



PRZESTRZENNY KONTEKST MIASTA JAKO SPOŁECZNE WYZWANIE DLA LOGISTYKÓW

Jacek Szoltysek

Uniwersytet Ekonomiczny w Katowicach
Wydział Zarządzania

Streszczenie: Miasta, jako obiekt zainteresowania logistyków w ramach logistyki miasta, dotychczas postrzegane były w pryzmacie kształtowania przepływów materialnych i informacyjnych podejmowanego w priorytetach i zasadach ekonomicznych (logistyka gospodarcza). Tymczasem logistyka społeczna, oferując inny zestaw priorytetów i zasad, może w aktywny sposób współkształtować przestrzeń miasta. Cechy i jakość tejże przestrzeni to przedmiot niniejszego artykułu.

Słowa kluczowe: logistyka miasta, kształtowanie przestrzeni, logistyka społeczna, uwalnianie przestrzeni

DOI: 10.17512/znpcz.2016.4.1.12

Wprowadzenie

Koncentracja i różnorodność to dwa najważniejsze czynniki determinujące rozwój miast. O tym piszą współcześnie przedstawiciele wielu dyscyplin, powiązanych z miastami swoimi zainteresowaniami naukowymi i praktycznymi. To temat niekiedy z pogranicza ideologii i socjologii, szczególnie gdy dotyka koncepcji klasy kreatywnej¹. Rozmowy o miastach w takiej perspektywie w zasadzie dotyczą zjawisk socjologicznych i powiązanych z nimi zachowań ekonomicznych. Rozbudowaniu podlegają koncepcje ekonomii miast. Zauważa się, że zrównoważony rozwój dotyczy tych miast, których ekonomia jest na tyle wystarczająca, by spowodować, że miasto staje się atrakcyjne jako poligon inwestowania, wytwarzania, konsumowania². Różnorodność ekonomiczna, społeczna i środowiskowa to zadanie do wykonania dla wielu polskich miast. Zrównoważony rozwój powinien zatem być realizowany nie tylko w aspekcie doskonale znanej triady: człowiek – przyroda – gospodarka³, ale również (obowiązkowo) z dbałością o heterogeniczność każdego z wymienionych elementów.

Nie da się jednak prowadzić rozważań w tym zakresie, ignorując prosty, chociaż może często pomijany w tego typu dyskursach fakt, który dla opisywanych

¹ Mam tu na myśli prace Richarda Floridy (Florida 2002; Florida 2010; Florida 2008). Krytyka jego prac zazwyczaj jest inicjowana pod wpływem ideologii silnie przesyconej poglądami religijnymi.

² Ciekawą pracę na ten temat napisał Robert P. Murphy (Murphy 2010).

³ To uproszczenie jest tu wprowadzone z rozmysłem.

zjawisk ma kapitalne wręcz znaczenie – wszelkie działania odbywają się w przestrzeni, często ją zmieniając. „W każdym razie jestem przekonany, że niepokój naszych czasów znacznie bardziej niż z czasem związany jest zasadniczo z przestrzenią” (Foucault 2005, s. 119) napisał ponad pół wieku temu Foucault i – paradoksalnie – ta myśl wydaje się ponadczasowa. Dlatego fundamentalną kategorią, jaką w tym artykule podejmuję, jest przestrzeń. Ponadto zwracam uwagę na to, jakie nowe wyzwania dla logistyków miasta stwarza przestrzeń. Mam tu na myśli nie te, dobrze już rozpoznane, związane z kongestią, lecz te wyzwania, które pozostają w sprzeczności ze społecznym składnikiem miejskości, a plasują logistykę miasta w obszarze logistyki społecznej.

Przeźrenie miasta

Postrzeżenie 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 (1) społecznym, (2) ekonomicznym, (3) terytorialnym. Środowisko zawsze należy do kogoś, nie jest obiektem w sensie fizycznym. Mamy zatem do czynienia ze społeczeństwem, organizującym obszar życia, utrwalającym symbolikę i znaczenia wydarzeń historycznych, umacniającym sfery władzy i przywilejów grupowych. 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. W percepcji miejsca dominuje zindywidualizowane doświadczanie otoczenia. Doświadczany 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).

Doświadczenie logistyków, w tym w szczególności logistyków miejskich, obejmuje zazwyczaj przestrzeń fizyczną, jednorodną i mierzalną za pomocą geometrii euklidesowej. Ma ona swoje cztery wymiary – objętość (długość, szerokość i wysokość) i czas. Wszystkie one są w ujęciu ekonomicznym dobrami ograniczonymi. Jako takie w naturalny sposób narzucają logistykom i ich decyzjom zarządczym zasady i priorytety logistyki gospodarczej⁴. Zapewne dlatego początki logistyki miejskiej związane były z wymiarem gospodarczym podmiotów prywatnych, zajmujących się głównie kwestiami zaopatrzenia sklepów usytuowanych w śródmieściach miast. Z bieżem czasu w zakres zainteresowania logistyki miasta weszły kwestie mobilnościowe różnych grup społecznych, a zasady i priorytety dotychczas stosowane zaczęły się zmieniać (np. miejsce ekonomiczności zajęła zasada skuteczności, a zysk jako priorytet działań został

⁴ Zasady te to ekonomiczność i korzystność, zaś priorytetem jest zysk (Kołodziejczyk, Szoltysek 2009).

zamieniony jakością życia). Taka ewolucja nie miałaby zapewne szans powodzenia, gdyby nie zmienione postrzeganie przestrzeni⁵.

Miejsca są złożonymi całościami: zespołami materialnych obiektów, pracowników i firm oraz systemami relacji społecznych ucieleśniającymi odrębne kultury i wielorakie znaczenia, tożsamości i zwyczaje. Dzisiaj odzyskują swoją antropologiczną i ekonomiczną pozycję nie tylko w kontekście uzdrawiania zdegradowanej przestrzeni, lecz także w globalnym systemie kapitalistycznym, przełamując tradycyjne konceptualizacje geograficzne⁶. Przez wiele lat uznawano je za ograniczoną i zamkniętą przestrzeń (Hudson 2001). W mieście, gdy o nim toczymy dyskurs, ludzie i miejsca pozostają w dynamicznych, zmiennych relacjach i zależnościach, i nie ma „podstawowego miejsca” istniejącego w swojej rzeczywistej autentyczności, czekającego na odkrycie (Majer 2010). To reakcja na nowe podejście relacyjne do przestrzeni, które traktuje miejsce jako konstrukt materialno-społeczny, czyli „produkt” społecznych relacji „rozciągniętych” w czasie i przestrzeni.

Dla nas ważnym jest postrzeganie przestrzeni przez ludzi. Przestrzeni i miejsca – należy dodać. „Czym jest miejsce? Co daje miejscu tożsamość? Co stanowi o jego aurze?”⁷. Przestrzeń jest pojęciem wyczuwalnym przez przeciętnego człowieka głównie intuicyjnie i chociaż każdy ma z nią bezpośredni kontakt, doświadcza jej najczęściej pozarozumowo, to jest emocjonalnie. Zazwyczaj widzimy ją jako wyodrębnioną przestrzeń fizyczną, atrakcyjną dla różnych użytkowników, która oferuje swoistą organizację form przyrodniczych i antropogenicznych warunkującą dostęp do zasobów będących w polu zainteresowania działalności człowieka. Gdy się jednak zastanowimy nad problemem przestrzeni w mieście, to nietrudno dojść do przekonania, że częściej jednak postrzegamy przedmioty niż znajdującą się między nimi przestrzeń. Idąc dalej tym tropem – przestrzeń w mieście często wymierzamy właśnie takimi przedmiotami, umiejscowionymi w różnych punktach przestrzeni miasta (np. różne budynki, pomniki czy inne miejsca charakterystyczne w przestrzeni stają się

⁵ Nie twierdzę, że zmiana oglądu przestrzeni jest wyłącznym inicjatorem zmiany zasad i priorytetów logistyki miasta, nawet nie twierdzę, że pierwotnym w tym zakresie było postrzeganie przestrzeni. Nie można jednak wykluczyć, że zmiana w postrzeganiu przestrzeni i miejsca mogła wpłynąć na decyzję o rewaloryzacji priorytetów i zasad zarządzania logistycznego w miastach.

⁶ Przestrzeń geograficzna przyjmuje postać przestrzeni realnej (elementy przyrodnicze i/lub antropogeniczne), ale również przestrzeni formalnej (przestrzeń geodezyjna) oraz przestrzeni realnej ujmowanej subiektywnie (percepcyjnej). Przestrzeń geograficzna jest również określana jako przestrzeń realna (fizyczna) osadzona w przestrzeni geodezyjnej (Lisowski 2014, s. 11).

⁷ Takie pytania narzuciły się fizykom, Nielsowi Bohrowi i Wernerowi Heisenbergowi, kiedy zwiedzali zamek Kronberg w Danii. Bohr powiedział do Heisenberga: „Czy to nie dziwne, jak zmienia się zamek, kiedy człowiek sobie wyobrazi, że tutaj żył Hamlet? Jako uczeni wierzymy, że zamek składa się z kamieni i podziwiamy sposób, w jaki architekt je zestawiał. Kamienie, zielony, spatynowany dach, snycerka w kaplicy – oto, z czego się składa zamek. Fakt, że Hamlet tutaj żył, nie zmienia niczego z tych elementów, a jednak zmienia wszystko” (Tuan Yi-Fu 1987, s. 14). Ta krótka scenka doskonale obrazuje dylematy, opisane trzema cytowanymi pytaniami.

kamieniami milowymi w naszej podróży do celu)⁸. Miejsce jest kategorią dynamiczną, zmienną, konstruowaną i rekonstruowaną w codziennych praktykach. „Okolicą nigdy nie jest absolutna przestrzeń, lecz są nią miejsca zróżnicowane i zrelatywizowane przez sposób bycia człowieka. Początkowo jest to sposób bycia zwany *troską*, później jest to zdolność rozumienia prawdy bycia. Z kolei charakter okolicy, w jakiej przebywa człowiek, określa jakość jego bytowania...” (Buczyńska-Garewicz 2006, s. 108). Miejsce i przestrzeń tak rozumiane (nawet bez szczególnie prowadzonego postępowania delimitującego oba pojęcia) ma kapitalne znaczenie dla zarządzających miastami. Dlatego współczesnym wyzwaniem dla logistyków miejskich jest – poza kształtowaniem przemieszczeni w miastach – uwalnianie przestrzeni.

Sześć myśli o przestrzeni podatnej kształtowaniu logistycznemu w aspekcie społecznym

Miasto to przestrzeń, zajmowana przez ludzi. Dwa składniki składają się na jego sukces. To ludzie, którzy niczym nie przymuszeni wybierają miejsce jako to środowisko, w którym zaspokajają (przynajmniej w znacznej części) swoje potrzeby. To również miejsce, a w zasadzie przestrzeń przekształcona przez ludzi w miejsce. Na skutek globalnej konkurencyjności między miastami i miejscami w tych miastach wiele z nich traci swoją tożsamość.

Humanistyczna perspektywa przyjęta przez Tuana nadała miejscu charakter „uczłowieczonej przestrzeni” z szeregiem nieodłącznych pytań o to, w jaki sposób ludzie ją rozumieją, poznają i nadają jej znaczenie. Podzielił on miejsca na publiczne (miejsca uświęcone, pomniki, place, parki) i miejsca – pola troski (dom, ogród, plac targowy, kafejka). Pola troski u Tuana więcej znaczą, są „lepsze”, ponieważ dotyczą wyjątkowego bogactwa doświadczeń w kontaktach z ludźmi i miejscami.

Wyjście poza dogmatyczne i mechaniczne analizy miejsca i przestrzeni oraz posługiwanie się metodologią opartą na opisie i narracji w sposób równorzędny z innymi narzędziami poznawania świata dają oryginalne i ważne z perspektywy poszukiwań badawczych spojrzenie na związki człowieka z otaczającą go przestrzenią (Dymnicka 2011, s. 38). Ten pogląd na nierówność przestrzeni utrwalił się już na dobre w dyskursie o mieście.

Fundamentalny podział na przestrzeń publiczną i prywatną został na początku lat siedemdziesiątych XX wieku rozwinięty przez Newmana, autora słynnej książki *Defensible Space*. Przestrzeń prywatną nadzorowali ludzie, którzy mieli nad nią pełną władzę, a więc mogli decydować, kto może do niej wejść, a kto nie. Przestrzeń publiczna była z kolei dla Newmana przestrzenią „niczyją” – nawet jeśli nie opisywał on jej w taki sposób dosłownie, to takie jej rozumienie było konsekwencją jego prac (Nawratek 2012, s. 36). Ten **podział na przestrzeń**

⁸ W badaniu codziennych praktyk, które wyrażają przeciwieństwo „miejsca” i „przestrzeni”, przeważają działania przestrzenne, pisze de Certeau. Świadczą o tym ustne opisy miejsc, opowieści uliczne, gawędy w gospodzie („zobaczysz”, „tam są drzewa”, „gdzie skręcisz...” itp.) (Dymnicka 2011, s. 47).

„naszą” i „ich” to **pierwsza myśl** dotycząca przestrzeni miasta. Skoncentrowani na mobilności logistycy często tracą z pola widzenia inne aspekty przestrzeni miejskiej⁹. Jako mieszkańcy miast również jesteśmy bardziej nomadyczni niż nasi niedawni przodkowie – rodzice, dziadkowie czy pradziadkowie. W tym rozumieniu nie wytwarzamy miejsca jako swojej przestrzeni życiowej. Faktycznie, jak to zaobserwował Castells, w świecie mobilności wytwarzanie miejsca ma coraz mniej wspólnego z jedną przestrzenią życiową. Jego zdaniem ten nowy sposób organizacji życia społecznego i ekonomicznego, zdefiniowany przez niego w kategoriach przestrzeni przepływów (*space of flows*), prowadzi do nieznanych wcześniej zjawisk – jednoczesnej fragmentacji i integracji. Rola miejsca wydaje się tu bardzo istotna, zwiększa ono bowiem szansę na zbudowanie kulturowych, politycznych i fizycznych „mostów” między przestrzenią fizyczną i wirtualną (Castells 2007). Castells stwierdza: „Rzeczywiście, przytłaczająca większość ludzi w tradycyjnych, tak jak i w zaawansowanych społeczeństwach żyje w miejscach i dlatego postrzegają swoją przestrzeń jako opartą na miejscach. Miejsce (*place*) to umiejscowienie (*locale*), którego forma, funkcja i znaczenie zawierają się w granicach fizycznej bezpośredniej styczności” (Castells 2007, s. 423). Ludzie żyją w miejscach, ale strukturalna dominacja globalnej logiki przepływów zmienia ich znaczenie i dynamikę. **Nie wszystkie miejsca są społecznie interaktywne i bogate przestrzennie.** To **myśl druga**, dotycząca przestrzeni. Bliskości i rozległe sieci umożliwiają rozmaite aktywności – wewnętrzne i zewnętrzne, których źródłem są miejsca. Istotne znaczenie w nurcie socjologii mobilności mają też przedmioty. Dzięki ich obecności przestrzeń może się przekształcić w miejsce (Dant 2007). Przestrzeń i przestrzenność, podobnie jak gęstość zaludnienia i stłoczenie, są terminami blisko spokrewnionymi, ale nie zawsze dużą przestrzeń odczuwa się jako przestrzenność i nie zawsze też duża gęstość zaludnienia oznacza stłoczenie (Tuan Yi-Fu 1987, s. 71). Przestrzenność jest blisko związana z poczuciem wolności. Wolność implikuje przestrzeń, oznacza to: mieć dość siły i przestrzeni do działania. Określenie „być wolnym” ma wiele poziomów znaczeń. Podstawą jest możliwość przekraczania istniejących warunków, a przekraczanie w najprostszy sposób przejawia się jako elementarna możliwość poruszania się. **W akcie poruszania bezpośrednio doświadczamy przestrzeni i jej atrybutów.** Osobie nieruchomej trudno wytworzyć sobie najbardziej prymitywne pojęcie abstrakcyjnej przestrzeni, ponieważ pojęcia te wywodzą się z ruchu – z bezpośredniego doświadczania przestrzeni przez ruch (Tuan Yi-Fu 1987, s. 72). Znana i godna uwagi jest myśl Arystotelesa o miejscu nierozłącznie związanym z kwestią ruchu: „Miejsce nie mogłoby stać się przedmiotem dociekań, gdyby nie istniał ruch względem miejsca” (Arystoteles 1990, s. 89). To **trzecia myśl** dotycząca przestrzeni. Istotą miejsca jest jego niepowtarzalna treść oraz cechy: duchowość i jego indywidualność. Za jeden z przejawów „bycia” w miejscu, harmonijnego z nim związku można uznać wyjątkową atmosferę miejsca, która przyciąga i jednoczy ludzi, zawartą w określeniu *genius loci*. „*Genius loci* wytwarzany w ramach globalnych przepływów obrazów oderwanych od kontekstu

⁹ Mam tu na myśli inne poza kwestiami ich przemierzania.

i kreowanych przez kulturę popularną coraz słabiej wiąże się nie tylko z duchem przeszłości, lecz także z określonym miejscem w przestrzeni miasta” (Rewers 2010, s. 102-102). W późniejszych swoich pracach (z lat osiemdziesiątych XX wieku, np. *Good City Form*) Lynch (Lynch 1984) redefiniuje znaczenie czynników wpływających na jakość miejsca, identyfikacji z miejscem i zmienności percepcji w czasie. Postuluje, aby precyzując cel planowania i kształtowania przestrzeni, zadawać sobie pytanie: „Po co i dla kogo?”, aby założenia planistyczne i kierunki rozwoju miejskiej przestrzeni wyprowadzać z ludzkich działań, aktywności, doświadczeń, wyobrażeń oraz przypisywanych im znaczeń. Zdaniem Lyncha, jedynym *źródłem wiedzy na ten temat może być dialog prowadzony z ludźmi w miejscu* (Norberg-Schulz 2000). To istotna – *czwarta myśl*, dotycząca przestrzeni. Wreszcie *kwestia (myśl) piąta* – czy i dlaczego powinniśmy decydować o charakterze przestrzeni? Propozycja redefinicji miejsca jako obszaru ograniczonego i wewnątrznie jednorodnego, według Massey, nie daje tytułu do tego, aby w pewnych okolicznościach uznać ją za niewystarczającą (Massey 1995). Równie dobrze może istnieć szereg miejsc eksponujących różny stopień otwarcia i zamknięcia, ciągłości i nieciągłości, wewnętrznej jednorodności i odmienności. Ogólnie rzecz biorąc, miejsca mają wiele wymiarów i znaczeń dla ludzi, organizacji i instytucji, są skonstruowane i doświadczane jako materialne artefakty, sieci relacji społecznych oraz produkty dialektycznej gry różnych aktorów w procesach społecznych (Massey 2010). Ludzie w mieście korzystają z całego katalogu praw i obowiązków. Mówiąc o prawach – jednym z nich jest możliwość docierania do tych miejsc w przestrzeni miasta, w których realizowane są poszczególne potrzeby. Miasto ma wpływ na kształtowanie warunków dla bezpiecznego i nieutrudnionego przemieszczania się poprzez stosowanie szerokiego instrumentarium zarządczego. A skoro się przemieszczamy, to musimy mieć na uwadze wymiar fizyczny miasta, czyli jego przestrzeń. Nie do każdego elementu przestrzeni w mieście chcemy i możemy docierać. Bez wątplenia z tego zakresu osiągalności należy wyeliminować przestrzeń prywatną, o ile nie należy do nas, lub nie mamy przyzwolenia jej właściciela (Szoltysek 2016). Szczepański pisze: „Ostatnią formą przestrzeni jest *przeźrenie prywatna* i jej szczególny rodzaj – *przeźrenie intymna* (np. pokój sypialny w mieszkaniu). Obie wiążą się z zajmowanym mieszkaniem czy domem. Dostęp do nich jest prawnie i symbolicznie ograniczony, a identyfikacja na ogół głęboka. Mieszkanie stanowi przestrzeń niemal zsakralizowaną, w której przebiegają codzienne i świąteczne aktywności człowieka oraz rodziny. Nic zatem dziwnego, iż *odczuwamy zadowolenie z tej egzystencjalnej przestrzeni – lub przeciwnie: odczuwany dyskomfort odbija się nie tylko na losach jej użytkowników, ale również ich gotowości (lub braku) do działań na rzecz najbliższego otoczenia, dzielnicy czy miasta*” (por.: Szczepański 2002). Bliskość ludzi to ten czynnik, który przesądza o atrakcyjności miasta jako miejsca zamieszkania. O unikalności miasta prawdopodobnie od zawsze decyduje liczba ludności i gęstość interakcji. Przestrzeń rozumiana niejako dualnie (czyli fizycznie i mentalnie – duchowo) jest polem kształtowania wartości: artystycznych, estetycznych, społecznych, osobistych itd. Mogą być one realizowane dzięki zachodzącym w mieście aktom

komunikacyjnym (Szołtysek 2016). Według Floridy, continuum bliskości spleta się z dominującą dzisiaj globalną naturą miasta. Ta ostatnia, jego zdaniem, stwarza takie same warunki do zakorzenienia, jak i mobilności. Być może *miejsce, jako kategoria antropologiczna*, jest ważniejsze niż kiedykolwiek, ponieważ *wiąże się* – przynajmniej dla części ludności świata – z *możliwością wyboru określonej przestrzeni życiowej* (*should I stay or should I go now?*), pisze Florida (Florida 2008, s. 80). *To myśl szósta*, dopełniająca odpowiedzi na pytanie „Dlaczego w mieście należy decydować o charakterze przestrzeni?”.

Zamiast zakończenia.

Co logistycy miejscy mogą mieć wspólnego z uwalnianiem przestrzeni?

Dotychczasowe funkcje przestrzeni publicznej, zawłaszcza przestrzeń prywatną, zmniejszają przestrzeń publiczną (z racji ograniczonej powierzchni miasta). Wielkopowierzchniowe centra handlowe nie są bynajmniej przestrzenią publiczną, lecz prywatną właśnie, gdyż nie są ogólnodostępne dla wszystkich użytkowników na równych warunkach. Znane są dążenia miast do wydzielania (z różnych powodów) przestrzeni dla potrzeb prywatnych. Zamiast tworzenia parków czy innych miejsc dla nieskrępowanych spotkań miasta preferują (z różnych powodów – głównie finansowych i nadziei na aktywizację zawodową części społeczności) prywatyzowanie przestrzeni (np. pod potrzeby handlowe, produkcyjne czy usługowe). Dużym powodzeniem cieszy się sprzedaż atrakcyjnych działek na potrzeby budownictwa mieszkaniowego – w ten sposób w polskich miastach postępuje proces gettoizacji. Przestrzeń publiczną zajęta jest również pod potrzeby transportu – drogi, urządzenia komunikacyjne na nich posadowione, wreszcie – o tę przestrzeń konkurują zwolennicy i przeciwnicy transportu. Jak widać z prowadzonych rozważań, jak również z poszanowania prawa własności, przestrzeń prywatna jest poza zasięgiem oddziaływania logistyków dążących do uwalniania przestrzeni na potrzeby sieciowania stosunków międzyludzkich. Przestrzeń publiczną w miastach nie do końca spełnia wymogi swobodnego dostępu każdego użytkownika w dowolnym czasie. Przykładowo: o przestrzeń zajętą pod potrzeby transportu konkurują zwolennicy i przeciwnicy transportu w miastach. O uwolnienie tej przestrzeni mogą walczyć zwolennicy zwiększania przestrzeni publicznej w miastach, pod warunkiem dobrej współpracy z logistykami miejskimi, którzy poprzez alternatywne zorganizowanie przepływów transportowych (czyli w pojazdach) mogą doprowadzić do tego, że zwolnione z potrzeb transportowych drogi zostaną przekształcone w deptaki.

Sposób zorganizowania przestrzeni ma ogromny wpływ na kreowanie kontaktów między osobami w niej przebywającymi. Tworzenie więzi i relacji międzyludzkich to właściwie kluczowe zadanie dobrze zorganizowanych miejsc użyteczności publicznej. Takie miejsca, które pozytywnie wpływają na kontakty międzyludzkie, to tzw. **przestrzeń dospoleczna**. Stwarza ona wrażenie bezpieczeństwa i sprawia, że ludzie chętnie w niej przebywają. A to z kolei pozwala na nawiązywanie nowych, pozytywnych relacji (Honkisz 2013). Logistycy miejscy, panujący nad przemieszczeniami w miastach, mają możliwość

takiej reorganizacji, by uwalniać części miast od uciążliwości ruchu pojazdów. Racjonalizacja przemieszczeń, realizowana w postaci projektów zarówno technicznych, jak i organizacyjnych, to zaledwie fragment działań. Dużą częścią jest współdziałanie w zakresie kształtowania pożądanych przez miasto zachowań komunikacyjnych. Dlatego zadania logistyków miejskich coraz bardziej różnią się od tych, które wykonują logistycy zatrudnieni w sferze gospodarczej.

Proponowane działania dla logistyków miejskich w coraz większym zakresie mieszczą się w filozofii logistyki¹⁰ społecznej. Uwalnianie przestrzeni dla pieszych powinno zostać wpisane w priorytet koncepcji logistyki miasta. Podejmując decyzje w zakresie kreowania mobilności¹¹ oraz dokonywania stosownych zmian organizacyjnych i infrastrukturalnych, za priorytetowe należy uznać te projekty, które oferując porównywalne efekty, dodatkowo uwalniają przestrzeń dla pieszych (Szoltysek 2016).

Literatura

1. Arystoteles (1990), *Dzieła wszystkie*, t. 1, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa.
2. Buczyńska-Garewicz H. (2006), *Miejsca, strony, okolice. Przyczynek do fenomenologii przestrzeni*, Universitas, Kraków.
3. Castells M. (2007), *Społeczeństwo sieci*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa.
4. Dant T. (2007), *Kultura materialna w rzeczywistości społecznej*, Wydawnictwo Uniwersytetu Jagiellońskiego, Kraków.
5. Dymnicka M. (2011), *Od miejsca do nie-miejsca*, „Acta Universitatis Lodzianensis. Folia Sociologica”, nr 36.
6. Florida R. (2002), *The Rise of The Creative Class and How It's Transforming Work, Leisure, Community and Everyday Life*, Basic Books, New York.
7. Florida R. (2008), *Who Is Your City? How The Creative Economy Is Making Where to Live The Most Important Decision of Your Life*, Basic Books, New York.
8. Florida R. (2010), *The Great Reset. How The Post-Crash Economy Will Change The Way We Live and Work*, Basic Books, New York.
9. Foucault M. (2005), *Inne przestrzenie*, przeł. A. Rejniak-Majewska, „Teksty Drugie”, nr 6(96).
10. Honkisz M. (2013), *Przestrzeń miasta – jak wpływa na człowieka?*, <http://figeneration.pl/przestrzen-miasta-jak-wplywa-na-czlowieka> (dostęp: 20.04.2016).
11. Hudson R. (2001), *Producing Places*, Guilford Press, New York.
12. Kołodziejczyk P., Szoltysek J. (2009), *Epistemologia logistyki społecznej*, „Przegląd Organizacji”, nr 4.
13. Lisowski A. (2014), *Typy przestrzeni a geografia*, „Prace Komisji Krajobrazu Kulturowego”, nr 24.
14. Lynch K. (1984), *Good City Form*, MIT Press, Massachusetts Institute of Technology, Cambridge.
15. Majer A. (2010), *Socjologia i przestrzeń miejska*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa.
16. Massey D. (1995), *The Conceptualization of place. A Place in the World?*, [w:] Massey D., Jess P. (eds.), *Place, Culture and Globalization*, Oxford University Press, Oxford.

¹⁰ Mam tu na myśli potoczne pojmowanie filozofii.

¹¹ Tej tematyce poświęciłem książkę: *Kreowanie mobilności mieszkańców miast* (Szoltysek 2011).

17. Massey D. (2010), *For Space*, Sage, London.
18. Murphy R.P. (2010), *Ekonomia wielkich miast*, Instytut Misesa. Fundacja Instytut Ludwiga von Misesa. Warszawa.
19. Nawrotek K. (2012), *Dziury w całym. Wstęp do miejskich rewolucji*, Wydawnictwo Krytyki Politycznej, Warszawa.
20. Norberg-Schulz Ch. (2000), *Bycie, przestrzeń i architektura*, Murator, Warszawa.
21. Rewers E. (2010), *Miasto-twórczość. Wykłady krakowskie*, Akademia Sztuk Pięknych im. Jana Matejki, Kraków.
22. Szafrńska E., Kaczmarek J. (2007), *Percepcja przestrzeni – pomiędzy prawdą a autentycznością*, [w:] Madurowicz M. (red.), *Percepcja współczesnej przestrzeni miejskiej*, Uniwersytet Warszawski, Warszawa.
23. Szczepański M. (2002), *Przestrzeń, miasto i mieszkanie w społecznej świadomości*, Wydawnictwo Naukowe Scholar, Warszawa.
24. Szołtysek J. (2011), *Kreowanie mobilności mieszkańców miast*, Wolters Kluwer, Warszawa.
25. Szołtysek J. (2016), *Logistyka miasta*, PWE, Warszawa.
26. Tuan Yi-Fu (1987), *Przestrzeń i miejsce*, PIW, Warszawa.

SPATIAL CONTEXT OF THE CITY AS A CHALLENGE FOR SOCIAL LOGISTICS

Abstract: The city as an object of interest of logisticians within the city logistics previously have been seen in the prism of forming material and information flows. Actions undertaken in the cities are based on priorities and the economic principles (economy logistics). Meanwhile, social logistics, offering a different set of priorities and principles, can actively participate in shaping urban space. Nature and quality of that space is the subject of study in this article.

Keywords: city logistics, shaping city space, social logistics, release city space