and cultural sustainable

development of the downtown area and residential neighbourhoods. This is most visible in medium-sized Polish cities, such as Leszno. In order to confirm the scale of this phenomenon, a detailed index analysis of

spatial and socio-economic changes in the multifunctional retail and service infrastructure of the city of Leszno was carried out in the southeastern wedge of downtown development and in the area service development of housing estates from the 1970s and 1980s: the Prochownia estate, the Grunwald estate, the Nowe Miasto estate, the J. Sułkowskiego estate, the Przyjaźni estate, the Wieniawa estate and the Armii Krajowej estate. The results of the analysis performed on the basis of the developed indicators listed in Table 2⁸ make visible, in charts A, B, C and D in Ill. 4,⁹ a clear downward trend in the socio-economic activity of the surveyed local centres and the process of shrinking the retail and service infrastructure on the development area of the Leszno's housing estates in the years 1990–2017. This unfavourable tendency results from the progressing degradation of the centre-forming functions shown in the charts, the decreasing number of types of services, and the increasing area of vacant buildings. As a result of this situation, the Piątka shopping and service centre from the analysis in chart B no longer exists, because it was demolished.

In terms of the research results obtained, the discussion on the attempt to answer the following basic questions became important:

1. What are the characteristics of an urban space with increased or decreased socio-economic activity and what factors affect the type and amount of such activity in the city?
2. Which spaces in the city have an increased socio-economic activity, and which have this activity reduced due to the dominant values of the city, such as:
 - **cultural** values to preserve the historical identity, tradition and status of a place,
 - **environmental** values to increase the quality of life in terms of health and safety,
 - **economic** values to increase the labour market and the wealth of its constituents?

With regard to the first question, it is worth noting that if residential areas and commercial areas are interconnected in accordance with the preferences of the residents, it may contribute to the recognition of the identity of the place where they live (Sobierajewicz, 2014). It can also contribute to an increase

⁸ Listed in table 2, the users' (customers) average visit frequency rates per day were adopted on the basis of the estimated popularity of services, developed, among others by Krystyna Wysokińska (Wysokińska, 1973).

⁹ The charts (ill. 4) are based on work tables made by P. Sobierajewicz and K. Janowski on the basis of documentation of the Department of Housing Resource Management and Member Affairs of Leszczyńska Spółdzielnia Mieszkaniowa in Leszno, which list the floor area (F.a.) of service retailers in local retail centres in the years 1990–2017.

in socio-economic activity of those places which are important for the development of the city centre and which the inhabitants of the housing estates fully accept.

On the other hand, there are areas in the city where the local community accepts the type and size of those services which are not bothersome and which create less socio-economic activity of these places, but at a level which within housing estates, fosters the development of social integration (Damurski, 2020).

Due to the fact that local city authorities in Poland allocate sites for the construction of multifunctional, modern large-scale retail centres of supra-local significance within existing non-autonomous housing estates, their inhabitants are robbed of the possibility to decide about the environmental values of their places of residence.¹⁰ New places of high socio-economic activity created in this manner within housing estates become very burdensome for the communities living there, usually because these centres bring excessive traffic, especially vehicular traffic, from areas outside these housing estates. At the same time, we are witnessing the degradation of places where communities used to interact socially and economically, which were formerly created within small local retail establishments, such as the *Quadrat* department store in Leszno, which was once very popular in the neighbourhood. In the past, they offered basic goods such as food, clothing, and even carpets and furniture as well as household appliances and electronics.

Today these establishments are dying out because they cannot endure the excessively aggressive competition of new large-scale retail centres. This ultimately discourages the residents in these housing estates from taking any action for the benefit of their own communities.

On the other hand, good urban planning practices show that the proper development of retail and service and social infrastructure within residential areas is facilitated by allowing citizens to directly participate in deciding which service facilities due to their type and size, they would like to be located in the city centre, which in the housing estates and which in open urban areas. (Wojtyszyn, 2005).

¹⁰ Tomasz Kaczmarek in his article, i.a., also noted that in recent years there have been some spectacular social campaigns against the location of shopping centres and that, in the face of deepening social stratification and the progressive aging of the population, traditional forms of neighbourhood and city centre trade, as well as markets, bazaars and marketplace, responding to diverse needs, should be maintained consumer market (Kaczmarek, 2014).

Tab. 2. Types of services by function and popularity in local retail establishments in Leszno.

Service symbol	Users' average visit frequency rate [users/day] per unit of need satisfaction index [sq. m f. s./M]	Types of services by function in local retail establishments in the years 1990–2017
UA	1.00–0.05	Administrative and municipal services: post office, banking agency, housing cooperative, financial office, real estate agent, travel agent, cable television
UG	3.00–0.80	Food services: bar, pub, cafe
UH	1.50–0.30	General merchandise services: grocery and industrial stores
UH1	0.45	Specialty store: used clothing store
UI	0.20–0.10	Other services: lottery, bookmaker
UKO	0.55–0.25	Cultural and educational services: library, music school
UR	0.40–0.10	Skilled crafts: watchmaker, shoemaker, hairdresser, beautician, tailor, household appliances repair, RTV repairs, office equipment repair, stamp making, printing services, photography services, art store, goldsmith
US	0.20	Physical culture services: solarium, gym, billiards
UZ	2.20–0.25	Medical services: pharmacy, medical clinic, dentist, vet
Unit of need satisfaction index [sq. m f. s./M] determines the preferred size of the shop's usable floor-space per inhabitant.		

Source: Original work.

As far as the answer to the second question is concerned, it should be underlined that every urban community, anywhere in the world, in order to increase its own safety and quality of life, identifies with the place where they live permanently, mainly by building neighbourly relations. This has a significant impact on the micro-scale development of various socio-economic activities, whose type, size and place of concentration in the city depend on the importance placed on the cultural, environmental and economic values of the city in a given period of time (Wojtyszyn, 2010).

In Europe, the Italian city of Siena is an interesting example of how various socio-economic activities are combined in order to protect the cultural and environmental values of a medium-sized historical city.

The involvement of residents of all 17 (estates) neighbourhoods of Siena's *contrade*¹¹ in such activities is concentrated around the historic city centre. The care, especially in this part of the city, for the development of services that help to continue its active life in accordance with tradition, history and identity, which in the minds of residents is associated

¹¹ A *contrada* (*contrade*), in the form of a socially separate district, is formed by a community of residents from several neighbouring streets. Each *contrada* is an autonomous, legally registered non-profit organization, which has democratically elected representatives, its own colourful banner with a coat of arms and a main meeting place in the *contrada* club, where one can directly interact with neighbours, play chess, read the press, have a glass of wine, etc. It is a place of frequent meetings for entire families to strengthen ties between neighbours (Cecchini, Neri, 1958).

with the status of this place, is manifested in numerous cultural events that take place there, in attractive historical surroundings that are available for tourists (Falassi, Betti, 2010). The famous Tuscan festival *Palio delle contrade* with horse races around *Piazza del Campo* in honour of the Mother of God takes place twice a year in the historic centre of Siena. Owing to its strong social integration, this city with a population of fifty-five-thousand has a low crime rate despite being visited by numerous tourists who produce income that attracts criminals (*Indice della criminalità 2022*, 2022).

Large cities in Poland such as Poznań, Wrocław and Kraków quickly rebuilt and activated downtown areas after the political and economic transformation of the country (Bartkiewicz, 2021, Romańczyk, 2017). However, in many Polish cities of similar size, such as Leszno, historical city centres are becoming less and less socially active in favor of newly opened, attractive large-scale retail centres of a socially nature out of centre city.¹² This phenomenon clearly reflects the currently preferred policy of urban space management, which focuses on increasing the economic value of Leszno in order to quickly expand the labour market and increase the wealth of its constituents. The consequences of this policy are clearly visible in the analysis of Leszno, which was carried out to identify urban areas that have the highest concentration of negative socio-economic phenomena.¹³ The analysis showed, among others, that the downtown area, which also includes the Old Town, and the nearby housing estates from the late seventies and early eighties (Ill. 1), currently have the worst summary indicators, whose very high values of aggregate indicators qualify these areas for revitalization.¹⁴ The obsolete and technically

worn-out service infrastructure of the historical downtown area requires much higher investments and more time for its revaluation and recovery than is needed to build, at optimized low costs and in a short period of time, modern, conveniently-located large-scale commercial centres in the form of multi-department hypermarkets or business malls with a cinema, restaurants, fitness club, etc.

Formerly, the main squares in the city had representative, administrative and commercial functions, and were bustling with city life. All of the citizens came to the historical centre because it offered the largest variety of services and products. Today these places have a symbolic value and a huge, untapped cultural potential. Following the example of cities such as Siena, the Old Town market, with the surrounding downtown area, should be a place for the development of various activities related to culture, entertainment, food services and different forms of retail which is identified with the history of the place. Meanwhile, in medium-sized Polish cities, economic services and trade are moving away from the less and less attractive downtown area to conveniently located modern large-scale centres that are clustering in ever larger communication-service hubs, more accessible to motorized traffic.¹⁵ They are built at the main intersections of streets between housing estates and in suburban areas — along the main exit routes.

The situation is similar in the Leszno market square, where mostly communal, technically worn-out tenement houses remain, inhabited by poorer residents,¹⁶ which in the future will hinder

and Podwale — 12,92; Grunwald estate, Prochownia estate, Sułkowskiego estate — 9,34; part of Nowe Miasto and Leszczyńska — 9,74.

¹² Anna Szymańska and Monika Płaziak in the article drew attention to the development of a new product on the real estate market, which are social galleries (Community Malls). They agreed that this type of shopping malls expand their commercial and service offer with social functions, as a place of relaxation and pleasant spending time with family and friends for many hours. The conclusion are based on the analysis of the literature on the subject, the results of the authors' own research and that conducted by Neurohm (Szymańska, Płaziak, 2018)

¹³ Pertains to the study entitled: *Diagnoza wyznaczająca miejskie obszary zdegradowane i obszar rewitalizacji w Lesznie* of 2017, by the company Lider Projekt Sp. o. o. from Poznań, commissioned by The City Council of Leszno, in accordance with the Act on Revitalization of 9 October 2015, Dz.U. 2015 item. 1777 (*Diagnoza...*, 2017).

¹⁴ The analysis (*Diagnoza...*, 2017) includes calculations of the standardized summary indicators of accumulation of social, economic and spatial problems in 13 areas of Leszno, which showed significant deviations, much larger than the average value of the city, in the following areas: Downtown

¹⁵ Bohdan Jałowiecki also emphasized in his study that large-format commercial facilities play a dysfunctional role in the city due to their poor location. This contributes to the increase of social segregation, the handicap of the elderly, disabled and poor people who cannot use a car. As a result of the strong competition of such shopping centres, small-scale retail outlets in downtown areas are disappearing, followed by the degradation of other centre-creating functions. Modern large retail spaces, located as close as possible to large housing estates, are built in places where public spaces, parks, sports and recreation areas and playgrounds could appear. Their architectural form ("box architecture") often disturbs the local urban landscape (Jałowiecki, 2010).

¹⁶ This situation is confirmed by the following social, economic and spatial indicators from the Leszno analysis (*Diagnoza...*, 2017), concerning the central part of the city, whose values significantly exceed the same indicators for the entire city:

- number of communal flats per 1000 inhabitants in the downtown area — 133.9 and in the city — 44.9,
- number of residential buildings built before 1980 per 1000 inhabitants in the downtown area — 81.9 and in the city — 44.5,

the comprehensive revitalization of the declining development in the downtown area. In the future, this will additionally complicate the efficient implementation of a comprehensive revitalization of the declining downtown buildings, i.e., restoring its former socio-economic activity in this area. Unfavourable directions of changes taking place in the spatial systems of city services, which were examined on the example of the medium-sized city of Leszno, are presented comprehensively in the form of a diagram in Ill. 5. In many cities, they constitute a serious economic and social problem, for which solutions are undertaken by multidirectional studies. These include, among others, research on creating, in accordance with the idea of creativity — *creative syntax*, places that activate social life in the public space of city centres, using a multi-criteria method in the following aspects: spatial-compositional, semantic-perceptual and socio-economic (Pazder, 2019).

3. CONCLUSIONS

During and after the systemic transformation of Poland, far-reaching changes were introduced to the way in which urban space is managed. The changes in the multifunctional retail and service infrastructure of the city significantly influenced the deteriorating spatial socio-economic relations in Polish cities which started growing economically. These phenomena are most visible in medium-sized historical cities, especially in former voivodship cities, such as Leszno, among others. The results of urban studies conducted in Leszno confirmed that there is a direct relationship between the directions of spatial changes in the socio-economic activity in the city's commercial and service system and unfavourable

changes in its multifunctional retail and service infrastructure. The introduction at the main transport hubs, outside the 3-tier hierarchical commercial and service system of Leszno, of grouped new services in the form of large-scale commercial facilities with an expanded attractive program of many services with a beyond the citywide scope, significantly reduced the rank of both the historic city centre in the zone urban and subregional service, as well as local centres in the zone of residential estates service. This leads to the disintegration of the Leszno community in terms of the identity of both the city and each housing estate. A detailed study of a fragment of the city's service structure has shown a decreasing number of services in the historic downtown area and in former retail establishments in housing estates. The multifunctional retail and service infrastructure of the medium-sized city, which was previously within a walking and cycling distance, in the current spatial layout with large newly opened retail centres, forces residents to use cars in the city. This is not beneficial for the sustainable development of the city. The authorities of the city of Leszno, like other medium-sized historical Polish cities, are focused primarily on rapid economic development, which takes precedence over cultural and environmental values of the urban space. The results of current urban space management are most visible in the implemented direction of strengthening the socio-economic activities outside the downtown through the expansion of multifunctional retail and service infrastructure on the city's outskirts. This direction does not include activities that could effectively increase the attractiveness of socio-cultural space in the city centre area and maintain its significant rank in the city and sub-region, spatial commercial and service system.

-
- number of people using social assistance per 1000 inhabitants in the downtown area — 156.8 and in the city — 68.7,
 - number of criminal offenses per 1000 inhabitants in the downtown area — 12.6 and in the city — 6.9.



III. 1. Neighborhood shopping and service centers in Leszno built in the 1970s and 1980s: A — department store with services (the first centre of this type built after the Second World War in the city), B — Piątka department store with services (demolished), C — Trojka service centre, D — Kwadrat department store with services.

II. 1. Osiedlowe ośrodki usługowe Leszna wybudowane w latach siedemdziesiątych i osiemdziesiątych XX wieku: A — dom handlowy z usługami (pierwszy tego typu obiekt wybudowany po II wojnie światowej w mieście), B — dom handlowy z usługami Piątka (zburzony), C — dom z usługami Trojka, D — dom handlowy z usługami Kwadrat.

Source/Źródło: prepared by the Authors on the map: http://archiwum.bip.leszno.pl/files/4847/zalacznik_nr_5_-_plan_sytuacyjny_miasta.jpg (accessed: 1.08.2016).



III. 2. Modern shopping and service centre 'Galeria Leszno' put into use in 2011 in Leszno on the main exit route to Wrocław.

II. 2. Nowoczesne centrum handlowo-usługowe Galeria Leszno oddane do użytku w 2011 roku, zlokalizowane przy głównej trasie wylotowej na Wrocław.

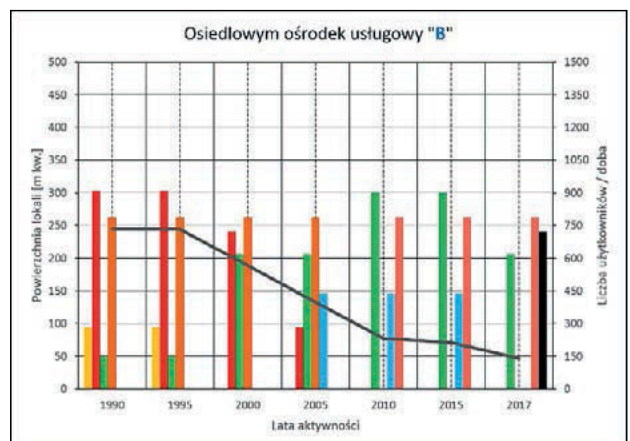
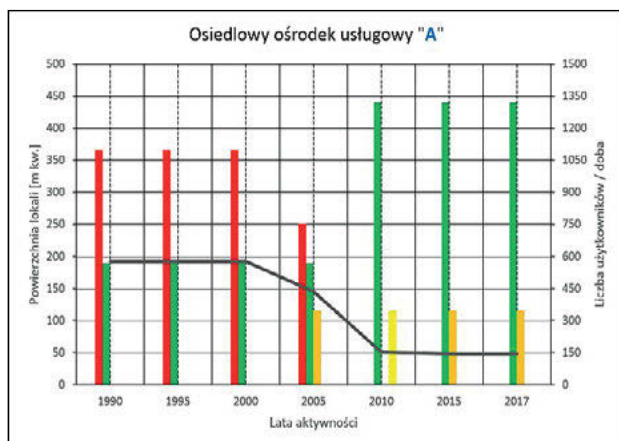
Source/Źródło: photo by the Authors (2016).

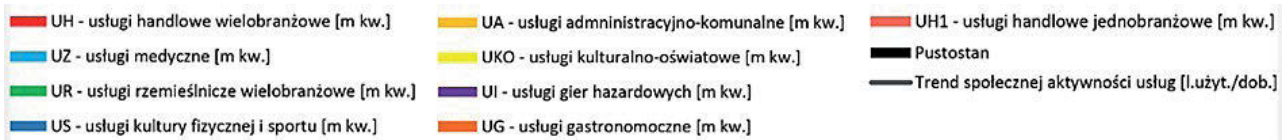
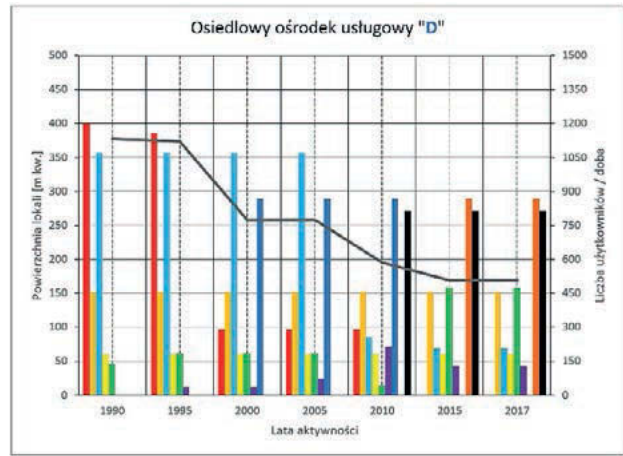
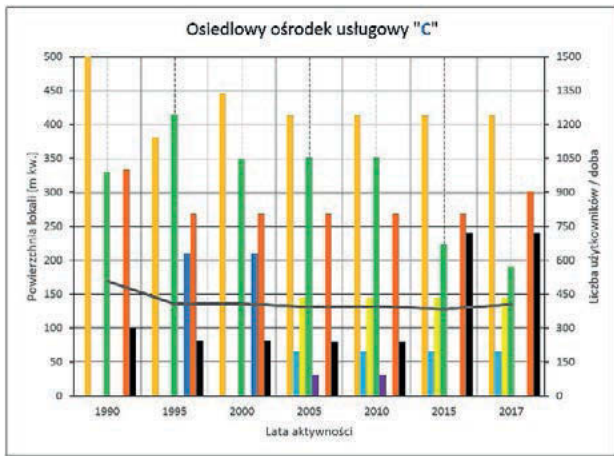


III. 3. Spatial distribution of locations of large-scale retail centres in the city of Leszno — status as of 2017.

II. 3. Przestrzenny rozkład lokalizacji wielkopowierzchniowych obiektów handlowych w Lesznie — stan z 2017 roku.

Source/ Źródło: prepared by the Authors on the map: http://archiwum.bip.leszno.pl/files/4847/zalacznik_nr_5_-_plan_sytuacyjny_miasta.jpg (accessed: 1.08.2016).

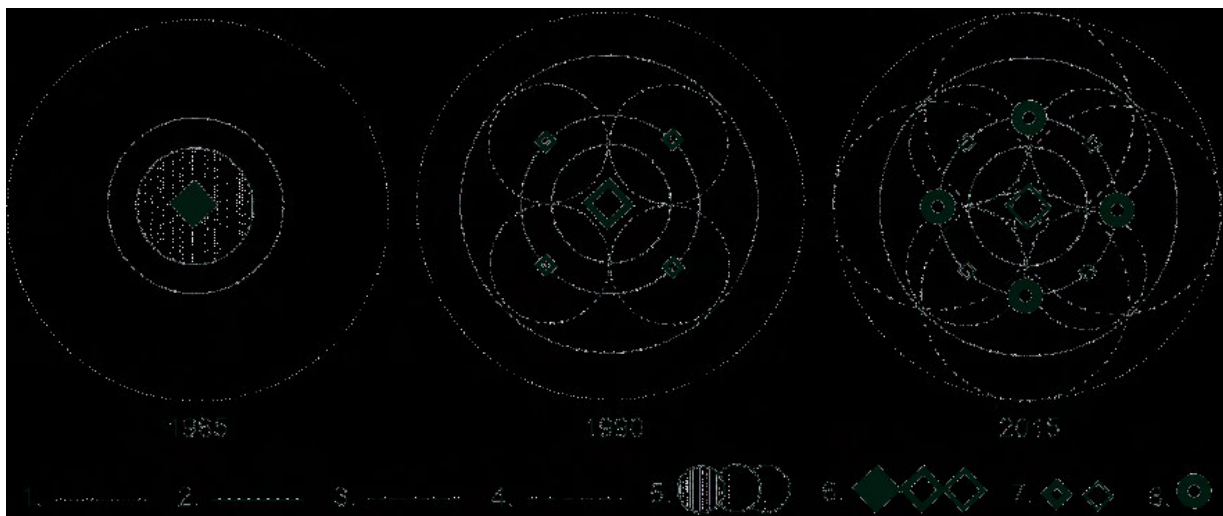




Ill. 4. Graphs of variability in socio-economic activity of services in neighborhood service centres: A — department store with services, B — Piątka department store with services (demolished), C — Trojka service centre, D — Kwadrat department store with services.

Il. 4. Wykresy zmienności społeczno-ekonomicznej aktywności usług w osiedlowych ośrodkach usługowych: A — dom handlowy z usługami, B — dom handlowy z usługami Piątka (zburzony), C — dom z usługami Trojka, D — dom handlowy z usługami Kwadrat.

Source/ Źródło: prepared by the Authors.



Ill. 5. History of the directions of changes in socio-economic activity in the of the spatial commercial-service system of medium-sized cities on the example of Leszno in Poland: 1 — zone of services for the sub-region, 2 — zone of services for the city and the suburb, 3 — zone of services for the housing estate, 4 — zone of services for the city and sub-region, 5 — downtown zone in a city with high, medium and low economic and social activity, 6 — city centre with high, medium and low economic and social activity, 7 — local service centres with medium and low economic and social activity, 8 — service and communication hubs of modern multifunctional large-scale centres with high economic and social activity.

Il. 5. Schemat kierunków zachodzących w czasie zmian aktywności społeczno-ekonomicznej w przestrzennym układzie systemu obsługi średniej wielkości miast na przykładzie miasta Leszno w Polsce: 1 — strefa zasięgu obsługi subregionu, 2 — strefa zasięgu obsługi miasta, 3 — strefa zasięgu obsługi osiedla, 4 — strefa zasięgu obsługi miasta i subregionu, 5 — strefa śródmiejska miasta o dużej, średniej i małej aktywności ekonomiczno-społecznej, 6 — centrum miasta o dużej, średniej i małej aktywności ekonomiczno-społecznej, 7 — osiedlowe ośrodki usługowe o średniej i małej aktywności ekonomiczno-społecznej, 8 — węzły usługowo-komunikacyjne nowoczesnych wielofunkcyjnych obiektów wielkoprzestrzennych o dużej aktywności ekonomiczno-społecznej.

Source/ Źródło: prepared by the Authors.

1. WPROWADZENIE

W ostatnim trzydziestoleciu, po przeprowadzonej w latach dziewięćdziesiątych ubiegłego stulecia transformacji ustrojowo-gospodarczej Polski, nastąpiły daleko idące zmiany w zakresie planowania przestrzennego i sposobu zarządzania przestrzenią miejską. Ważną rolę w tych przemianach odegrały wydarzenia historyczne. Państwo polskie w tym czasie przechodziło ze scentralizowanego sterowania rozwojem gospodarczo-przestrzennym miast na gospodarkę wolnorynkową i zarządzanie przestrzenią miejską przez demokratycznie wybrane samorzady terytorialne gmin i wydzielonych miast. Wprowadzenie „wolnego rynku”, demokracji społecznej i otwartych granic międzypaństwowych stworzyło dogodne warunki do szybkiego rozwoju zarówno infrastruktury technicznej, jak i gospodarczej miast w całym kraju. Miasta stawały się coraz bardziej otwarte na potrzeby ich mieszkańców. Społeczność miejska, idąc za przykładem bogatych, dobrze zarządzanych miast zachodniej Europy, zaczęła domagać się podwyższenia standardów, między innymi w zakresie jakości miejskich przestrzeni usługowych i komunikacyjnych. Na początku reformy gospodarczej kraju przystąpiono w miastach do likwidacji nierentownych przedsiębiorstw państwowych. Dotyczyła ona w pierwszej kolejności reprivatyzacji między innymi państwowych usługowych obiektów handlowych, z niewielkim, skromnym udziałem prywatnych, lokalnych środków finansowych. W ten sposób na „wolnym rynku” tworzyło się coraz więcej miejsca dla silniejszych ekonomicznie, powstających na prywatnym kapitale zagranicznym, nowoczesnych wielkopowierzchniowych usługowych obiektów handlowych z atrakcyjnym programem usług gastronomicznych, rzemieślniczych i kulturalno-rozrywkowych (Benedyk, 2015). Od tamtego czasu, po okresie permanentnego niedoinwestowywania wielofunkcyjnej infrastruktury handlowo-usługowej¹⁷ miast polskich, rozpoczął się szybki ilościowy i jakościowy wzrost powierzchni sprzedaży towarów i usług oraz dynamiczny rozwój motoryzacji.

Obecnie obiekty te odgrywają istotną rolę w zagospodarowaniu przestrzennym każdego mia-

sta w Polsce. Związane z tym zachodzące zmiany aktywności społeczno-ekonomicznej w systemach obsługi miast polskich istotnie wpłynęły na pogarszające się stosunki społeczno-przestrzenne w dźwigających się gospodarczo strukturach miejskich. Zjawiska te są najbardziej widoczne w średniej wielkości historycznych miastach polskich¹⁸, a zwłaszcza w byłych miastach wojewódzkich o bardziej rozwiniętej strukturze przestrzennej, takich jak między innymi Leszno. Wymaga to ciągłych badań i pełnego rozpoznania w celu osiągnięcia wyższej jakości w zakresie planowania przestrzennego i zarządzania przestrzenią miejską.

Cel i przedmiot badań

Głównym celem podjętych badań związanych z tematyką niniejszego artykułu jest określenie, na przykładzie średniej wielkości byłego miasta wojewódzkiego Leszna, kierunków zmian aktywności społeczno-ekonomicznej w przestrzennych systemach obsługi miast w Polsce, biorąc pod uwagę różną wielkość przedziałów czasowych ich rozwoju. Cel główny został osiągnięty poprzez cele cząstkowe. Dotyczą one identyfikacji na tle wydarzeń historycznych, przyczyn i rodzajów zmian w wielofunkcyjnej infrastrukturze handlowo-usługowej Leszna, wpływających zarówno na jakość życia w mieście, jak i na skuteczność ochrony jego walorów kulturowych i środowiskowych. Uzyskane wyniki badań mają charakter poznawczy i aplikacyjny, co oznacza, że mogą być wykorzystane w praktyce urbanistycznej zgodnie z przyjętą ścieżką badawczo-projektową.

Metoda i zakres badań

Przedstawione w tym artykule wyniki wstępnych urbanistycznych badań uzyskano na podstawie następujących analiz, takich jak:

Ogólna analiza opisowa:

- zachodzących w okresie ostatnich pięćdziesięciu lat funkcjonalno-przestrzennych zmian w systemach obsługi średnich miast polskich, pod kątem przestrzennych zmian ich aktywności społeczno-ekonomicznych w zespołach osiedlowych i śródmiejskich,

¹⁷ Na potrzeby niniejszego opracowania przyjęto, że wielofunkcyjna infrastruktura handlowo-usługowa, w odróżnieniu od infrastruktury społecznej i publicznej, zdefiniowanej między innymi przez Witkowskiego (Witkowski, Starościc, 2008) i Feltynowskiego (2022), jest zbiorem obiektów i urządzeń technicznych wraz z przedsiębiorstwami i instytucjami zapewniającymi detaliczny dostęp ogółowi społeczeństwa do dóbr i usług bytowych, kulturalnych i środowiskowych, o charakterze komercyjnym i niekomercyjnym, w stosunkowo małych ilościach, do użytku lub konsumpcji własnej, a nie do odsprzedaży.

¹⁸ Według podziału miast w Polsce na kategorie wielkości, do średnich zaliczane są najczęściej miasta o liczbie od 20 do 100 tysięcy mieszkańców (Runge, 2012). Z aktualizacji wyliczeń za rok 2018 wynika, że w kategorii tzw. średnich 252 miast (stanowiących 27% wszystkich miast polskich), 114 miast pogłębiło swój dystans rozwojowy w zakresie trwania funkcji społeczno-gospodarczych. Miasta szczególnie istotne z punktu widzenia kształtowania struktury osadniczej, to te 31 średnich miast, które w 1999 roku utraciły status stolicy województwa (istniejących w okresie 1975–1998) (Śleszyński, 2019).

- czynników ustrojowo-gospodarczych, społeczno-kulturalnych i środowiskowych, wpływających na historyczny przebieg tych zmian, na przykładzie średniej wielkości miasta Leszna.

Szczegółowa analiza wskaźnikowa:

- wpływu, przez ostatnie dziesięć lat, wielkopowierzchniowych centrów handlowych na rozwój wielofunkcyjnej infrastruktury handlowo-usługowej osiedli i śródmieścia w średniej wielkości mieście, jakim jest obecnie sześćdziesięciopięciotysięczne historyczne miasto Leszno,
- tendencji zmienności aktywności społeczno-ekonomicznej usług w osiedlowych ośrodkach handlowo-usługowych na terenie zabudowy osiedli z lat siedemdziesiątych i osiemdziesiątych w Lesznie,
- nagromadzenia problemów społecznych, gospodarczych i przestrzennych, związanych z zmianami w wielofunkcyjnej infrastrukturze handlowo-usługowej osiedli i śródmieścia Leszna.

Identyfikacji wielkopowierzchniowych obiektów handlowych w wielofunkcyjnej infrastrukturze handlowo-usługowej Leszna dokonano na podstawie przestrzennego rozmieszczenia ich lokalizacji oraz zestawienia ich wielkości i rodzaju powierzchni sprzedaży.

Trendy aktywności społeczno-ekonomicznej usług w osiedlowych ośrodkach usługowych Leszna opracowano na podstawie średniej częstotliwości odwiedzin użytkowników (klientów) na dobę i zmiennej wielkości powierzchni użytkowej dla każdej z usług dostępnych w latach 1990–2017.

Rozpoznanie problemów społecznych, gospodarczych i przestrzennych zostało przeprowadzone na podstawie wyników diagnozy Urzędu Miasta Leszna z roku 2017, wyznaczającej miejskie obszary zdegradowane i planowane do rewitalizacji.

2. WYNIKI BADAŃ I DYSKUSJA

Wielkopowierzchniowe obiekty handlowe na tle rozwoju systemu obsługi Leszna

Po drugiej wojnie światowej przestrzenny rozwój Leszna był przede wszystkim związany z rozbudową przemysłu i zakładaniem nowych osiedli mieszkaniowych w mieście. Do końca lat sześćdziesiątych ubiegłego stulecia miasto rozwijało się najpierw równomiernie wokół swojego historycznego centrum, a następnie w układzie gwiazdowym wzdłuż głównych arterii ruchu tranzytowego przez miasto w kierunku północno-południowym i wschodnio-zachodnim. Historyczne centrum Leszna, skupiające większość obiektów usługowych w mieście,

pełniło wtedy funkcję głównego ośrodka usługowego zarówno miasta, jak i subregionu.

W okresie przypadającym na lata siedemdziesiąte i osiemdziesiąte ubiegłego stulecia dalszy rozwój przestrzenny Leszna przebiegał w rytmie następujących po sobie pięcioletnich planów gospodarczych kraju. Zgodnie z ustrojowymi zasadami centralnego zarządzania krajem, we wszystkich miastach z szybko rosnącą wtedy liczbą ludności, były zatwierdzane ogólne plany przestrzenne wprowadzające hierarchiczny wielostopniowy system obsługi miasta. Na nowo tworzonych mieszkaniowych terenach miejskich wydzielano miejsca pod zabudowę dzielnicowych i osiedlowych ośrodków usługowych. Głównym zadaniem tych ośrodków miało być odciążenie coraz bardziej zatłoczonych historycznych centrów miejskich i przybliżenie bardziej oddalonych osiedli do usług o charakterze bytowym. Przy głównych drogach wylotowych z Leszna, w układzie promienistym były budowane kolejne mieszkaniowe osiedla:

- na wschód od śródmieścia: Prochownia, Grunwald, Ogrody, Wieniawa, Przyjaźni, Armii Krajowej,
- na południu i południowym wschodzie od śródmieścia: J. Sułkowskiego, Nowe Miasto, Przylesie, L. Zamenhofa, Na Skarpie, T. Rejtana.

Budowane wtedy osiedla wraz z nowymi ośrodkami usługowymi miały utworzyć spójny układ funkcjonalno-przestrzenny, zarówno z terenami mieszkaniowymi wokół śródmieścia, jak i z głównym usługowym centrum miasta w obrębie starówki. Podobnie jak w innych miastach, ze względu na bardzo niski w tamtym czasie poziom wskaźnika motoryzacji¹⁹, obiekty usługowe w Lesznie lokalizowane były zazwyczaj w kilkuminutowym zasięgu ruchu pieszego mieszkańców osiedli. W ten sposób powstał, zaplanowany bez udziału społecznego — „odgórnie”, sztywny, aczkolwiek czytelny, układ przestrzenny trójstopniowego hierarchicznego systemu obsługi miasta, którego infrastrukturę handlowo-usługową i społeczną zlokalizowano na terenie Starego Miasta, Śródmieścia i w wybranych ośrodkach osiedlowych (Plan Ogólny Zagospodarowania Przestrzennego m. Leszna — 1981). Taki układ tworzył wyraźne granice pomiędzy intensywnie użytkowaną przestrzenią handlowo-usługową na terenie śródmieścia i osiedlowych ośrodków usługowych,

¹⁹ Według *Małego Rocznika Statystycznego Polski*, wskaźnik motoryzacji w Polsce w latach 1960–1970–1980–1990 wynosił odpowiednio około 4–15–67–138 samochodów na 1000 mieszkańców (*Mały Rocznik Statystyczny Polski*, 2016).

a spokojną, wyciszoną przestrzenią mieszkaniową pobliskich osiedli (il.1).

Realizacja miejscowych planów ogólnych, zatwierdzanych w tamtym czasie przez państwowo-partyjne organy administracji regionalnej, odbywała się z dużymi opóźnieniami, najczęściej w niepełnym zakresie funkcjonalno-użytkowym i przy wykonawstwie budowlanym o niskich standardach technicznych i estetycznych.

Zatwierdzane w tym czasie kolejne pięcioletnie krajowe plany gospodarcze coraz bardziej odbiegały od rzeczywistego stanu ich realizacji, także w zakresie ustaleń miejscowych planów ogólnych zagospodarowania przestrzennego miast, co w konsekwencji doprowadziło do głębokiego kryzysu gospodarczo-ustrojowego państwa poprzedzonego ogólnokrajowymi wielkimi protestami społecznymi. Wtedy w Polsce, w okresie gospodarki „realnego socjalizmu”, trudno było sobie wyobrazić sposób planowania i rozwój przestrzenny miast oparty na wolnorynkowych stosunkach ekonomiczno-społecznych²⁰.

W wyniku ogólnokrajowych solidarnościowych protestów lata dziewięćdziesiąte ubiegłego stulecia stały się okresem istotnych zmian w zarządzaniu przestrzenią miejską. Zachodzące zmiany były wynikiem przeprowadzanej w tamtym czasie ustrojowo-gospodarczej transformacji Polski w zakresie uwarunkowań prawnych, ekonomicznych i społecznych. Okres ten zapoczątkował, w warunkach gospodarczej wolnej konkurencji, swobodny i szybki, trwający do dzisiaj rozwój inwestycji budowlanych na wyższym poziomie technicznym i użytkowym. W miastach całej Polski zaczęto budować, zgodnie z oczekiwaniami wielu mieszkańców, nowoczesne, wielkopowierzchniowe, wielofunkcyjne obiekty handlowe z dogodnym dojazdem i dużym zapleczem parkingowym dla samochodów.

Obiekty te były i są przez inwestorów do obecnej chwili lokalizowane przede wszystkim w tych miejscach, które uznaje się za najbardziej atrakcyjne

²⁰ W swoich badaniach nad rozwojem handlu we współczesnej przestrzeni małego miasta Polski, Robert Masztalski zauważa, że do 1989 roku rozwój handlu w kraju następował według zasad narzuconych przez państwo. Wówczas obowiązywały centralnie tworzone ustawy i zarządzenia zajmujących się handlem ministerstw oraz liczne normatywy uzupełniające aspekty funkcjonowania handlu w Polsce, z bardzo szczegółowymi ustaleniami dotyczącymi m.in. lokalizacji i założeń programowych poszczególnych obiektów, a nawet wytycznych budowlano-wykonawczych. Handel dzielił się na uspołeczniony i nieuspołeczniony. Po 1990 roku sytuacja zmieniła się diametralnie (Masztalski, 2014).

ekonomicznie (Popławska, 2014)²¹. Są to jednak przede wszystkim miejsca wybrane poza istniejącym układem funkcjonalno-przestrzennym zaplanowanego wcześniej hierarchicznego systemu obsługi miasta (Bartkiewicz, 2021)²². Obiekty te nastawione na szybki zysk, obsługują przede wszystkim klienta zmotoryzowanego w zasięgu nie tylko miasta, lecz także całego subregionu. Dlatego też najczęściej lokalizowane są przy skrzyżowaniach głównych ulic, wzdłuż dróg krajowych i wojewódzkich, tak jak w Lesznie (il. 2).

Silny wpływ na taką sytuację miał w ostatnim dwudziestolecu kilkakrotny szybki wzrost motoryzacji w Polsce, którego wskaźnik w Lesznie w latach 2014, 2017, 2021 wyniósł odpowiednio 477, 546, 652, a w powiecie leszczyńskim aż 618, 670, 723 samochodów osobowych na 1000 mieszkańców (*Województwo Wielkopolskie 2015. Podregiony, Powiaty, Gminy, 2015, Statystyczne Vademecum Samorządowca, 2021*). W Lesznie od 2012 roku przy głównych wylotach z miasta funkcjonuje osiem wielkopowierzchniowych, wielofunkcyjnych obiektów handlowych z powierzchnią sprzedaży od 2000 do 18000 m² i trzynaście mniejszych obiektów wielkopowierzchniowych z powierzchnią sprzedaży poniżej 2000 do 1000 m² (tab. 1, il. 3²³). Grupujące się w tych miejscach kolejne obiekty z poszerzoną ofertą usługowo-handlową nowych firm branżowych tworzą tak zwane usługowo-komunikacyjne węzły o zwiększonej dodatkowo atrakcyjności i zasięgu przyciągania również klientów zmotoryzowanych z innych ośrodków miejskich.

²¹ Z badań rozwoju nowoczesnych obiektów handlowych w miastach w Polsce po roku 1990, przeprowadzonych przez Joannę Z. Popławską wynika, że przyczyną wzrostu dużego zainteresowania deweloperów od roku 2008 rynkami miast średniej wielkości jest zwiększające się nasycenie nowoczesną powierzchnią handlową rynków miast dużych oraz o wiele niższe koszty budowy i funkcjonowania takich wielkoprzestrzennych centrów w miastach średniej wielkości, a także rosnąca siła nabywcza ich mieszkańców (Popławska, 2014).

²² Barbara Bartkiewicz w swoim artykule poświęconym potrzebie weryfikacji obecnych trendów rozwoju miast, ze szczególnym uwzględnieniem Krakowa, zwraca uwagę na fakt, że postępujące rozlewanie i rozproszenie zabudowy, nie tylko wokół dużych aglomeracji, ale także miast małych i średniej wielkości oraz wsi, jest wciąż ważnym problemem do rozwiązania. Dlatego też w podsumowaniu rozważań stwierdza konieczność poszukiwania kierunków naprawy w zakresie m.in. powrotu do tzw. „15-minutowego miasta”, gdzie pieszo w krótkim czasie można załatwić wszystkie zasadnicze potrzeby. Wiąże się to z odzyskaniem takiej struktury polskich miast, w której liczne usługi w dzielnicach i powstałych wcześniej osiedlach będą realizowane zgodnie z hierarchicznymi programami usług (Bartkiewicz, 2021).

²³ Numeracja wielkopowierzchniowych centrów handlowych na mapie w il. 3 jest zgodna z numeracją tych obiektów w tabeli 1.

Tab. 1. Wykaz obiektów handlu wielkopowierzchniowego na terenie Leszna z powierzchnią sprzedaży od 1000 m² wzwyż — stan z 2017 roku.

Lp.	Nazwa obiektu	Adres	Powierzchnia sprzedaży [m ²]
1	Hipermarkety TESCO EKSTRA+OBI	ul. Poznańska 3, 5	18 000
2	Centrum Handlowe MANHATTAN	ul. Aleje Jana Pawła II 16	7394
3	Centrum Handlowe NASZE LESZNO	ul. G. Narutowicza 84	4763
4	Hala towarowa INTER CARS+EUROCASH	ul. Energetyków 3	4298
5	Centrum Handlowe GALERIA LESZNO	ul. Aleje Konstytucji 3 Maja 12	3623
6	Supermarkety MEBLE VOX+BRW	ul. Fabryczna 15	3348
7	Supermarkety BRICO i INTERMARCHE	ul. G. Narutowicza 141, 143	2736
8	Supermarket BIEDRONKA — Przylesie	ul. J. Dekana 10	2118
9	Supermarket KAUF LAND	ul. Aleje Konstytucji 3 Maja 9	2000
10	Supermarket BIEDRONKA — Leszczynko	ul. Okrężna 3	1900
11	Handel i usługi TS GRZEŚKOWIAK	ul. J. Dekana 3B	1862
12	Hala towarowa EUROCASH	ul. Okrężna 23	1800
13	Supermarket NEONET — Nowe Miasto	ul. Ks. T. Korcza 5	1734
14	Handel CENTRUM RODZINNE WMB	ul. Luksemburska 3	1700
15	Supermarket POLOMARKET — Zatorze	ul. Św. Franciszka z Asyżu 2a	1630
16	Supermarket INTERMARCHE	ul. 17 Stycznia 90A	1319
17	Dom handlowo-usługowy BIZNES ***	ul. Aleje Jana Pawła II 13	1300
18	Supermarket BIEDRONKA — Powale	ul. Zacisze 16	1300
19	Supermarket LIDL — Nowe Miasto	ul. Obrońców Lwowa 17	1100
20	Supermarket LIDL — Antoniny	ul. Ostroroga 12	1005
21	Supermarket NEONET+POLOMARKET	ul. Prochownia 2	1000

Źródło: W tabeli wykorzystano informacje zawarte w pracy Instytutu Usług Marketingowych EUROTTEST wykonanej na zlecenie Urzędu Miasta Leszna w 2009 roku i ekspertyzy W. Budnera i Sł. Palickiego z Katedry Ekonomii Przestrzennej i Środowiskowej Uniwersytetu Ekonomicznego w Poznaniu zrealizowanej w 2012 roku na zamówienie Urzędu Miasta Leszna w ramach tematu „Stan i perspektywy rozwoju handlu detalicznego w Lesznie (z uwzględnieniem elementów rewitalizacji centrum miasta)”.

W mieście planowane są następne tego typu nowoczesne wieloprzestrzenne obiekty handlowe, mimo że swoim oddziaływaniem się ją spustoszenie w istniejącej tradycyjnej sieci małych sklepików i punktów usługowych, zwłaszcza na obszarze śródmieścia i w pobliskich osiedlach mieszkaniowych z ubiegłego stulecia (Jurkiewicz i in., 2009).

Współczesne kierunki przestrzennych zmian aktywności społeczno-ekonomicznej w systemie obsługi Leszna

Aktualnie poziom występujących przestrzeni aktywności społeczno-ekonomicznej w średnich miastach polskich, podobnie jak i w Lesznie, nie zawsze ma związek z urbanistyczną intensywnością zabudowy

i gęstością zaludnienia. Według obecnie obowiązującego prawa w Polsce, współczesne układy miejskiej zabudowy deweloperskiej i komunalnej coraz częściej powstają poza miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego, w trybie planistycznych decyzji administracyjnych podejmowanych przez ukierunkowane na szybki zysk, wybierane kolejno co cztery lata, samorządowe władze miasta. Wskutek doraźnej, krótkowzrocznej, „kadencyjnej” polityki przestrzennej władz miast, układy zabudowy mieszkaniowej nowych osiedli są tworzone zazwyczaj bez infrastruktury handlowo-usługowej i społecznej, niezbędnej do zaspakajania podstawowych lokalnych potrzeb ich mieszkańców, czego negatywnym przykładem mogą być między innymi osiedla w Lesznie, takie jak: Leśne Gronowo, Dąbce, Wilkowice, pod Poznaniem — osiedle Leśne Czapury, czy w Zielonej Górze — osiedle Łężyce. Podobnie jest w przypadku gospodarczo-przestrzennych decyzji lokalizacyjnych, dotyczących budowy nowoczesnych obiektów handlu wielkopowierzchniowego. Mamy tu do czynienia z brakiem uwzględniania przez samorządowe władze miast destrukcyjnego wpływu tych obiektów na zrównoważony rozwój społecznych, gospodarczych i kulturalnych przestrzeni w obrębie śródmieść i osiedli, co najbardziej jest widoczne w średnich miastach polskich, takich jak między innymi również Leszno. W celu potwierdzenia skali tego zjawiska została przeprowadzona szczegółowa analiza wskaźnikowa przestrzennych zmian aktywności społeczno-ekonomicznej w infrastrukturze handlowo-usługowej Leszna na terenie wschodnio-południowego klina zabudowy śródmiejskiej i usługowej zabudowy osiedli z lat siedemdziesiątych i osiemdziesiątych — dotyczy to osiedli: Prochownia, Grunwald, Nowe Miasto, J. Sułkowskiego, Przyjaźni, Wieniawa i Armii Krajowej.

Uzyskane wyniki analizy, wykonanej na podstawie opracowanych wskaźników zestawionych w tabeli 2²⁴, pokazują na wykresach A, B, C i D (il. 4)²⁵ wyraźną tendencję spadkową aktywności społeczno-ekonomicznej badanych osiedlowych ośrodków handlowo-usługowych oraz proces kur-

czenia się osiedlowej infrastruktury handlowo-usługowej na terenie zabudowy osiedli Leszno w latach 1990–2017. Ta niekorzystna tendencja wynika z pokazanej na wykresach postępującej degradacji funkcji centrotwórczych, zmniejszającej się liczby rodzajów usług i wzrastającej powierzchni pustostanów. W wyniku tej sytuacji osiedlowy dom handlowo-usługowy Piątka (z analizy na wykresie B) już nie istnieje, ponieważ został zburzony.

W odniesieniu do uzyskanych wyników badań istotną stała się dyskusja nad próbą odpowiedzi na następujące, podstawowe pytania:

1. Czym charakteryzuje się przestrzeń zurbanizowana o zwiększonej lub zmniejszonej aktywności społeczno-ekonomicznej i jakie czynniki mają wpływ na rodzaj i wielkość tej aktywności w mieście?
2. Jakie przestrzenie w mieście są aktywne społecznie i ekonomicznie, a jakie wyciszone ze względu na dominujące walory miasta:
 - **kulturowe**, dla utrwalania historycznej tożsamości, tradycji i rangi miejsca;
 - **środowiskowe**, dla podwyższania jakości życia w zakresie zdrowotnym i bezpieczeństwa;
 - **gospodarcze**, dla zwiększania rynku pracy i zasobności jego podmiotów?

Podjęwając próbę odpowiedzi na pierwsze pytanie warto zauważyć, że powiązanie terenów zabudowy mieszkaniowej z zabudową usługową, zgodnie z preferencjami ich mieszkańców, może mieć istotne znaczenie dla identyfikacji tożsamości miejsca, w którym żyją (Sobierajewicz, 2014). To może również wpływać na wzrost aktywności społeczno-ekonomicznej miejsc jako centralnych w mieście, które mieszkańcy osiedli w pełni akceptują. Natomiast tam, gdzie rodzaj i liczba usług akceptowanych przez społeczność lokalną jest niewielka, należy spodziewać się mniejszej liczby miejsc aktywności społeczno-ekonomicznej jako wspólnotowych w mieście, które zachęcałyby do integracji społecznej w obrębie osiedli miejskich (Damurski, 2020). Lokalizowanie przez samorządowe władze miast w Polsce wielofunkcyjnych, nowoczesnych, o ponadlokalnym zasięgu oddziaływania obiektów handlu wielkopowierzchniowego na terenie istniejących, nieposiadających własnej autonomii osiedli, pozbawia ich mieszkańców możliwości decydowania o walorach środowiskowych miejsc swojego zamieszkania²⁶.

²⁴ Wymienione w tabeli 2 wskaźniki średniej rotacji użytkowników (klientów) na dobę zostały przyjęte na podstawie szacunku częstotliwości korzystania z usług, opracowanego między innymi przez Krystynę Wysokińską (Wysokińska, 1973).

²⁵ Do opracowania wykresów (il. 4) wykorzystano sporządzone przez P. Sobierajewicza i K. Janowskiego, na podstawie dokumentacji Działu Gospodarki Zasobami Mieszkaniowymi i Spraw Członkowskich Leszczyńskiej Spółdzielni Mieszkaniowej w Lesznie, tabelaryczne zestawienia robocze powierzchni użytkowych (Pu) lokali usługowych występujących w ośrodkach osiedlowych w latach 1990–2017.

²⁶ Tomasz Kaczmarek w swoim artykule zauważył także, że w ostatnich latach miało miejsce kilka spektakularnych akcji społecznych przeciwko lokalizacji centrów handlowych, a w obliczu pogłębiającego się rozwarstwienia społecznego, postępującego starzenia się ludności, należy utrzymywać tradycyjne formy handlu osiedlowego i śródmiejskie-

Tab. 2. Rodzaje lokali usługowych według funkcji i częstości korzystania z usług w osiedlowych ośrodkach usługowych Leszna.

Oznaczenia funkcji usługowych	Wskaźnik średniej rotacji [liczba użytkowników/dobę] na jednostkę miary wskaźnika zaspokojenia potrzeb [m kw. p. u./M]	Rodzaje lokali usługowych wg funkcji, występujące w osiedlowych ośrodkach usługowych w latach 1990–2017
UA	1,00–0,05	usługi administracyjno-komunalne: urząd pocztowy, biuro: agencji bankowej, spółdzielni mieszkaniowej, finansowe, nieruchomości, turystyczne, telewizji kablowej
UG	3,00–0,80	usługi gastronomiczne: bar, piwiarnia, kawiarnia
UH	1,50–0,30	usługi handlowe wielobranżowe: sklepy produktów spożywczych i przemysłowych
UH1	0,45	usługi handlowe jednobranżowe: sklep odzieży używanej
UI	0,20–0,10	usługi inne: punkt: gier liczbowych, zakładów bukmacherskich
UKO	0,55–0,25	usługi kulturalno-oświatowe: biblioteka, szkoła muzyczna
UR	0,40–0,10	usługi rzemieślnicze: zegarmistrz, szewc, zakład: fryzjerski, kosmetyczny, krawiecki, naprawy AGD, naprawy RTV, naprawy sprzętu biurowego, pieczętkarski, poligraficzny, fotograficzny, plastyczny, złotniczy
US	0,20	usługi kultury fizycznej: solarium, siłownia, bilard
UZ	2,20–0,25	usługi medyczne: apteka, przychodnia lekarska, gabinet: stomatologiczny, weterynaryjny
Jednostka wskaźnika zaspokojenia potrzeb [kw. m k. s./M] określa preferowaną wielkość powierzchni użytkowej sklepu w przeliczeniu na jednego mieszkańca.		

Źródło: Opracowanie własne.

Tak utworzone w osiedlach nowe miejsca o wysokiej aktywności społeczno-ekonomicznej stają się dla społeczności pobliskich terenów mieszkaniowych bardzo uciążliwe, najczęściej wskutek generowania nadmiernego ruchu spoza osiedla, zwłaszcza samochodowego. Jednocześnie zamierają w osiedlach dawne miejsca wspólnotowej integracji społeczno-ekonomicznej, tworzone poprzednio w obrębie niewielkiej zabudowy lokalnych zespołów handlowo-usługowych, jak na przykład niegdyś licznie odwiedzany osiedlowy dom handlowym z usługami Kwadrat w Lesznie. Można było w nim zaopatrywać się w artykuły pierwszej potrzeby, takie jak żywność,

odzież, a nawet dywany i meble oraz sprzęt AGD i RTV. Obecnie zespoły te upadają, ponieważ nie wytrzymują nadmiernie agresywnej konkurencji rynkowej nowo powstających wielkopowierzchniowych obiektów handlowych. Prowadzi to ostatecznie do dezaktywizowania społeczności tych osiedli w podejmowaniu jakichkolwiek działań na rzecz własnych wspólnot.

Z dobrej planistycznej praktyki urbanistycznej wynika, że prawidłowemu rozwojowi infrastruktury handlowo-usługowej i społecznej w obrębie terenów mieszkaniowych sprzyja umożliwienie bezpośredniego współuczestniczenia mieszkańców miasta w decydowaniu, jakie obiekty usługowe, ze względu na ich rodzaj i wielkość, chcieliby oni mieć w osiedlu, jakie w centrum miasta, a jakie na miejskich terenach otwartych (Wojtyszyn, B., 2005).

go, a także rynków, bazarów i targowisk, odpowiadających zróżnicowanym potrzebom rynku konsumentów (Kaczmarek, 2014).

Nawiązując do odpowiedzi na drugie pytanie należy pokreślić, że niezależnie od miejsca na świecie, każda społeczność miejska, dla podwyższenia własnego bezpieczeństwa i jakości życia, identyfikuje się ze swoim miejscem stałego zamieszkania, przede wszystkim poprzez tworzenie relacji sąsiedzkich. Ma to istotny wpływ na rozwój w mikroskali różnych aktywności ekonomicznych i społecznych, których rodzaj, wielkość i miejsce koncentracji w mieście zależą od tego, jaką w danym okresie przywiązuje się wagę do wartości kulturowych, środowiskowych i gospodarczych miasta (Wojtyszyn, B.J., 2010).

Interesującym europejskim przykładem połączenia różnych aktywności społeczno-ekonomicznych w celu ochrony wartości kulturowych i środowiskowych średniej wielkości historycznego miasta jest Siena we Włoszech. Pełne w tym zakresie zaangażowanie mieszkańców wszystkich 17 (osiedli) dzielnic — *contrade*²⁷ Sieny koncentruje się wokół historycznego centrum miejskiego. Dbałość przede wszystkim w tej części miasta o rozwój usług podtrzymujących jej aktywne życie zgodne z tradycją, historią i tożsamością, związanymi w świadomości mieszkańców z rangą tego miejsca, uwidacznia się w licznych, odbywających się tam wydarzeniach kulturalnych, w atrakcyjnie udostępnionej dla turystów historycznej zabudowie (Falassi, Betti, 2010). W historycznym centrum Sieny odbywa się dwa razy w roku słynny tokański festyn Palio delle contrade z wyścigami konnymi na cześć Matki Boskiej wokół placu Piazza del Campo. To pięćdziesięciopięcioletnie miasto, dzięki swojej silnej integracji społecznej, ma jednocześnie niską przestępczość, mimo że należy do miast intensywnie odwiedzanych przez turystów przynoszących dochód, który przyciąga przestępców (*Indice della criminalità 2022*, 2022).

Duże miasta w Polsce, takie jak Poznań, Wrocław, Kraków, szybko przebudowały i zaktywizowały strefy śródmiejskie po transformacji politycznej i ekonomicznej kraju (Bartkowiec, 2021; Romańczyk, 2017). Natomiast w wielu podobnej wielkości średnich miastach, takich jak Leszno, historyczne śródmieścia stają się coraz

mniej aktywne społecznie na rzecz nowo otwieranych, lokalizowanych poza śródmieściem, atrakcyjnych wielkopowierzchniowych obiektów usługowo-handlowych o charakterze społeczno-ściowym²⁸. Zjawisko to wyraźnie odzwierciedla preferowany obecnie kierunek zarządzania przestrzenią miejską, podwyższający przede wszystkim gospodarcze walory Leszna celem szybkiego poszerzenia rynku pracy i zwiększania zasobności jego podmiotów. Skutki tej polityki są wyraźnie widoczne w diagnozie Leszna przeprowadzonej celem określenia obszarów miejskich o najwyższej koncentracji negatywnych zjawisk społeczno-ekonomicznych²⁹. Diagnoza ta wykazała między innymi, że w Śródmieściu obejmującym również Stare Miasto i w pobliskich osiedlach z przełomu lat siedemdziesiątych i osiemdziesiątych XX wieku (il. 1) występują obecnie najgorsze wskaźniki sumaryczne, których bardzo wysokie wartości indeksów zbiorczych kwalifikują te obszary miasta do rewitalizacji³⁰. Przeszarżała i zużyta technicznie infrastruktura usługowa historycznej zabudowy śródmiejskiej wymaga znacznie wyższych nakładów finansowych oraz czasu na jej rewaloryzację i ożywienie niż budowa, po zoptymalizowanych niskich kosztach i w krótkim okresie, nowoczesnych, z dobrym dojazdem, wieloprzestrzennych obiektów handlowych w formie wielobranżowych hipermarketów lub galerii firm z multikinem, restauracjami, fitness klubami itp.

Dawniej główne place miejskie pełniły funkcję reprezentacyjną, administracyjną i handlową, tętniły

²⁷ *Contrada* — w formie społecznie wyodrębnionej dzielnicy, tworzona przez wspólnotę mieszkańców z kilku sąsiednich ulic. Każda *contrada*, jako autonomiczna, prawnie zarejestrowana organizacja non-profit, posiada demokratycznie wybrane organy przedstawicielskie, własną barwną chorągiew z herbem oraz główne miejsce wspólnych spotkań w klubie, gdzie można nawiązać bezpośredni kontakt z sąsiadami, pograć w szachy, przejrzeć prasę, wypić lampkę wina itp. Jest to miejsce częstych spotkań całych rodzin zacieśniających więzi międzysąsiedzkie (Cecchini, Neri, 1958).

²⁸ Anna Szymańska i Monika Płaziak w artykule zwróciły uwagę na rozwój nowego produktu na rynku nieruchomości, jakim są galerie społecznościowe. Ustaliły, że tego typu galerie poszerzają swoją ofertę handlowo-usługową o funkcje społeczne, jako miejsca relaksu i miłego wielogodzinnego spędzania czasu z rodziną i znajomymi. Wnioskowanie oparte zostało na analizie literatury przedmiotu, wynikach badań autorek oraz badań przeprowadzonych przez firmę Neurohm (Szymańska, Płaziak, 2018).

²⁹ Dotyczy opracowania pt. *Diagnoza wyznaczająca miejskie obszary zdegradowane i obszar rewitalizacji w Lesznie z 2017 roku*, wykonanego przez firmę Lider Projekt sp. z o.o. z Poznania na zlecenie Urzędu Miasta Leszno, zgodnie z Ustawą o rewitalizacji z dnia 9 października 2015 r., Dz.U. 2015 poz. 1777 (*Diagnoza...*, 2017).

³⁰ W diagnozie (*Diagnoza...*, 2017) dla wydzielonych 13 obszarów Leszna obliczono wystandaryzowane wskaźniki sumaryczne nagromadzenia problemów społecznych, gospodarczych i przestrzennych. Przejścia odchylenia od średniej do największej wartości dodatniej wskazały, które obszary odznaczają się wskaźnikami degradacji najwyższym od średniej dla miasta. Są to obszary takie jak : Śródmieście i Podwale — 12,92; Osiedla Grunwald, Prochownia i Sułkowskiego — 9,34; część Nowego Miasta i Leszczyńska — 9,74.

życiem najintensywniej w mieście. Do historycznego centrum przychodziła cała społeczność miejska, ponieważ była w nim największa różnorodność usług i wybór produktów. Dzisiaj mają wartość mentalną i ogromny, nie do końca wykorzystany, potencjał kulturowy. Idąc za przykładem takich miast jak Siena, staromiejski rynek z otaczającą zabudową śródmiejską powinien być miejscem dla rozwoju różnych aktywności w zakresie kultury, rozrywki, gastronomii i zróżnicowanych form drobnego handlu utożsamianego z historią miejsca. Tymczasem w średnich miastach polskich obserwuje się ekonomiczną ucieczkę handlu i usług z coraz mniej atrakcyjnych śródmieść do o wiele bardziej dostępnych dla ruchu zmotoryzowanego, nowoczesnych obiektów wielkoprzestrzennych, grupujących się w coraz większe węzły usługowo-komunikacyjne na głównych skrzyżowaniach ulic między osiedlami i na terenach podmiejskich — wzdłuż głównych tras wylotowych³¹. Podobnie jest w obrębie rynku Leszna, w którym pozostały jedynie, w przeważającej mierze komunalne, zużyte technicznie kamienice czynszowe zamieszkiwane przez biedniejsze warstwy społeczne³². W przyszłości dodatkowo skomplikuje to sprawne przeprowadzenie kompleksowej rewitalizacji podupadającej zabudowy śródmiejskiej, tj. przywrócenia dawnej aktywności społeczno-ekonomicznej na tym terenie. Niekorzystne kierunki zacho-

dzących zmian w przestrzennych systemach obsługi miast, które zbadano na przykładzie średniej wielkości miasta Leszna, zostały przedstawione całościowo w formie schematu na il. 5. Stanowią one dla wielu miast poważny, zarówno gospodarczy, jak i społeczny problem. W celu rozwiązania tego problemu podejmowane są wielokierunkowe badania. Należą do nich między innymi badania nad tworzeniem zgodnie z ideą kreatywności — *creative syntax*, miejsc aktywizujących życie społeczne w przestrzeni publicznej centrów miast, z zastosowaniem wielokryterialnej metody w aspekcie: przestrzenno-kompozycyjnym, semantyczno-percepcyjnym i społeczno-ekonomicznym (Pazder, D. 2019).

3. PODSUMOWANIE

W okresie i po transformacji ustrojowo-gospodarczej Polski nastąpiły daleko idące zmiany w sposobie zarządzania przestrzenią miejską. Zachodzące zmiany w handlowo-usługowej i społecznej infrastrukturze miejskiej istotnie wpłynęły na pogarszające się przestrzenne relacje społeczno-ekonomiczne w dźwigających się gospodarczo miastach polskich. Zjawiska te są najbardziej widoczne w średniej wielkości miastach historycznych, zwłaszcza w byłych miastach wojewódzkich, między innymi takich jak Leszno.

Wyniki urbanistycznych badań przeprowadzonych w Lesznie potwierdziły występowanie bezpośredniego związku między kierunkami przestrzennych zmian aktywności społeczno-ekonomicznej w systemie obsługi miasta a niekorzystnymi zmianami w jego infrastrukturze handlowo-usługowej i społecznej. Wprowadzenie na głównych węzłach komunikacyjnych, poza trójstopniowym systemem obsługi Leszna, pogrupowanych, nowych zespołów usług w formie wielkoprzestrzennych obiektów handlowych z poszerzonym atrakcyjnym programem wielu usług o zasięgu ponad ogólnomiejskim, obniżyło znacząco rangę zarówno historycznego centrum miasta w strefie zasięgu obsługi miejskiej i subregionalnej, jak i lokalnych zespołów usługowych w strefie obsługi mieszkaniowych osiedli. Prowadzi to do dezintegracji społeczności Leszna zarówno w odniesieniu do tożsamości miasta, jak i do każdego osiedla mieszkaniowego. Badania szczegółowe na fragmencie struktury usługowej miasta wykazały malejącą w czasie liczbę usług funkcjonujących na terenie historycznego śródmieścia i w dawnych usługowych zespołach osiedli. Wielofunkcyjna infrastruktura handlowo-usługowa średniej wielkości miasta, która wcześniej była dostępna w zasięgu pieszego i rowerzysty, obecnie

³¹ Bohdan Jałowicki podkreślił także w swoim opracowaniu, że wielkopowierzchniowe obiekty handlowe pełnią dysfunkcyjną rolę na terenie miasta ze względu na swoją złą lokalizację. Przyczynia się to do wzrostu segregacji społecznej, upośledzenia osób starszych, niepełnosprawnych i niezamożnych, które nie mogą korzystać z samochodu. W wyniku silnej konkurencji takich centrów handlowych zanikają placówki drobnego handlu obszarów śródmiejskich, a w ślad za tym postępuje degradacja innych funkcji centrotwórczych. Nowoczesne duże powierzchnie handlowe, lokalizując się jak najbliżej dużych osiedli mieszkaniowych, powstają w miejscach, gdzie mogłyby pojawiać się przestrzenie publiczne, parki, tereny sportowe, rekreacyjne i place zabaw. Ich forma architektoniczna („pudełkowa architektura”) często zakłóca lokalny krajobraz miejski (Jałowicki, 2010).

³² Tę sytuację potwierdzają przytoczone z diagnozy Leszna (*Diagnoza...*, 2017) następujące wskaźniki społeczne, gospodarcze i przestrzenne, dotyczące centralnej części miasta, które znacząco przewyższają te same wskaźniki dotyczące całego miasta:

- liczba mieszkań komunalnych na 1000 mieszkańców w Śródmieściu — 133,9 i w mieście — 44,9;
- liczba budynków mieszkalnych wybudowanych przed 1980 roku na 1000 mieszkańców w Śródmieściu — 81,9 i w mieście — 44,5;
- liczba osób korzystających z pomocy społecznej na 1000 mieszkańców w Śródmieściu — 156,8 i w mieście — 68,7;
- liczba przestępstw kryminalnych na 1000 mieszkańców w Śródmieściu — 12,6 i w mieście — 6,9.

w układzie przestrzennym nowo otwartych wielko-przestrzennych obiektów handlowych wymusza na mieszkańcach korzystanie w mieście z samochodu. Władze Leszna, podobnie jak i innych historycznych miast polskich średniej wielkości, ukierunkowane są przede wszystkim na szybki rozwój gospodarczy, który odbywa się kosztem walorów kulturowych i środowiskowych przestrzeni miejskiej. Rezultaty obecnego zarządzania przestrzenią miejską najbardziej są widoczne w realizowanym kierunku wzmocnienia społeczno-ekonomicznych aktywności poza śródmiejskich poprzez rozbudowę infrastruktury handlowo-usługowej na peryferiach miasta. Kierunek ten równocześnie nie uwzględnia działań, które skutecznie podwyższyłyby atrakcyjność przestrzeni społeczno-kulturalnej miejskiego centrum i podtrzymały jej znaczącą rangę w strefie systemu obsługi miasta i subregionu.

REFERENCES

- Bartkiewicz, B. (2021), 'Potrzeba weryfikacji obecnych trendów rozwoju miast — ze szczególnym uwzględnieniem Krakowa', *Teka Komisji Urbanistyki i Architektury Oddziału PAN w Krakowie*, XLIX, pp. 3–23. Available at: <https://doi.org/10.24425/tku-ia.2021.138701> (accessed: 23.07.2022).
- Benedyk, M. (2015), *W obronie sklepów wielkopowierzchniowych*, Wrocław: Instytut Misesa. Available at: <https://mises.pl/blog/2015/03/27/benedyk-w-obronie-sklepow-wielkopowierzchniowych/> (accessed: 15.07.2019).
- Cecchini, G., Neri, D. (1958), *IL Palio di Siena. Parte prima: Palio e contrade nella loro evoluzione storica — Parte seconda: IL Palio nel suo svolgimento attuale*, Siena: Electa-Monte dei Paschi. Available at: <https://www.abebooks.com/Palio-Siena-Parte-prima-contrade-evoluzione/11850990774/bd> (accessed: 19.11.2016).
- Concise Statistical Yearbook of Poland 2016* (2016), Central Statistical Office, Warszawa. Available at: <https://stat.gov.pl/obszary-tematyczne/roczniki-statystyczne/roczniki-statystyczne/maly-rocznik-statystyczny-polski-2016,1,17.html> (accessed: 22.08.2016).
- Damurski, Ł. (ed.) (2020), *Model lokalnego centrum usługowego jako narzędzie kształtowania spójności terytorialnej obszarów miejskich Polski*, Wrocław: Oficyna Wydawnicza Politechniki Wrocławskiej. Available at: <https://bibliotekanauki.pl/books/1933247> (accessed: 18.12.2022).
- Diagnoza wyznaczająca miejskie obszary zdegradowane i obszar rewitalizacji w Lesznie* (2017), Poznań: Lider Projekt sp. z o.o.
- Falassi, A., Betti, L. (2010), *IL Palio — La festa della città*, Edizione: 2, Siena: Betti Editrice. Available at: <https://www.libreriauniversitaria.it/palio-festa-cit-ta-falassi-alessandro/libro/9788875761530> (accessed: 19.11.2016).
- Feltynowski, M. (2022), *Infrastruktura w strukturze funkcjonalno-przestrzennej jednostek terytorialnych*, Wyd. 1, Łódź: Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego. Available at: <https://doi.org/10.18778/8220-820-7> (accessed: 8.02.2023).
- Indice della criminalità 2022* (2022), Classifica criminalità nelle città italiane, L'elaborazione si basa sui dati del Ministero dell'Interno, IL Sole Ore 24. Available at: <https://lab24.ilssole24ore.com/indice-della-criminalita/indexT.php> (accessed: 20.11.2022).
- Jałowicki, B. (2010), 'Metropolie XXI w.' [in:] Tucholska, A. (ed.), *Europejskie wyzwania dla Polski i jej regionów*, Warszawa: Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, pp. 144–156. Available at: <https://www.euroreg.uw.edu.pl> (accessed: 18.12.2022).
- Jurkiewicz, T. et al. (2009), *Aktualizacja analizy skutków lokalizacji wielkopowierzchniowych obiektów handlowych na terenie miasta Leszna na istniejącą sieć handlową, rynek pracy, komunikację oraz zaspokojenie potrzeb i interesów mieszkańców*, Gdańsk: Eurotest, Instytut Usług Marketingowych. Available at: <https://docplayer.pl/63633642-Listopad-2009-eurotest-instytut-uslug-marketingowych.html> (accessed: 1.08.2016).
- Kaczmarek, T. (2014), 'Rozwój, struktura przestrzenna i funkcje centrów handlowych w Polsce' [in:] *Ludność, mieszkalnictwo, usługi — w 70. rocznicę urodzin Profesora Jerzego Dzieciuchowicza / Population, Housing, Services — 70th Anniversary of Professor Jerzy Dzieciuchowicz*, Klima, E. (ed.), Łódź: Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, pp. 247–267. Available at: <https://docplayer.pl/49105473-Ludnosc-mieszkalnictwo-uslugi-w-70-rocznicze-urodzin-profesora-jerzego-dzieciuchowicza.html> (accessed: 1.08.2016).
- Masztalski, R. (2014), 'Miejsce handlu we współczesnej przestrzeni małego miasta Polski' [in:] Masztalski, R. (ed.) *Współczesne funkcje handlowe w wybranych małych miastach województwa dolnośląskiego*, Wrocław: Oficyna Wydawnicza Politechniki Wrocławskiej, pp. 9–20. Available at: <https://www.dbc.wroc.pl> (accessed: 12.08.2016).
- Pazder, D. (2019), 'Applying the idea of creativity — creative syntax as a tool of place making. Case study of the downtown area of Poznan in Poland', *Technical Transactions*, 6, pp. 63–80. Available at: <https://www.ejournals.eu/Czasopismo-Techniczne/2019/Volume-6/art/14366> (accessed: 10.07.2023).
- Plan Ogólny Zagospodarowania Przestrzennego m. Leszna — 1981 (1985), *Dziennik Urzędowy Województwa Leszczyńskiego*, 1, 3, Leszno: Wojewódzkie Biuro Planowania Przestrzennego w Lesznie.
- Popławska, J.Z. (2014), 'Rozwój nowoczesnych obiektów handlowych w średniej wielkości miastach w Polsce', *Problemy Rozwoju Miast*, Kwartalnik Naukowy Instytutu Rozwoju Miast, Rok XI, Zeszyt III/2014, Warszawa, pp. 47–52. Available at: <https://bazhum.muzhp.pl> (accessed: 15.07.2019).

- Romańczyk, K.M. (2018), 'Krakow — The city profile revisited', *Cities*, 73, pp. 138–150. Available at: <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0264275117302160> (accessed: 1.03.2019).
- Runge, A. (2012), 'Metodologiczne problemy badania miast średnich w Polsce', *Prace Geograficzne*, 129, Kraków: Uniwersytet Jagielloński. Available at: <https://doi.org/10.4467/20833113PG.12.015.0523> (accessed: 12.08.2016).
- Sobierajewicz, P. (2014), 'Wpływ gęstości zabudowy na zrównoważony rozwój habitatów' [in:] Bać, Z. (ed.) *Habitaty — architektura socjalna*, Wrocław: Oficyna Wydawnicza Politechniki Wrocławskiej, pp. 351–361. Available at: <https://www.dbc.wroc.pl> (accessed: 12.08.2016).
- Statystyczne Vademecum Samorządowca* (2021), Warszawa: Główny Urząd Statystyczny. Available at: <https://svs.stat.gov.pl> (accessed: 20.11.2022).
- Szymańska A.I. (2018), 'Attractiveness of Shopping Malls as the Places of Purchasing and Services Use in the Opinion of Respondents', *Studies of the Industrial Geography Commission of the Polish Geographical Society*, 32(2). Available at: <https://prace-kgp.up.krakow.pl/article/view/20801653.322.17> (accessed: 15.07.2019).
- Szymańska, A.I., Płaziak, M. (2018), 'Rozwój centrów handlowych w Polsce ze szczególnym uwzględnieniem galerii społecznościowych', *Przedsiębiorczość — Edukacja / Entrepreneurship — Education*, 14, Warszawa–Kraków, pp. 188–204. Available at: <https://p-e.up.krakow.pl/article/view/20833296.14.14> (accessed: 15.07.2019).
- Śleszyński, P. (2019), *Aktualizacja delimitacji miast średnich tracących funkcje społeczno-gospodarcze (powiększających dystans rozwojowy)*, Warszawa: Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania im. S. Leszczyckiego PAN. Available at: <http://www.igipz.pan.pl> (accessed: 18.12.2022).
- Witkowski, K., Starościc, D. (2008), 'System infrastruktury społecznej w gminie', *Studia Lubuskie*, 4, Sulechów: Państwowa Wyższa Szkoła Zawodowa w Sulechowie, IPiA, pp. 177–194. Available at: <https://www.bibliotekacyfrowa.pl> (accessed: 12.08.2016).
- Województwo Wielkopolskie 2015. Podregiony, Powiaty, Gminy* (2015), Poznań: Urząd Statystyczny w Poznaniu. Available at: <https://poznan.stat.gov.pl/publikacje-i-foldery/roczniki-statystyczne/wojewodztwo-wielkopolskie-2015-podregiony-powiaty-gminy,1,12.html> (accessed: 22.08.2016).
- Wojtyszyn, B. (2005), 'Social participation in spatial planning for the sustainable development' [in:] Drapella-Hermansdorfer, A., Cebrat, K. (eds.) *Aspects of Equilibrium*, Wrocław: University of Technology Publishing House, pp. 228–239.
- Wojtyszyn, B.J. (2010), *Neighborhood accessibility and its geometrized structure of urban space*, Wrocław: University of Technology Publishing House.
- Wysokińska, K. (1973), 'Kryterium częstotliwości i jego zastosowanie' [in:] *Modelowanie sieci usług w mieście*, Warszawa: Pracownia Wydawnictw Instytutu Urbanistyki i Architektury, pp. 64–101.