Syndrom NIMBY

w przestrzeni wielkomiejskiej

P r z y k ł a d   Ł o d z i

WYDAWNICTWA
UNIwersytetu
ŁÓDZKIEGO

KAROLINA DMOCHOWSKA-DUDEK

Syndrom NIMBY
w przestrzeni wielkomiejskiej
P r z y k ł a d   ł ó d z i

WYDAWNICTWO
UNIwersytetu
ŁÓDZKIEGO

ŁÓDŹ 2013

Karolina Dmochowska-Dudek – Katedra Gospodarki Przestrzennej i Planowania Przestrzennego
Wydział Nauk Geograficznych, Uniwersytet Łódzki, 90-142 Łódź, ul. Kopcińskiego 31

RECENZENT

Stanisław Ciok

SKŁAD I ŁAMANIE

Aleksandra Retkiewicz

OKŁADKĘ PROJEKTOWAŁA

Karolina Dmochowska-Dudek

Na okładce wykorzystano fotografię D. Kuleszy ze zbiorów AGORA S.A.

Wydrukowano z gotowych materiałów dostarczonych do Wydawnictwa UŁ

© Copyright by Uniwersytet Łódzki, Łódź 2013

Wydane przez Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego
Wydanie I. W.06249.13.0.D

ISBN (wersja drukowana) 978-83-7525-897-4
ISBN (ebook) 978-83-7969-211-8

Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego
90-131 Łódź, ul. Lindleya 8
www.wydawnictwo.uni.lodz.pl
e-mail: ksiegarnia@uni.lodz.pl
tel. (42) 665 58 63, faks (42) 665 58 62

Spis treści

1. WSTĘP	7
1.1. Problematyka badawcza	7
1.2. Przedmiot i cele pracy	14
1.3. Przegląd literatury	17
1.4. Materiały źródłowe i metody badań	20
1.5. Układ pracy	21
2. SYNDROM NIMBY W KONTEKŚCIE TEORII KONFLIKTÓW SPOŁECZNO-PRZESTRZENNYCH	23
2.1. Konflikt w teoriach socjologicznych	23
2.2. Definicje konfliktu społecznego, lokalnego i miejskiego	26
2.3. Konflikty przestrzenne	30
2.4. Podsumowanie	38
3. SPOŁECZNA PERCEPCJA OBIEKTÓW NIMBY	39
3.1. Atrybuty obiektów NIMBY	39
3.2. Społeczne naznaczenie obiektów NIMBY	47
3.2.1. <i>Proces stygmatyzacji obiektów NIMBY .....</i>	<i>47</i>
3.2.2. <i>Zagrożenia odczuwane przez ludność zamieszkałą w pobliżu obiektów NIMBY .....</i>	<i>49</i>
4. OBIEKTY NIMBY W ŁODZI I STREFY ICH ODDZIAŁYWANIA	57
4.1. Identyfikacja obiektów NIMBY	57
4.2. Charakterystyka obiektów NIMBY i towarzyszących im konfliktów	75
4.2.1. <i>Obiekty infrastruktury drogowej .....</i>	<i>75</i>
4.2.2. <i>Lotnisko Lublinek .....</i>	<i>89</i>
4.2.3. <i>Hale magazynowo-biurowe „Panattoni Park Łódź East” .....</i>	<i>91</i>
4.2.4. <i>Spalarnia odpadów .....</i>	<i>92</i>
4.2.5. <i>Hospicjum w Szpitalu im. Jordana .....</i>	<i>96</i>
4.3. Strefy oddziaływania obiektów NIMBY	98
4.3.1. <i>Teoretyczne podstawy wyznaczania stref .....</i>	<i>98</i>
4.3.2. <i>Zagospodarowanie przestrzeni wokół obiektów NIMBY .....</i>	<i>104</i>
4.4. Posumowanie	111

5. SYNDROM NIMBY W ŚWIETLE PRZEPROWADZONYCH BADAŃ ANKIETOWYCH	113
5.1. Mieszkańcy stref NIMBY	113
5.2. Poziom akceptacji obiektów NIMBY	121
5.3. Determinanty syndromu NIMBY	133
5.3.1. Wyobrażenia obiektów NIMBY przez okolicznych mieszkańców	133
5.3.2. Wyobrażenia otoczenia obiektów NIMBY	143
5.3.3. Wpływ odległości od niechcianych inwestycji na intensywność syndromu NIMBY	147
5.4. Zaangażowanie respondentów w konflikty	149
5.5. Profil Nimbystów	153
5.5.1. Model regresji logistycznej	153
5.5.2. Drzewo klasyfikacyjne CART	164
5.6. Podsumowanie	171
6. ZAKOŃCZENIE	173
BIBLIOGRAFIA	179
SPIS TABEL	190
SPIS RYCIN	191
ZAŁĄCZNIKI	191

„Every siting effort starts with a small percentage of people who favor whatever is being proposed, probably less than 10%... and (...) an equally small percentage of people usually start out opposed... While there are some people in every community who pay no attention to anything (maybe 10%), the vast majority – 60%-65% – fall into a category called «Guardians». It's what that this middle group does that leads to most facility siting controversies.

We know two things about Guardians... First, if they think a licensing or permitting decision is unfair, they will side with the opponents. And, second, they want to hear whatever the arguments are for and against a proposed facility «on their merits». If believable information isn't presented in an open forum where questions can be asked of experts and proponents in a problem-solving format, they will side with the opponents. NIMBYism occurs when these two facts about Guardians are ignored”.

Lawrence Susskind¹, sierpień 2010 roku.

1. WSTĘP

1.1. Problematyka badawcza

Konflikt o przestrzeń – jej zagospodarowanie, kształt, wartość, jest wynikiem rywalizacji o dobro, które ma ograniczony charakter. Szczególnie w wielkich miastach, gdzie – używając języka B. Jałowieckiego (1992) – wielu „aktorów gra o miasto”, ograniczoność tego zasobu jest silnie odczuwalna. Niewątpliwie tłem dla rozgrywających się obecnie konfliktów społeczno-przestrzennych w polskich miastach są przemiany ustrojowe, gospodarcze i społeczne wynikające z upadku komunizmu. Urynkowanie gospodarki i upodmiotowienie społeczeństwa stało się w latach 90. XX wieku impulsem do rozpoczęcia konfliktowej gry o korzyści płynące z faktu posiadania atrakcyjnej przestrzeni. Elementem owej gry o przestrzeń jest również sprzeciw lokalnych społeczności wobec niechcianych inwestycji, które stają się uciążliwym „sąsiadem” i negatywnie wpływają na otoczenie, co z kolei nierzadko prowadzi do spadku cen nieruchomości w okolicy. Mechanizm ten, już od wieków obserwowany zwłaszcza w społecznościach miejskich, w latach 80. XX wieku określono w Stanach Zjednoczonych mianem syndromu NIMBY.

---

¹ Lawrence Susskind jest profesorem na wydziale *Urban Studies and Planning* na *Massachusetts Institute of Technology* (MIT) i uczestniczy w programach realizowanych przez *Harvard Law School: Public Disputes Program* i *Program on Negotiation*. W swojej pracy naukowej zajmuje się szeroko rozumianymi konfliktami lokalizacyjnymi i metodami ich rozwiązywania.

Termin NIMBY jest akronimem angielskich słów „*Not In My BackYard*” – co w dosłownym tłumaczeniu oznacza „nie na moim podwórku”. Terminem tym określa się postawę osób, które wyrażają sprzeciw wobec lokalizacji w ich najbliższym otoczeniu obiektów niebezpiecznych lub takich, które przyniosą straty miejscowej ludności (por. Hermansson 2001). Jak podkreślają E. Pol, A. Di Masso i in. (2006), cechą wyróżniającą syndrom NIMBY spośród różnego rodzaju konfliktów społecznych jest fakt, iż jego przedmiotem są obiekty (inwestycje), które co prawda budzą negatywne konotacje, ale są równocześnie akceptowalne społecznie, natomiast problem stanowi jedynie ich lokalizacja.

Wpływ syndromu NIMBY na proces decyzyjny dotyczący lokalizacji nowych inwestycji, bądź zmiany sposobu użytkowania już istniejących, jest niewątpliwie ogromny. W krajach zachodnich, głównie anglosaskich, badania poświęcone konfliktom przestrzennym prowadzone są już od lat 60., natomiast syndromowi NIMBY *sensu stricto* – od lat 80. XX wieku. Niemniej jednak, samo zjawisko uprzedzenia w stosunku do pewnych obiektów nie jest niczym nowym (Dear 1992). Autor przywołuje chociażby zjawisko średniowiecznych gett żydowskich², czy sytuację, która miała miejsce w końcu XIX wieku w Kanadzie. Otóż protest zrelacjonowany przez T. W. Burgessa (1898) a dotyczący lokalizacji szpitala dla obłąkanych (*asylum*) opierał się na argumentach mieszkańców dotyczących m. in. spadku wartości nieruchomości (szczególnie willi i eleganckich mieszkań) położonych w pobliżu szpitala, ciągłego narażenia na „kłopoty, niedogodności i niebezpieczeństwo”, a także dotyczące zagrożenia związanego z zakażeniem chorobami spowodowanym odprowadzaniem przez szpital ścieków do miejscowych rzek. Ponadto, współczesne badania ukazują, że intensywność występowania konfliktów lokalizacyjnych nie różni się zanadto w miastach XIX-wiecznych i współczesnych³ – inne są jedynie uciążliwe obiekty: wówczas protestowano przeciw rzeźniom, domom publicznym, salonom i młynom wodnym⁴, a obecnie kontrowersje budzi lokalizacja elektrowni atomowych i schronisk dla bezdomnych (Lake 2001). Jak pokażą kolejne rozdziały

---

² Nazwa getto wywodzi się z dialektu weneckiego i pochodzi od czasownika *gettare* – odlewać. Gettem nazywana była wyspa w Wenecji, na której pierwotnie mieściła się odlewnia żelaza, a która później stała się „miejscem zamkniętym”, w którym zmuszeni byli zamieszkiwać Żydzi. Za początek getta weneckiego uznaje się 29 marca 1516 roku, kiedy to ogłoszono dekret nakazujący Żydom zamieszkanie na wyspie i zabraniający im opuszczania tego terenu w określonych porach (Szczepański, Ślęzak-Tazbir 2007).

³ Badania porównawcze przeprowadził R. W. Lake odnosząc się do pracy W. Meyera i M. Browna (1989) poświęconej konfliktom lokalizacyjnym w dziewiętnastowiecznych miastach oraz prac współczesnych dotyczących miast kanadyjskich i amerykańskich (szerzej: Lake 2001).

⁴ Młyny wodne były źródłem protestów ze względu na zlokalizowane przy nich stawy, które podejrzewano o to, iż ze względu na zachodzące w nich procesy gnilne, są przyczyną występowania „miazmy” (predyspozycji do zapadalności na niektóre choroby chroniczne) wśród okolicznych mieszkańców (por. Lake 2001).

tej pracy, również argumenty obecnie wysuwane przez mieszkańców oprostowujących jakieś inwestycje, w niewielkim stopniu różnią się od tych przedstawionych przez mieszkańców dziwnastowiecznego Montrealu.

Badacze nie są zgodni co do faktu, kto po raz pierwszy posłużył się terminem NIMBY. Słownik *The Oxford Dictionary of New Words* podaje, iż autorem tego akronimu jest Walton Rogers pełniący w latach 80. funkcję przewodniczącego *American Nuclear Society* – stowarzyszenia promującego energetykę jądrową (por. Burningham i in. 2006), natomiast inne źródła wskazują, iż akronim NIMBY po raz pierwszy pojawił się w 1980 roku w tekście autorstwa Emilie T. Livezey (felietonistki brytyjskiego magazynu *The Christian Science Monitor*), który dotyczył składowania niebezpiecznych odpadów. Następnie hasło NIMBY zostało rozpropagowane w Wielkiej Brytanii przez Nicholasa Ridley'a⁵ – ministra środowiska w latach 1987–1989 w rządzie Margaret Thatcher. Niemniej jednak kontekst, w którym Livezey użyła tego terminu pozwala uznać za ojczyznę NIMBY Stany Zjednoczone:

„People are now thoroughly alert to the dangers of hazardous chemical wastes. The very thought of having even a secure landfill anywhere near them is anathema to most Americans today. It's an attitude referred to in the trade as NIMBY – «not in my backyard»” (Livezey 1980).

W języku angielskim termin NIMBY używany jest w formie rzeczownika w dwóch znaczeniach. Po pierwsze NIMBY to postawa osób, które sprzeciwiają się lokalizacji w ich sąsiedztwie obiektów uznanych za niebezpieczne, ale nie mają nic przeciwko ich umiejscowieniu gdziekolwiek indziej, a po drugie, NIMBY to osoba mająca takie właśnie stanowisko⁶. Poza postacią źródłową, w literaturze przedmiotu funkcjonują obecnie również formy pochodne: „*nimbyism*” i „*nimbyist*”⁷, które również w języku polskim doczekały się swoich odpowiedników „nimbyizm” – czyli występowanie syndromu NIMBY i „Nimbysta” – osoba prezentująca postawę NIMBY. Wprawdzie polskie formy nie znalazły się jeszcze w słownikach języka polskiego, ale są powszechnie używane przez badaczy przedmiotu (m. in. Łucki, Misiak 2010).

Jako że syndrom NIMBY z upływem czasu i dojrzewania ustroju demokratycznego nabierał coraz większego znaczenia i stał się wszechobecny, w zależ-

---

⁵ Nicholas Ridley określił mianem „*self interested NIMBYs*” mieszkańców terenów podmiejskich (głównie głosujących na partię konserwatywną), którzy sprzeciwiali się intensywnemu rozwojowi budownictwa mieszkaniowego w ich sąsiedztwie (Hubbard 2009).

⁶ “1. *An attitude ascribed to persons who object to the siting of something they regard as detrimental or hazardous in their own neighbourhood, while by implication raising no such objections to similar developments elsewhere. (...) 2. A person holding such an attitude; an objector to local (esp. building) development*” (Oxford English Dictionary).

⁷ Ze względu na źródło (akronim NIMBY), oba terminy zapisywane są również w postaci „*NIMBYism*” lub „*Nimbyism*” i odpowiednio „*NIMBYist*” lub „*Nimbyist*”.

ności od konkretnych typów sytuacji konfliktowych, zarówno w języku potocznym, jak i w literaturze naukowej (głównie anglojęzycznej) pojawiło się wiele innych akronimów oddających różnorodną naturę protestów lokalizacyjnych. I tak, określenie NOOS (*Not On Our Street*) oznacza sprzeciw wobec lokalizacji jakiegoś obiektu „na naszej ulicy” – a więc zawęża się kontekst przestrzenny zjawiska. NIABY (*Not In Anybody's BackYard*), BANANA (*Build Absolutely Nothing And Near Anyone*), NOPE (*Not On Planet Earth*) oraz CAVES (*Citizens Against Virtually Everything*) określają natomiast brak akceptacji dla realizacji jakichkolwiek „niechcianych” inwestycji w ogóle i gdziekolwiek. Z kolei sytuacje określane mianem NIMEY (*Not In My Election Year*) – „nie w roku wyborczym” i NIMTOO (*Not In my Term Of Office*) – „nie za mojej kadencji”, podkreślają stosunek władz do niechcianych inwestycji. W podobnej konwencji utworzono również akronimy YIMBY (*Yes, In My BackYard*), YIMBY-FAP (*Yes, In My BackYard – For A Price*) i PIMBY (*Please, In My BackYard*), które oznaczają zgodę lokalnej społeczności na budowę niechcianej inwestycji, jednak pod pewnymi warunkami – najczęściej dotyczącymi finansowego zadośćuczynienia w związku z ewentualnymi niedogodnościami.

Podjmując próbę pewnego uogólnienia problemu można przyjąć, że syndrom NIMBY dotyczy trzech podstawowych elementów: obiektu NIMBY, społeczności lokalnej (w tym władz lokalnych, decydentów, inwestorów) i pewnego obszaru – rozumianego jako terytorium zamieszkane przez daną społeczność lokalną (ryc. 1). Wyodrębnienie tych elementów pozwala stwierdzić, że syndrom NIMBY ma zarówno wymiar społeczny jak i przestrzenny (terytorialny), jednak zdecydowanie należy unikać badania syndromu NIMBY ograniczając się do analiz w jednym tylko wymiarze, gdyż może to prowadzić do błędnych wniosków. W sytuacji, gdy pojawia się konflikt wokół lokalizacji obiektu NIMBY, uruchamia się ciąg wydarzeń, które najjaskrawiej rozgrywają się w warstwie społecznej (polaryzacja postaw, protesty ludności itd.) i to właśnie te kwestie najczęściej stają się przedmiotem badań nad syndromem NIMBY. Jednak nie należy pomijać faktu, że zmienia się również przestrzeń konfliktu: rozpoczyna się realizacja inwestycji, część mieszkańców może się wyprowadzić, inni mogą zająć ich miejsce... i co najważniejsze, zmiany te prowadzą do nadania tej przestrzeni nowej wartości – często w przypadku syndromu NIMBY wartości zdecydowanie niższej. Zjawisko stygmatyzacji jest nierozzerwalnie związane z syndromem NIMBY i dotyczy zarówno niechcianej inwestycji, przestrzeni w której ma się znajdować, jak i ludzi, którzy ją zamieszkują, bądź korzystają z obiektu NIMBY – np. z ośrodka leczenia uzależnień (por. Takahashi i Dear 1997).

Podjmując badania nad syndromem NIMBY wkracza się do świata pełnego niezwykle złożonych problemów, gdzie rozmaite zjawiska i elementy są ze sobą silnie powiązane, a wszystko rozpoczyna się, gdy w danej przestrzeni pojawia się obiekt NIMBY, czyli niechciana inwestycja. Najczęściej inwestycja ta oznacza budowę nowego obiektu (np. autostrady, spalarni odpadów), lecz jak już

wspomniano może również wiązać się ze zmianą funkcji dotychczas istniejącego obiektu (np. zmiana profilu produkcji zakładu przemysłowego na bardziej uciążliwy dla mieszkańców). W anglojęzycznej literaturze obiekty NIMBY określane są jako „*NIMBY facilities*”⁸ lub LULUs⁹ czyli *Locally Unwanted (Undesirable) Land Use*, przy czym należy podkreślić, że nie są to pojęcia tożsame, gdyż obiektom LULU nie zawsze towarzyszyć musi wystąpienie syndromu NIMBY. I choć to właśnie LULU są pierwotną przyczyną pojawienia się syndromu NIMBY, stają się obiektami NIMBY dopiero wówczas, gdy wokół nich zaistnieje konflikt o charakterze NIMBY. Inną, subtelną różnicę między NIMBY i LULU wskazują W. Freudenberg i S. Pastor (1992) podkreślając, że upatrując źródło problemu w społeczności lokalnej mówi się głównie o NIMBY, natomiast gdy problem analizuje się pod kątem niechcianych obiektów, badacze częściej posługują się terminem LULU.

Ryc. 1. Elementy syndromu NIMBY

Źródło: opracowanie własne

Wokół obiektu NIMBY narasta konflikt, w którym stroną protestującą jest lokalna społeczność, czyli ludność zamieszkała w sąsiedztwie niechcianej inwestycji. Kwestia „lokalności” wystąpienia konfliktu jest kolejnym, trudnym do

⁸ „*NIMBY facilities*” jako określenie niechcianych obiektów pojawia się m. in. w pracach Quah i Tan (1998), Ando (2003) oraz Barak i Boerner (2006).

⁹ Termin LULU został wprowadzony do literatury przez amerykańskiego planistę Franka J. Poppera na początku lat 80. XX wieku w serii publikacji poświęconej lokalizacji niechcianych inwestycji (por. m. in. Popper 1981a, Popper 1981b, Popper 1983, Popper 1985, Popper 1991).

jednoznacznego sprecyzowania, zagadnieniem w badaniach nad syndromem NIMBY. Wymiar przestrzenny syndromu NIMBY zależy bowiem od wielu czynników, do których B. Davy (1997) zalicza m. in. warunki polityczne i kulturowe panujące w danym społeczeństwie, przypuszczalne skutki lokalizacji niechcianej inwestycji czy oczekiwania grup zaangażowanych w konflikt:

„The word *local* may refer to very different spatial subdivisions. Its meaning depends on political and cultural context of facility siting, on the likely effects of the proposed facility, and on the expectations of the stakeholders” (Davy 1997).

Ponadto, dotychczasowe badania dowodzą, że zasięg przestrzenny występowania syndromu NIMBY różni się na terenach wiejskich, czy zurbanizowanych w niewielkim stopniu (obejmuje większy obszar – np. kilku wsi, miasteczek czy wręcz gmin) i w warunkach wielkomiejskich, gdzie ograniczać się może jedynie do powierzchni kwartału miejskiego. Kolejnym czynnikiem wpływającym na zasięg przestrzenny syndromu NIMBY jest skala realizowanej inwestycji (co pośrednio można odnieść do wymienionych przez Davy’ego skutków lokalizacji). Z jednej strony można mówić o skali inwestycji w sensie fizycznym (kubatury) – np. duża autostrada i mała osiedlowa droga, miejska elektrociepłownia i osiedlowa kotłownia, z drugiej natomiast o skali projektu charakterystycznej dla poszczególnych typów obiektów, np. przepustowość oczyszczalni, moc elektrociepłowni itp. Nie można jednak z całą pewnością zakładać, że im większa skala inwestycji, tym większy obszar konfliktu. Generalnie, w dotychczas przeprowadzonych badaniach zauważa się taką zależność, jednak nie jest ona regułą. Może się bowiem zdarzyć, że realizowana budowa autostrady będzie zarzewiem konfliktu jedynie na krótkim odcinku (protestować będą jedynie osoby, którym grozi wywłaszczenie), natomiast budowa drogi osiedlowej w pobliżu szkoły stanie się przyczyną protestów większości rodziców dzieci uczęszczających do owej szkoły – nawet spoza danego osiedla. Na zasięg przestrzenny syndromu NIMBY ma również wpływ kwestia lokalizacji niechcianych inwestycji w pobliżu granic jednostek administracyjnych – szczególnie w układach gminnych, gdyż pojawia się wówczas problem transgranicznej emisji zanieczyszczeń, czy ogólniej: „niekorzystnych efektów zewnętrznych” na jednostki niemające żadnych korzyści z inwestycji. Przykładem takiej sytuacji może być lokalizacja składowiska odpadów komunalnych danej gminy w pobliżu granicy z inną gminą (Lake 2001). Przywołane przykłady skłaniają do zachowania szczególnej ostrożności w dokonywaniu uogólnień (co do zależności przestrzennych między wystąpieniem syndromu a obiektem NIMBY) i do stosowania indywidualnego podejścia w analizie rozmaitych sytuacji konfliktowych.

Syndrom NIMBY jest zatem zjawiskiem, które cechuje występowanie na pewnym dającym się określić terytorium i które dotyczy pewnej określonej grupy ludzi, a ponieważ konflikt sam w sobie jest zjawiskiem społecznym, to właśnie charakter społeczności uwikłanej w konflikt będzie determinować jego

przebieg. W zasadzie w przypadku syndromu NIMBY, wszystko sprowadza się do owej grupy protestujących i ich widzenia (odbierania, percepcji) rzeczywistości, a raczej tego jej fragmentu, który wiąże się z obiektem NIMBY. Trudno w ogóle mówić o obiektywnie istniejących uwarunkowaniach wystąpienia syndromu NIMBY, trudno nawet jednoznacznie wskazać obiekty, które zawsze będą obiektami NIMBY, albo nigdy się nimi nie staną. Wszystko zależy od tego jak są (czy będą) postrzegane przez lokalną społeczność. Gdy pojawia się syndrom NIMBY, to nie chodzi o to, czy spalarnia odpadów faktycznie zanieczyszcza środowisko (w obecnych czasach raczej rzadko się to zdarza), tylko o to, że mieszkańcy sąsiednich terenów są przekonani, że tak jest, a raczej będzie w ich sąsiedztwie. Nie chodzi również o to, czy władze lokalne są skorumpowane przez prywatnych inwestorów, czy też mają na uwadze rozwój gospodarczy miasta lub gminy. Jeśli społeczeństwo jest nieufne wobec władz, będzie protestować przeciwko budowie zakładu przemysłowego (w którym spora jego część mogłaby znaleźć pracę), gdyż uzna, że pozwolenie na budowę zostało „kupione”...

Przyglądając się konfliktom o charakterze NIMBY na świecie i w Polsce, można dojść do wniosku, że spora ich część ma lekko irracjonalne zabarwienie. Jednak włączając się w naukowy dyskurs na ten temat, należałoby dokładnie przeanalizować motywy protestujących i determinanty wystąpienia syndromu NIMBY. Natomiast zdecydowanie powinno się unikać lekceważenia problemu i głosu społeczeństwa, które mówi „Not In MY BackYard!!!”, nawet jeśli część badaczy (szczególnie w latach 90.) określa Nimbystów słowami „irracjonalny”, „egoistyczny” czy „zaściankowy/ prowincjonalny”:

„This unwillingness to accept a locally unwanted land use, or the NIMBY phenomena, has result in resistant communities being regarded as parochial, irrational, and selfish” (Steelman i Carmin 1998)¹⁰,

a słowo NIMBY miewa pejoratywne zabarwienie i odbierane bywa jako pogardliwe, czy wręcz obraźliwe. Z drugiej strony, w dyskusji naukowej toczącej się na łamach poważnych periodyków dotyczącej etycznego wymiaru syndromu NIMBY, głos zabierają również autorzy, którzy ukazują Nimbystów w zdecydowanie pozytywnym świetle – A. Jay (2005) rozpoczyna swoją książkę słowami „*Proud to be a NIMBY*” i podkreśla, że gdy zagrożenie ze strony niechcianej inwestycji dotyka nas samych, wszyscy stajemy się Nimbystami:

„[NIMBY is] any citizen, who tries to defend their home and their neighbourhood from plans which would destroy the view, pollute the environment, overload the transport network, upset the ecosystem and knock £50,000 off the value of their house. When it comes to our own back yard, we are all nimbys...”

---

¹⁰ Autorki odwołują się do stanowiska prezentowanego m. in. w pracach Mazmaniana i Morella (1990) oraz Glabersona (1988).

Oczywiście, przedstawione powyżej stanowiska mają dość skrajny charakter i prowadząc badania naukowe nad syndromem NIMBY należy raczej wyważyć opinię o Nimbystach, gdyż osoby protestujące przeciw niechcianej inwestycji ani nie kierują się jedynie egoistycznymi pobudkami, ani też nie zawsze mają na względzie realnie występujące zagrożenia.

Powyższy zarys problematyki wyraźnie ukazuje, iż syndrom NIMBY jest zjawiskiem wielowymiarowym i badane zagadnienia leżą w kręgu zainteresowania przedstawicieli rozmaitych dziedzin i dyscyplin naukowych. Dokonując syntezy dotychczasowego dorobku naukowego w tej dziedzinie, można wyróżnić trzy grupy zagadnień badawczych. Pierwsza z nich obejmuje badania teoretyczne rozpatrujące problem w kontekście zagadnień społecznych (socjologicznych), ekonomicznych, politycznych czy etycznych¹¹ – głównie pod kątem poszukiwania przyczyn i ewentualnych skutków syndromu, druga grupa to badania typu „*case study*” poświęcone różnym typom czy wręcz pojedynczym obiektom NIMBY i towarzyszącym im konfliktom, zaś do trzeciej grupy zaliczyć można badania nad zjawiskami towarzyszącymi syndromowi NIMBY (ale nie trwale z nim związanymi), jak na przykład rasizm środowiskowy, segregacja przestrzenna, wykluczenie i polaryzacja społeczna itp. Warto w tym miejscu raz jeszcze wyraźnie podkreślić, że w dotychczasowych badaniach brak wyraźnie zarysowanego nurtu geograficznego – podejmującego problematykę w wymiarze przestrzennym, co stanowi ważną przesłankę do prowadzenia tego typu badań.

1.2. Przedmiot i cele pracy

Przedmiotem niniejszej pracy jest syndrom NIMBY w przestrzeni wielkomiejskiej rozumiany jako zespół zjawisk – rozpatrywanych w płaszczyźnie przestrzennej i społecznej na przykładzie Łodzi – które towarzyszą niechcianym inwestycjom. Lokalizacja niechcianej inwestycji powoduje zmiany zarówno w przestrzeni fizycznej jak i społecznej danego fragmentu miasta, przez co wpływa na całą jego strukturę funkcjonalno-przestrzenną. Badania skoncentrowano na przemianach zachodzących w przestrzeni społecznej, jednak ze względu na relacje pomiędzy społeczeństwem a jego otoczeniem, badaniu poddano również pewne elementy przestrzeni fizycznej m. in. zagospodarowanie przestrzenne sąsiedztwa obiektów NIMBY. Pojawienie się obiektu NIMBY w bezpośrednim sąsiedztwie terenów mieszkaniowych powoduje pogorszenie warunków środowiskowych i obniżenie statusu społecznego danego obszaru.

Zjawisko degradacji najbliższego sąsiedztwa obiektów NIMBY rzadko kiedy wynika z faktycznego pogorszenia warunków zamieszkania w wyniku pojawienia się obiektu NIMBY, częściej staje się efektem wyobrażeń mieszkańców na

---

¹¹ Zastosowany podział nawiązuje do czterech wymiarów syndromu NIMBY zdefiniowanych przez M. Deara (1992).

ten temat – dochodzi wówczas do „społecznego naznaczania obszarów”. Zjawisko to może występować w trzech wymiarach: pełnej stygmatyzacji, częściowej stygmatyzacji oraz stereotypizacji. Stygmatyzacja oznacza sytuację, gdy opinia o miejscu pokrywa się z rzeczywistością, natomiast stereotypizacja „(...) jest wytworem tylko sądów bazujących na dawnych, wręcz historycznych faktach, bądź jest opinią całkowicie nieuzasadnioną” (Dolata, Kotus 2004).

Jak przedstawiono powyżej, problematyka badawcza dotycząca syndromu NIMBY stanowi bardzo szerokie spektrum zagadnień, których dokładne przeanalizowanie w tej pracy jest ograniczone przez określony horyzont czasowy i dostępny warsztat badawczy. Problemy związane z wystąpieniem syndromu NIMBY w równym stopniu mogą bowiem stanowić przedmiot badań psychologicznych, społecznych, jak i ekonomicznych. W tej pracy zdecydowano się rozpatrywać syndrom NIMBY w kontekście relacji jakie zachodzą pomiędzy obiektami NIMBY, ich najbliższym sąsiedztwem i zamieszkującą je ludnością, co pozwala na jednoznaczne osadzenie tych badań w nurcie geograficznym.

W związku z tym, podmiotem badań są obiekty NIMBY wraz z ich sąsiedztwem oraz ludność zamieszkująca w strefach występowania i bezpośredniego oddziaływania niechcianych inwestycji. Tak ogólne ujęcie podmiotu badań wynika z faktu, iż zidentyfikowanie konkretnych obiektów i wyznaczenie stref ich oddziaływania (a tym samym ich mieszkańców) stanowi jedno z celów niniejszej pracy, które realizowane są w dalszej jej części. Jest to tym bardziej zrozumiałe, że dotychczas w badaniach nad syndromem NIMBY w warunkach polskich nie wypracowano jeszcze metod, które pozwoliłyby na kompleksowe analizowanie tego problemu. Celowo podkreślono w tym miejscu aspekt konkretnego kraju, w którym bada się syndrom NIMBY, gdyż jak pokazały badania prowadzone w innych krajach istnieje coś, co nazwać można „narodową specyfiką” syndromu NIMBY, która wynika ze specyficznych uwarunkowań (społecznych, ekonomicznych, politycznych, prawnych i in.) stanowiących tło dla konfliktów wokół niechcianych inwestycji.

Badania przeprowadzono w latach 2007–2011 na obszarze objętym granicami administracyjnymi Łodzi, przy czym badania terenowe dotyczące m. in. unacześnienia zdjęć użytkowania terenu przeprowadzono w strefach NIMBY, których granice ustalono w toku dalszych badań, natomiast przestrzeń całego miasta stanowiła tło dla analizowanych zjawisk. Badania sondażowe obejmowały przeprowadzenie wywiadów kwestionariuszowych i ankiet w najbliższym sąsiedztwie obiektów NIMBY w dwóch turach: 1. badania pilotażowe (grudzień 2010 roku – styczeń 2011 roku) oraz 2. badania właściwe (maj 2011 roku). Krótkie zakresy czasowe badań sondażowych miały na celu wyeliminowanie wpływu dynamiki konfliktów przestrzennych na opinie respondentów. Starano się uniknąć sytuacji, w której część respondentów odpowiadałaby na pytania w sytuacji, gdy dany konflikt jeszcze trwa, podczas gdy inni odpowiadaliby, gdy ten sam konflikt już się zakończył. Dodatkowy zakres czasowy badań uwarun-

kowany był potrzebą analizy historycznej poszczególnych obiektów NIMBY i towarzyszących im konfliktów (kwerenda prasowa prowadząca do identyfikacji obiektów NIMBY w Łodzi objęła publikacje z lat 2004–2010) oraz rozwoju sąsiadujących z nimi terenów mieszkaniowych.

Przeprowadzone badania miały na celu zweryfikowanie hipotezy badawczej pracy, która zakłada, że lokalizacja niechcianych inwestycji w sąsiedztwie terenów mieszkaniowych prowadzi do ujawnienia się w społeczeństwie syndromu NIMBY, który zdeterminowany jest specyficznymi warunkami społeczno-przestrzennymi panującymi na danym obszarze. W związku z tym, w pracy przyjęto trzy główne cele badawcze służące zweryfikowaniu postawionej hipotezy, którym podporządkowano poszczególne cele szczegółowe. Celem głównym zrealizowanym w pierwszej kolejności była identyfikacja obiektów NIMBY w Łodzi, w oparciu o opracowaną metodę identyfikacji i w dalszej kolejności, klasyfikacja i charakterystyka niechcianych inwestycji. Cel drugi zakładał wyznaczenie stref oddziaływania obiektów NIMBY, co było etapem niezbędnym w związku z koniecznością wskazania zakresu przestrzennego badań sondażowych. Wyznaczenie stref NIMBY wokół zidentyfikowanych uprzednio obiektów, również wymagało przyjęcia pewnych założeń i opracowania metody wyznaczania takich stref. Ostatnim, a zarazem najważniejszym celem służącym bezpośrednio zweryfikowaniu hipotezy badawczej była analiza uwarunkowań społeczno-przestrzennych prowadzących do powstania syndromu NIMBY na badanych obszarach. W ramach tego, cele szczegółowe zakładały określenie poziomu akceptacji dla obiektów NIMBY, wskazanie determinant syndromu NIMBY (wizerunek obiektów NIMBY, wyobrażenia miejsca zamieszkania, odległość od obiektów NIMBY) oraz określenie stopnia zaangażowania mieszkańców w konflikty wokół lokalizacji obiektów NIMBY. Dodatkowym aplikacyjnym celem przeprowadzonych badań było również opracowanie modelu profilu Nimbystów, który to model z jednej strony stanowi syntetyczne ujęcie wyników badań, z drugiej natomiast może być wykorzystywany w procesie podejmowania decyzji lokalizacyjnych jako obraz grup społecznych, na które warto zwrócić szczególną uwagę w trakcie wprowadzania uciążliwych inwestycji w bezpośrednie sąsiedztwo terenów mieszkaniowych. Ponadto, opracowany model, mający istotne podstawy teoretyczne i metodyczne, stanowić może punkt odniesienia i weryfikacji w dalszych badaniach poświęconych problematyce syndromu NIMBY, badanego szczególnie w warunkach wielkomiejskich w Polsce, gdyż w opinii autorki, na dzień dzisiejszy, badań tego typu jest zdecydowanie za mało.

1.3. Przegląd literatury

W obliczu niewielkiego zainteresowania syndromem NIMBY wśród polskich badaczy, rozważania prowadzone w niniejszej pracy w znacznej części oparto na dorobku naukowym krajów zachodnich, zawartym w literaturze anglojęzycznej. Pierwsze prace naukowe podejmujące problematykę NIMBY ukazały się w latach 80. XX wieku. Publikacje F. Poppera oraz M. Deara należy uznać za najważniejsze w tej dziedzinie. Do nich w latach późniejszych odnosili się inni badacze podejmujący tę problematykę. Frank Popper w cytowanych już powyżej pracach analizował syndrom NIMBY głównie pod kątem niechcianych inwestycji – ich rodzajów, charakteru i przyczyn, dla których ich lokalizacja budzi kontrowersje. Natomiast M. Dear badał głównie efekty zewnętrzne lokalizacji obiektów NIMBY, w szczególności szpitali psychiatrycznych.

W latach 90. XX wieku ukazało się szereg publikacji, które zawierały zarówno rozważania teoretyczne na temat syndromu NIMBY, jak i przedstawiały wyniki przeprowadzonych badań empirycznych dotyczących konkretnych typów obiektów NIMBY m. in. *Beyond nimby: hazardous waste siting in Canada and the United States* (Rabe 1994), *Essential injustice: when legal institutions cannot resolve environmental and land use disputes* (Davy 1997) i *Slaying the NIMBY Dragon* (Inhaber 1998). W latach 90. i po roku 2000 publikowano również liczne podobne artykuły w periodykach naukowych m. in. *Journal of the American Planning Association*, *Journal of Social Issues*, *The Social Science Journal*, *Sociological Quarterly*, *Environmental Management* czy *Journal of Environmental Economics and Management*.

Wśród najnowszych prac poruszających kwestie związane z syndromem NIMBY można wymienić artykuły: T. J. Rephann (1996) o ekonomicznych i społecznych skutkach syndromu NIMBY, S. Lesbirel i D. Shaw (2000) oraz M. Greenberg i in. (2007) poświęcone lokalizacji niechcianych inwestycji (LU-LU) oraz H. Hermansson (2007) o wymiarze etycznym konfliktów NIMBY. Dostępna jest również bogata literatura przedstawiająca badania poszczególnych typów obiektów NIMBY, z których najliczniejsze publikacje dotyczą infrastruktury sanitarnej (m. in. składowisk i spalarni odpadów) oraz różnego rodzaju obiektów świadczących usługi socjalne. Lokalizacja instalacji związanych ze składowaniem i obróbką odpadów w kontekście towarzyszącego jej syndromu NIMBY była przedmiotem badań w wielu krajach. Doświadczenia ze Stanów Zjednoczonych przedstawia m. in. D. Minehart (2002), z Kanady – G. Walker (1995) oraz R. G. Kuhn i in. (1998), a z krajów azjatyckich (Japonia, Korea, Tajwan) – B. Rahardyan (2004), Hsu (2006). Uciążliwości i stygmatyzacja obiektów NIMBY (oraz osób z nich korzystających), które ogólnie określa się jako „świadczące usługi socjalne”, były przedmiotem licznych studiów – głównie w krajach Ameryki Północnej. O problemach lokalizacji tego typu obiektów pisali m. in.: L. M. Takahashi i M. Dear (1997) – ośrodki dla bezdomnych i dla nosicieli wirusa HIV; R. Martin (2000) – zakłady karne; czy L. Jimenez (2005) –

szpitale i ośrodki dla osób psychicznie chorych. Warto również zwrócić uwagę na liczne publikacje poświęcone problemom lokalizacji nowoczesnych źródeł pozyskiwania energii – głównie farm wiatrowych, które coraz częściej pojawiają się w sąsiedztwie terenów mieszkaniowych. Cykl artykułów M. Wolsinka (m. in. 2000, 2006) czy prace D. Bella (2005) i D. van der Horsta (2007), stanowią kompleksowe studia tej problematyki. Wymienione prace nie wyczerpują listy dostępnych publikacji o syndromie NIMBY, jednak ukazują w jak wielu aspektach problem ten badany jest w krajach zachodnich.

Warto pokreślić, że termin „NIMBY” znajduje się również w większości angielskich słowników (m. in. *The Oxford Dictionary of New Words, Oxford English Dictionary*) oraz w encyklopediach tematycznych. Ogólna charakterystyka syndromu NIMBY w *International Encyclopedia of the Social & Behavioral Sciences* autorstwa R. W. Lake’a (2001) czy w *International Encyclopedia of Human Geography* opracowana przez P. Hubbarda (2009) może w znacznym stopniu przybliżyć naturę tego rodzaju konfliktów początkującym badaczom.

Problem konfliktów, którym towarzyszy syndrom NIMBY (choć nie są one wprost związane z tym zjawiskiem) jest dobrze znany opinii publicznej, głównie dzięki licznym doniesieniom mediów – wystarczy przejrzeć chociażby wykaz artykułów prasowych, których na ten temat ukazało się blisko 100 w ciągu kilku ostatnich lat w dziennikach łódzkich (załącznik 1). Jednak teksty te mają charakter publicystyczny lub co najwyżej popularnonaukowy, a jak się okazuje publikacji naukowych o syndromie NIMBY w polskim piśmiennictwie jest niewiele. Syndrom NIMBY w Polsce był dotychczas głównie przedmiotem badań socjologicznych, których wyniki opublikowano w pracach P. Matczaka¹² (1996), E. Michałowskiej¹³ (2008) oraz Z. Łuckiego i W. Misiaka¹⁴ (2010). Artykuł P. Matczaka stanowi ogólny zarys problematyki syndromu NIMBY w oparciu o zagraniczną literaturę przedmiotu, natomiast E. Michałowska przedstawiła problem lokalizacji niechcianych inwestycji w województwie łódzkim w świetle przeprowadzonych badań w latach 2001–2005. Rozdział poświęcony syndromowi NIMBY w książce Z. Łuckiego i W. Misiaka można, jak dotychczas, uznać za najobszerniejsze opracowanie tej problematyki, choć tłem dla rozważań autorów są jedynie inwestycje energetyczne. W tym miejscu należy również wspomnieć o pracy B. Banachowicz (2004) poświęconej konfliktom społecznym, w której autorka wzmiankuje o syndromie NIMBY. W obliczu powyższego można uznać, że pomimo powszechności zjawiska, publikacje naukowe poświęcone temu problemowi w Polsce są nieliczne.

Zdecydowanie bogatsza jest literatura poświęcona ogólnie rozumianym konfliktom społeczno-przestrzennym, choć i w tym przypadku badań socjologów jest znacznie więcej niż badań prowadzonych w ramach innych dziedzin, m. in.

---

¹² Uniwersytet im. Adama Mickiewicza w Poznaniu.

¹³ Uniwersytet Łódzki.

¹⁴ Uniwersytet Warszawski.

geografii, gospodarki przestrzennej czy ekonomii. Jako najważniejsze publikacje w tej dziedzinie należy wskazać prace zbiorowe, w których zebrano artykuły przedstawicieli różnych dziedzin i dyscyplin naukowych, m. in. *Konflikt nieunikniony. Wspólnoty i władze lokalne wobec konfliktów spowodowanych rozwojem* pod redakcją P. Buczkowskiego i P. Matczaka (2001), czy *Konflikty społeczne w Polsce w okresie przemian systemowych. Studia, komunikaty, eseje* (tom I i II) pod redakcją M. Malikowskiego i Z. Seręgi (2000). Ponadto, problematyka różnego rodzaju konfliktów społeczno-przestrzennych podejmowana była m. in. w pracach A. Majera (1999, 2000) i Z. Zuziaka (1995) oraz w cyklu publikacji B. Jałowieckiego poświęconemu przestrzeni miejskiej w ujęciu socjologicznym. Problematyka ta badana była również przez geografów – w latach 80. XX wieku opublikowano prace J. Kołodziejkiego oraz J. Grocholskiej dotyczące konfliktów w gospodarce przestrzennej, jednak autorzy rozpatrywali konflikty raczej w kwestii kolizji funkcji niż konfliktów społecznych. Po roku 2000 ukazały się również prace o charakterze geograficznym poświęcone konfliktom w środowisku przyrodniczym, m. in. *Konflikty społeczne w polskich parkach narodowych* K. Królikowskiej (2007) czy szereg publikacji K. Dubel poświęconych konfliktom środowiskowym rozpatrywanym pod kątem gospodarki przestrzennej (m. in. Dubel 2000, Dubel 2009). Należy jednak wyraźnie podkreślić, że wymienione prace mogą stanowić jedynie tło do rozważań nad syndromem NIMBY, bo jako takie nie poruszają wprost tego problemu.

Poza literaturą bezpośrednio traktującą o syndromie NIMBY, w przeprowadzonych badaniach wykorzystano również prace, które wiążą się z tą tematyką – szczególnie w kontekście wykazania powiązań badanego zjawiska z różnymi podejściami teoretycznymi – zwłaszcza w warunkach polskich. Analizując problem „sąsiedztwa” odwoływano się do wyników badań J. Kotusa (2007), które dotyczyły sąsiedzkich systemów społecznych kształtujących się w warunkach wielkomiejskich (Poznań). Wprawdzie autor nie porusza problemu konfliktów lokalizacyjnych, jednak mechanizmy i skutki tworzenia się „sąsiedztw” (zarówno w wymiarze terytorialnym jak i społecznym) stanowią istotny element syndromu NIMBY. Z kolei mechanizmy zachowań mieszkańców zagrożonych sąsiedztwem niechcianych inwestycji przeanalizowano na gruncie socjologii i psychologii opierając się na współczesnych nurtach badawczych w tych dziedzinach opisanych m. in. w *Psychologii środowiskowej* (P. A. Bell i in. 2004). Opracowując metody wykorzystane w niniejszych badaniach w dużej mierze oparto się na pracy E. Babbiego (2005) poświęconej badaniom społecznym, a także na specjalistycznych publikacjach z zakresu zastosowań zaawansowanych metod statystycznych. Artykuły wyjaśniające wykorzystanie poszczególnych narzędzi dostępnych w aplikacjach STATISTICA i IBM SPSS publikowane są na stronach internetowych producentów oprogramowania i opracowane zostały przez ekspertów prowadzących różne badania naukowe z wykorzystaniem owych narzędzi. W niniejszej pracy odwołano się m. in. do artykułów M. Łapczyńskiego (2003) o drzewach klasyfikacyjnych i Ł. Macha (2010) poświęconego zastosowaniom regresji logistycznej.

1.4. Materiały źródłowe i metody badań

Przeprowadzone czynności badawcze oparto na zbiorze materiałów źródłowych, z których za najważniejsze należy uznać dane pochodzące z badań ankietowych i wywiadów kwestionariuszowych. Jak już zaznaczono, właściwe badania poprzedzono wykonaniem badań pilotażowych, w których wzięło udział 200 respondentów. Badania te miały na celu zweryfikowanie prawidłowości dotyczących syndromu NIMBY zaobserwowanych w innych krajach, gdzie badania nad tym syndromem mają wieloletnią historię. W strefach NIMBY badaniom poddano łącznie 950 mieszkańców, z czego dalszym badaniom poddano 894 wywiady.

Informacje źródłowe uzyskane z ankiet i wywiadów kwestionariuszowych pozwoliły na budowę baz danych, które opracowano w *IBM SPSS Statistics 19* i połączono z geobazami w *ArcGIS 9*. Opracowanie części wyników badań kwestionariuszowych w technice GIS pozwoliło na uchwycenie zależności przestrzennych pomiędzy badanymi zjawiskami dzięki wykorzystaniu narzędzi z grupy *Analysis Tools* (m. in. tworzenie ekwidystant, operacje na graficznym obrazie danych przestrzennych – wycinanie, łączenie) oraz *Data Management Tools* (łączenie i ekstrakcja zbiorów, generalizacja, obliczanie statystyk zbiorów i in.). Ponadto, narzędzia *ArcGIS* pozwoliły na wizualizację prowadzonych analiz w postaci map.

Poza danymi źródłowymi pochodzącymi z badań własnych autorki, wykorzystano również materiały kartograficzne i statystyczne uzyskane z różnych instytucji. Wśród najważniejszych wymienić należy bazę adresową i bazę danych ewidencyjnych PESEL Miejskiego Ośrodka Dokumentacji Geodezyjnej i Kartograficznej w Łodzi (MODGiK), oraz warstwy tematyczne wykorzystywane w *ArcGIS* zawierające treści istotne z punktu widzenia realizacji celów przyjętych w pracy: zagospodarowanie przestrzenne Łodzi (klasoużytki, formy własności działek ewidencyjnych i in.), treść kartograficzna *Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Łodzi*, obszary miasta objęte planami miejscowymi, wnioski mieszkańców do studium i planów miejscowych i in., które udostępnił MODGiK oraz Miejska Pracownia Urbanistyczna w Łodzi.

Wśród innych, wykorzystanych w pracy, materiałów źródłowych wymienić należy dane Głównego Urzędu Statystycznego (GUS) oraz liczne raporty i opracowania poświęcone syndromowi NIMBY i konfliktom społeczno-przestrzennym, które stanowiły źródło wiedzy i porównań dla uzyskanych wyników. Istotne w toku prowadzonych studiów, były również artykuły prasowe opublikowane w łódzkiej prasie codziennej: *Gazecie Wyborczej* (dodatek Łódź), *Dzienniku Łódzkim* i *Expresie Ilustrowanym*, w latach 2004–2010, które wykorzystane w kwerendzie prasowej stały się jednym z kryteriów identyfikacji obiektów NIMBY w Łodzi.

Zgłębienie istoty syndromu NIMBY, które można uznać za ogólnie ujęty nadrzędny cel tej pracy, możliwe jest dzięki przyjęciu założenia o kompleksowości prowadzonych badań, czyli powiązaniu ujęć analitycznych i syntetycznych. Zaś analiza zjawisk tworzących syndrom NIMBY opiera się głównie na dotarciu do osobowości oraz poznaniu postaw i motywów działania osób zaangażowanych w konflikty wokół obiektów NIMBY, co jest możliwe dzięki zastosowaniu metod jakościowych. Wśród metod jakościowych wykorzystanych w pracy do analizy wyników badań ankietowych, wymienić można metodę skojarzenia słów oraz metodę dyferencjału semantycznego, których zastosowanie szczegółowo omówiono przy okazji badanych zagadnień. Przy identyfikacji obiektów NIMBY wykorzystano również kwerendę prasową.

Pomimo realizacji celów postawionych w niniejszej pracy głównie w zgodzie z założeniami orientacji antyscjentystycznej (koncepcja humanistyczna oraz nurt behawioralny w geografii), w analizie wyników badań sondażowych odwoływano się również do ujęcia scjentystycznego wykorzystując model empiryczny. Dlatego też w części pracy podsumowującej wyniki badań wykorzystano różne metody jednozmiennnej i wielozmiennnej analizy danych społecznych i przestrzennych. Poza wykorzystaniem podstawowych statystyk opisowych, zastosowano również wybrane miary korelacji, natomiast budowę profilu Nimbystów wykonano za pomocą metody regresji logistycznej uzupełniając ją metodą drzew klasyfikacyjnych CART.

1.5. Układ pracy

Prezentowaną pracę można uznać za pierwsze, tak obszerne i kompleksowe opracowanie problematyki syndromu NIMBY w warunkach polskich, dlatego też szeroko omówiono płaszczyznę teoretyczną badanego problemu, którą przedstawiono w dwóch pierwszych merytorycznych rozdziałach pracy. W pierwszej części (rozdział 2), omówiono szczegółowo koncepcje teoretyczne konfliktów społeczno-przestrzennych, które stanowią kontekst do dalszych rozważań nad syndromem NIMBY, natomiast w kolejnym rozdziale zaprezentowano ujęcie teoretyczne problematyki dotyczącej percepcji obiektów NIMBY, co uznać należy za bezpośrednią przyczynę prowadzącą do powstania syndromu NIMBY.

Trzecia część pracy (rozdział 4) realizuje dwa pierwsze cele pracy czyli identyfikację obiektów NIMBY i wyznaczenie stref ich oddziaływania. W tej części, poza przedstawieniem opracowanych metod, dokładnie zaprezentowano badane obiekty NIMBY w Łodzi oraz ich otoczenie. Przy okazji omawiania poszczególnych obiektów, przedstawiono również „obiektywny” obraz towarzyszących im konfliktów, który uzyskano głównie z analizy doniesień prasowych na ten temat.

Czwarta część opracowania (rozdział 5) poświęcona została szczegółowej analizie syndromu NIMBY w Łodzi, którą przeprowadzono w oparciu o badania

ankietowe na terenach wokół zidentyfikowanych obiektów NIMBY. Rozdział ten rozpoczyna krótka charakterystyka ludności zamieszkałej w strefach otaczających te obiekty oraz dokładna analiza podstawowych struktur (demograficznych i społecznych) respondentów. W dalszej części (podrozdział 5.2) określono stosunek respondentów do obiektów NIMBY na podstawie oceny stopnia zadowolenia i akceptacji planowanych inwestycji w kontekście określenia czy obiekty te potrzebne są mieszkańcom Łodzi. W kolejnym podrozdziale przedstawiono determinanty wystąpienia syndromu NIMBY w sąsiedztwie niechcianych inwestycji, czyli percepcję obiektów NIMBY i ich otoczenia oraz odległość miejsca zamieszkania badanych osób, która okazała się w znacznym stopniu wpływać na prezentowane postawy. W podrozdziale czwartym zaprezentowano zaangażowanie respondentów w zaistniałe sytuacje konfliktowe, co stanowi dopełnienie obrazu konfliktów przedstawionego w rozdziale czwartym. Ostatnia część tego rozdziału (podrozdział 5.5) poświęcona została opracowaniu profilu Nimbystów, który uzyskano w wyniku zastosowania zaawansowanych metod statystycznych.

Pracę zamyka rozdział szósty, w którym zebrano wnioski końcowe wynikające z przeprowadzonych badań oraz przedstawiono możliwości wykorzystania uzyskanych wyników w praktyce, m. in. w procesach podejmowania decyzji lokalizacyjnych czy rozwiązywaniu i zapobieganiu sytuacjom konfliktowym, którym towarzyszy syndrom NIMBY.

2. SYNDROM NIMBY W KONTEKŚCIE TEORII KONFLIKTÓW SPOŁECZNO-PRZESTRZENNYCH¹⁵

2.1. Konflikt w teoriach socjologicznych

Złożoność problemu, jaka niewątpliwie charakteryzuje syndrom NIMBY sprawia, że jest on rozpatrywany w oparciu o teorie konfliktu z różnych dziedzin nauki. W pracy tej przedstawiono przede wszystkim teorie z zakresu socjologii oraz teorie adaptowane na grunt nauk geograficznych z ekonomii czy gospodarki przestrzennej. Poniżej przedstawiono usystematyzowany przegląd najważniejszych ujęć teoretycznych konfliktów społeczno-przestrzennych, do których zalicza się syndrom NIMBY.

Aby w pełni zrozumieć istotę syndromu NIMBY należy najpierw dokładnie przeanalizować samo pojęcie konfliktu. Etymologia słowa konflikt wywodzi się z łacińskiego rzeczownika *conflicto* oznaczającego zderzenie, spór¹⁶. Konflikt jest zatem zderzeniem się sprzecznych interesów czy poglądów zachodzącym pomiędzy co najmniej dwoma podmiotami. Syndrom NIMBY jest zjawiskiem społecznym, stąd też rozważania nad jego istotą można zawęzić do pojęcia konfliktu społecznego, który najczęściej jest przedmiotem badań socjologicznych. Z drugiej strony, przedmiotem konfliktów prowadzących do wystąpienia syndromu NIMBY jest, najogólniej mówiąc, planowane bądź istniejące zagospodarowanie przestrzeni. Można więc stwierdzić, iż jest to zarazem rodzaj konfliktu przestrzennego, choć w tym przypadku istnieją pewne nieścisłości związane z zakresem znaczeniowym pojęcia konflikt przestrzenny. Ze względu na fakt, iż konflikty dotyczące zagospodarowania przestrzeni znajdują się w kręgu zainteresowania wielu nauk i dyscyplin naukowych, mamy do czynienia z definiowaniem tego rodzaju sytuacji poprzez różne pojęcia – w zależności od aspektu, na który położono nacisk. I tak, ekolodzy mówią najczęściej o konfliktach ekologicznych, czy środowiskowych (Burger 1990; Zuziak 1995; Borys 2003 i in.), planiści i geografowie posługują się pojęciem konfliktu przestrzennego, funkcjonalno-przestrzennego lub lokalizacyjnego (m.in. Grocholska 1980; Kołodziejcki 1982a) natomiast wśród socjologów dominuje określenie konflikt społeczny lub lokalny (m.in. Starosta 2000; Kwaśniewicz 2000; Buczkowski

---

¹⁵ Obszerne fragmenty tego rozdziału opublikowano w pracy: K. Dmochowska-Dudek (2011).

¹⁶ Rzeczownik *conflicto* ma swoje źródło w czasowniku *confingo* oznaczającym uderzać, ścierać się, walczyć (Słownik łacińsko-polski, 2007, t. I).

2001). Markowski (1999) zalicza konflikty przestrzenne do konfliktów społecznych, niemniej jednak podkreśla, że „konflikt społeczny o podłożu przestrzennym tym różni się od innych konfliktów społecznych, że właśnie u jego podłoża leży sposób użytkowania przestrzeni przez człowieka i związane z jego działalnością efekty zewnętrzne”. Należy również zwrócić uwagę na termin konflikt miejski (*urban conflict*) zaadaptowany na grunt polski z literatury zachodniej i stosowany m.in. przez Majera (2000) w badaniach z zakresu socjologii miasta.

Każde spośród wyżej przedstawionych pojęć ma nieco inny zakres znaczeniowy. Natomiast miejsce konfliktów prowadzących do wystąpienia syndromu NIMBY można określić na podstawie definicji poszczególnych pojęć i porównania ich z definicją syndromu przedstawioną powyżej. W świetle literatury można przyjąć, że w kontekście syndromu NIMBY, dwoma nadrzędnymi i równoważnymi pojęciami są konflikty społeczne oraz konflikty przestrzenne, bowiem syndrom NIMBY jest zjawiskiem społecznym dotyczącym przestrzeni. Zwornikiem obu kategorii są natomiast pojęcia konfliktu lokalnego oraz lokalizacyjnego, podczas gdy konflikty miejskie i ekologiczne (środowiskowe) stanowią swego rodzaju doprecyzowanie charakteru syndromu NIMBY (ryc. 2).

Ryc. 2. Miejsce syndromu NIMBY wśród różnych kategorii konfliktów

Źródło: opracowanie własne

Istnieje wiele stanowisk teoretycznych na temat konfliktu, gdyż teoria konfliktu była jedną z pierwszych orientacji teoretycznych obowiązujących w naukach społecznych, a samo pojęcie konfliktu nadal pozostaje kluczowym terminem dzisiejszej socjologii (por. Majer 2000). Za klasyków teorii konfliktów należy uznać Karola Marksa, Maxa Webera oraz Georga Simmla. Kwintesencja twierdzeń Marksa o procesach konfliktowych sprowadza się do stwierdzenia, że konflikt leży u podstawy zmian społecznych i jest nieuchronny, a jego przyczyn należy upatrywać w nierównym podziale dóbr i zasobów pomiędzy zbiorowościami dominującymi i podporządkowanymi (por. Turner 2004). Krytykę markowskiej teorii konfliktów przedstawił Max Weber podważając przede wszystkim rewolucyjny i nieuchronny charakter konfliktów. Z kolei Simmel, którego zasadnicze poglądy na wszechobecność konfliktów w społeczeństwie pokrywały się z podstawowymi tezami Marksa, twierdził iż większość konfliktów ma charakter raczej mniej intensywny i rewolucyjny, przez co przyczyniają się one do solidarności, integracji i osiągnięcia konsensusu społecznego. Idee klasycznych teoretyków odcisnęły swoje piętno na dalszym rozwoju teorii konfliktów, choć należy podkreślić, iż nowoczesne podejścia cechuje zawężenie pól przedmiotowych i skupianie się na poszczególnych typach konfliktów (por. Turner 2004).

Podstawowy podział teorii konfliktów w socjologii opiera się na rozróżnieniu teorii budowanych w tradycji funkcjonalistycznej i markowskiej. W ramach pierwszego nurtu utrzymana jest teoria konfliktów Lewisa A. Cosera, uznawanego za jednego z pierwszych nowoczesnych teoretyków konfliktu (por. Turner 2004). Coser w swojej pracy z 1956 roku pt. *The Functions of Social Conflict*, przedstawił dwie niezwykle istotne tezy stanowiące opozycję dla klasycznej teorii Marksa. Otóż stwierdził, że w społeczeństwie (oprócz mechanizmów podtrzymywania ładu i porządku) istnieją mechanizmy wywołujące zakłócenia i zaburzenia. Poza tym mechanizmy konfliktogenne wbudowane są w strukturę społeczeństwa – uwidaczniają się w zróżnicowaniu dostępu do władzy i posiadanych dóbr (por. Majer 2000). W podejściu Cosera wyraźnie widać odwołania do Georga Simmla. Coser stwierdza bowiem, iż konflikt nie zawsze musi prowadzić do zmiany społecznej (opozycja do Marksa), a gra tocząca się między podmiotami nie zawsze jest grą o sumie zerowej – zwycięstwo jednego nie zawsze odbywa się kosztem porażki drugiego. Niezwykle ważnym wkładem Cosera w rozwój teorii konfliktów, było zwrócenie uwagi na rolę, jaką konflikty odgrywają we wzroście integracji społecznej, a także upatrywanie źródeł konfliktu raczej w aspiracjach jednostek niż w cechach struktury społecznej (por. Szacki 2002).

Kontynuatorem tradycji markowskiej jest Ralph Dahrendorf – twórca dialektycznej teorii konfliktów. Szczególna rola Dahrendorfa w badaniach nad konfliktami polega na tym, iż udało mu się połączyć w spójny system teoretyczny idee Marksa oraz w nieco mniejszym stopniu Webera i Simmla. Cztery

główne założenia tzw. koercyjnej teorii społeczeństwa mówią o tym, że (1) zmiana w każdym społeczeństwie jest wszechobecna, (2) konflikt społeczny jest wszechobecny, (3) każdy element w społeczeństwie przyczynia się do dezintegracji i zmiany, (4) każde społeczeństwo opiera się na przymusie stosowanym przez jednych jego członków w stosunku do innych (Derczyński i in. 1975, za: Dahrendorf 1969). Dahrendorf zwrócił również uwagę na rolę władzy jako przedmiotu konfliktów. Otóż, władza jest swego rodzaju zasobem, o który toczy się walka. I o ile Dahrendorf rozpatrywał głównie zjawiska występujące w obrębie zakładu przemysłowego, można podjąć próbę zastosowania tego stanowiska do sytuacji, w której władza daje możliwość decydowania np. o sposobie zagospodarowania przestrzeni, pozwalając tym samym na zachowanie autonomii i podmiotowości członków społeczeństwa.

2.2. Definicje konfliktu społecznego, lokalnego i miejskiego

Przedstawione powyżej podejścia teoretyczne implikują sposób definiowania konfliktu we współczesnej socjologii. Ogólnie, konflikt społeczny definiowany jest jako „(...) walka o wartości lub o pozycję, władzę i rzadkie zasoby, w której strony konfliktu nie tylko pragną osiągnąć pożądane wartości, ale starają się też zneutralizować, wyeliminować swego rywala lub mu zaszkodzić” (Tobera 2000 za: *International Encyclopedia...* 1968/1972). Z definicją tą polemizuje P. Tobera zwracając uwagę na fakt, że nie wszystkie konflikty mają naturę „walki wojennej”. Autor podkreśla, że w większości konfliktów chodzi raczej o realizację partykularnego interesu niż o pokonanie przeciwnika, co dopuszcza możliwość współpracy między stronami. Natura konfliktu społecznego polega na tym, że jest to proces skupiający się na różnicy poglądów, wartości oraz interesów jednostek i grup społecznych, a sam konflikt może przybierać rozmaite formy: sprzeczek, sporów czy otwartej walki. W analizie diachronicznej, Tobera wyróżnił konflikty społeczne wieczne, zstępujące (schodzące ze sceny dziejowej) oraz wstępujące (pojawiające się w społeczeństwie). Do pierwszej grupy zaliczone zostały konflikty rodzinne, międzypokoleniowe, ekonomiczne oraz związane z podziałem pracy i władzy. Wśród konfliktów zstępujących wyróżnić można konflikty klasowe i ideologiczne, a także konflikty rasowe i religijne – nie spotykane już w zasadzie w świecie zachodnim. Natomiast konfliktami „nowymi” są konflikty ekologiczne – związane z eksplozją demograficzną i kurczącymi się zasobami środowiska naturalnego, konflikty etniczne i konflikty na tle niedostosowania społecznego, które obejmują patologiczne i dewiacyjne zachowania pogłębiające niestabilność porządku społecznego. Według tego podziału, konflikty składające się na syndrom NIMBY, zaliczyć można zarówno do konfliktów ekologicznych, jak i do konfliktów związanych z podziałem władzy, gdyż gra o przestrzeń toczy się właściwie o możliwość decydowania o sposobie zagospodarowania przestrzeni, a więc o władzę nad ową przestrzenią.

Szczególną cechą konfliktów prowadzących do syndromu NIMBY jest to, iż są one jednym z typów konfliktów lokalnych. Konflikt lokalny definiowany jest jako „proces, w którym pojawia się opozycja i konfrontacja pomiędzy dwoma lub więcej elementami jakiejś terytorialnej całości” (Kreps, Wenger 1973). Przyczyną tak rozumianego konfliktu jest różnicowanie się interesów w związku z realizacją przez społeczność lokalną jej pięciu podstawowych funkcji: (1) produkcyjno-dystrybucyjno-konsumpcyjnej, (2) socjalizacyjnej, (3) społecznej kontroli, (4) społecznego uczestnictwa oraz (5) socjalnej pomocy (Warren 1973). Szerszą definicję konfliktu lokalnego proponuje Robinson (1988) stwierdzając, iż w konflikt lokalny zaangażowanych jest „(...) dwóch lub więcej aktorów z przeciwstawnymi celami, odnoszącymi się do określonej wartości”, przy czym zaznacza, że „zachowanie jednego aktora stanowi zagrożenie dla celów i terytorium drugiego”. Takie podejście utrzymane jest w nurcie ekologii społecznej, której przedstawiciele stoją na stanowisku, że konflikt (lokalny) jest ścieraniem się interesów grupowych oraz współzawodnictwem grup o zajmowanie jak najlepszego miejsca w przestrzeni (Starosta 2000).

Kolejną kategorią konfliktów, do których zaliczyć można spory wywołujące syndrom NIMBY, są konflikty miejskie. Jest to najwęższa kategoria spośród przedstawionych powyżej i zaznaczyć należy, że konflikty związane z syndromem NIMBY mają szerszy wymiar niż konflikty miejskie. Z samej już nazwy widać bowiem, że „sceną” konfliktów miejskich jest miasto, natomiast „niechciane inwestycje” lokalizowane są także poza miastami i tam również mogą powodować wystąpienie protestów lokalnych społeczności. Niemniej jednak, odwołując się do metafory Ervinga Goffmana¹⁷, to właśnie miasto jest „teatrem życia codziennego” i przez nagromadzenie zróżnicowań – zarówno w sferze społecznej jak i przestrzennej, zwielokrotniają się w nim napięcia i konflikty między ludźmi, zatem do konfliktów lokalizacyjnych najczęściej dochodzić będzie właśnie w miastach (Majer 2000).

Odwołując się do przedstawicieli „nowej socjologii miasta”¹⁸ i podejścia makrosocjologicznego, A. Majer (2000) wyróżnia wśród konfliktów miejskich

---

¹⁷ Erving Goffman był amerykańskim socjologiem, przedstawicielem interakcjonizmu symbolicznego. W swojej pierwszej pracy pt. „Człowiek w teatrze życia codziennego”, w badaniach nad interakcjami w społeczeństwie, posłużył się metodą dramaturgiczną, w której zastosował analogię do teatru, w którym członkowie społeczeństwa odgrywają swoje role jak aktorzy na scenie (Turner 2004). Analogia ta została zaadaptowana przez badaczy do sytuacji konfliktowych, w których uczestnicy konfliktu określani są mianem aktorów biorących udział w „grze o przestrzeń” (Jałowicki 1988, 1992, 2006; Kłopot 1994; Zuziak 1995; Majer 2000; Solecki 2000; Banachowicz 2004 i in).

¹⁸ „Nowa socjologia miasta” nazywana również „paradygmatem ekonomii politycznej” powstała na przełomie lat 60. i 70. XX wieku w Stanach Zjednoczonych. Rozwój tego nurtu zainspirowany był przez reorientację teoretyczno-metodologiczną dokonującą się w socjologii pod wpływem ruchów Nowej Lewicy, „perspektywy krytycznej” Jürgena Habermasa i Szkoły Frank-

konflikty na tle: (1) redystrybucji, (2) sposobu sprawowania władzy, (3) konsumpcji, (4) własności i (5) sposobu uprawiania polityki miejskiej. Konflikty pierwszego typu wynikają z nierównej dystrybucji przestrzennej i zróżnicowania szans życiowych mieszkańców miasta, co prowadzi do stratyfikacji klasowej i podziału społeczeństwa na „właścicieli” i „wywłaszczanych” (Majer 2000, za: Rex, Moore 1967). Konflikty drugiego typu są efektem nierównego podziału władzy w mieście, co z kolei powoduje przestrzenne i społeczne ograniczenia w dostępie do pożądanых zasobów (Majer 2000, za: Pahl 1985). Konflikty na tle konsumpcji związane są ze szczególną rolą miast jako ośrodków zbiorowej konsumpcji usług publicznych, którą podkreślał M. Castells (1982), a spowodowane są niewywiązywaniem się państwa lub władz lokalnych z obowiązku dostarczania ogólnie dostępnych i tanich usług publicznych (tanie budownictwo mieszkaniowe, transport publiczny, powszechna opieka zdrowotna i in.). Konflikty dotyczące własności rodzą się na styku różnic klasowych i korzyści osiągniętych z renty gruntowej, która jest podstawowym czynnikiem kształtowania struktur przestrzennych miasta, natomiast konflikty dotyczące sposobu realizowania polityki miejskiej, wynikają z „gry interesów uprawianej przez lokalne władze, z reguły preferujące lub uznające dyktat kapitału i zakłócające w ten sposób równowagę systemu społecznego miasta” (Majer 2000).

Przedstawiona klasyfikacja konfliktów miejskich wprost nawiązuje do postmodernistycznego podejścia Davida Harvey’a podkreślającego związki między transformacją kapitalizmu a przekształceniami przestrzeni miejskiej. Ponieważ klasyfikacja ta ma bardzo ogólny charakter można stwierdzić, iż konflikty prowadzące do syndromu NIMBY można zaliczyć do każdej spośród przedstawionych kategorii. Wychodząc z założenia, że w przypadku syndromu NIMBY głównym problemem jest podjęta lub podejmowana decyzja lokalizacyjna, można przyjąć, że zarówno sposób sprawowania władzy jak i prowadzenia polityki miejskiej oraz własność gruntów i nieruchomości jest w tym przypadku kluczową kwestią. Również zróżnicowana dystrybucja przestrzenna szans życiowych mieszkańców i nierówny dostęp do tanich usług publicznych mogą stanowić zarzewie konfliktów i sporów, które w końcowym efekcie przyjmą postać syndromu NIMBY.

Klasyfikacja konfliktów miejskich przedstawiona przez B. Jałowieckiego (2000) stanowi pewną modyfikację dla warunków polskich, a zarazem uszczegółowienie klasyfikacji zaprezentowanej powyżej. Otóż B. Jałowiecki wyróżnia (1) konflikty na tle własności, (2) konflikty komunalne związane z funkcjono-

---

furkiej. Nie bez znaczenia pozostało również odkrycie nowych wymiarów „kwestii miejskiej” przez Manuela Castellsa oraz rozpoczynający się wówczas „kryzys” miast. „Nowa socjologia miasta” rozpatrywała rzeczywistość społeczną odwołując się bezpośrednio do wybranych elementów neomarksistowskiego modelu pojęciowego. Czołowymi przedstawicielami tego nurtu w Stanach Zjednoczonych byli m.in. David Harvey, David Gordon, David Walker i Michael Stroper (więcej: Majer 1999).

waniem usług ogólnomiejских oraz (3) z realizacją dużych inwestycji, a także (4) konflikty edukacyjno-kulturalne i (5) konflikty rynkowe. Konflikty na tle własności i konflikty rynkowe, podobnie jak u A. Majera (2000) dotyczą różnic w korzyściach osiąganych z renty gruntowej, przy czym A. Majer dokonuje enumeracji tych konfliktów wg istoty, uczestników i przedmiotu konfliktów (tab. 1).

Tabela 1

Konflikty miejskie wg istoty, uczestników i przedmiotu konfliktu

Istota konfliktu	Uczestnicy konfliktu	Przedmiot konfliktu
KONFLIKTY NA TLE WŁASNOŚCI		
Przejmowanie mienia komunalnego	gminy – firmy	atrakcyjne tereny budowlane, lokale biurowe i usługowe, mieszkania
Reprywatyzacja i rewindykacja mienia	gminy – prywatni właściciele	nieruchomości
Własność nieruchomości	najemcy, dysponenci (lokatorzy) – dysponenci (spółdzielnie, przedsiębiorstwa)	tytuł własności lokali mieszkalnych
Sposób użytkowania budynków i gruntów	prywatni właściciele – instytucje sfery usług społecznych	zachowanie dotychczasowej funkcji lub wywłaszczenie
Utowarowienie mieszkań	deweloperzy – potencjalni nabywcy mieszkań	dostępność budownictwa mieszkaniowego
KONFLIKTY KOMUNALNE (funkcjonowanie usług ogólnomiejских)		
Obniżanie się poziomu i wzrost kosztów transportu miejskiego	miasto – ubożsi mieszkańcy dzielnic peryferyjnych	dyskryminacja w dostępie do przestrzeni miejskiej
Likwidacja żłobków i przedszkoli	miasto – pracujący rodzice	obniżenie się poziomu życia rodzin z powodu konieczności porzucania pracy
KONFLIKTY KOMUNALNE (realizacja dużych inwestycji)		
Nieprzestrzeganie procedur konsultacji	samorząd lokalny – mieszkańcy podmiejskich wsi	lokalizacja wysypiska śmieci
Nieprzestrzeganie procedur konsultacji	samorząd lokalny – mieszkańcy	likwidacja przebiegu planowanych autostrad
konflikty edukacyjno-kulturalne		
Nierówność szans edukacyjnych	samorząd lokalny – uczniowie	komercjalizacja nauki w formie rozwoju odpłatnych szkół
Ograniczenie dostępu do kultury	samorząd lokalny – mieszkańcy (odbiorcy kultury)	likwidacja placówek kulturalnych
KONFLIKTY RYNKOWE		
Podział rynku	duże sieci handlowe – konkurencja	lokalizacja supermarketów
Koncesja na budowę supermarketów	duże sieci handlowe – różne frakcje radnych samorządu	podział wpływów związany ze sprzecznymi interesami
Podział rynku	duże sieci handlowe – samorząd lokalny – drobni kupcy	ograniczenie budowy supermarketów

Źródło: opracowanie własne na podstawie A. Majer (2000).

Konflikty komunalne związane z funkcjonowaniem usług ogólnomiejskich można porównać do kategorii konfliktów na tle konsumpcji, natomiast konflikty edukacyjno-kulturalne odpowiadają w pewnym zakresie konfliktom na tle redystrybucji. Szczególną kategorią pojawiającą się u B. Jałowieckiego są konflikty komunalne dotyczące realizacji dużych inwestycji, które autor wprost nazywa konfliktami prowadzącymi do wystąpienia syndromu NIMBY. Klasyfikacja konfliktów miejskich zaprezentowana przez B. Jałowieckiego nie do końca odpowiada przyjętym kryteriom (istoty, uczestników i przedmiotu konfliktu), a wymienione pola konfliktów należy raczej uznać za przykładowe, gdyż zaprezentowane zestawienie nie wyczerpuje listy konfliktów. Brak wśród nich chociażby konfliktów związanych z ochroną środowiska, co jest obecnie niezwykle istotnym zagadnieniem w polityce miejskiej.

2.3. Konflikty przestrzenne

Pomimo, że konflikt jest przede wszystkim kategorią socjologiczną, w jego teoriach istotną rolę odgrywa terytorialne podłoże życia społecznego. Według P. Starosty (2000), terytorium może być zarówno „(...) miejscem ujawniania się szerszych, makrostrukturalnych napięć, sprzeczności i walk”, jak również może generować „specyfikę miejscowego układu sił społecznych”, przez co występowanie konfliktu ograniczać się będzie jedynie do terytorium danej zbiorowości lub grupy. Syndrom NIMBY należy do drugiego typu zdarzeń, gdyż to właśnie terytorium (sposób jego zagospodarowania) prowadzić będzie do wystąpienia sytuacji konfliktowych.

Jak pisze M. Dymnicka (2004) „przestrzeń publiczna jest obrazem miasta, a w swej konfiguracji ulic, placów, parków jest jego kodem genetycznym (...), który stymuluje rozwój struktur miejskich wyznaczając granice interesów indywidualnych i zbiorowych”. Konflikt bardzo często rodzi się w przestrzeni, w której nastąpiło zaburzenie (zmiana) tych granic. Obszary (pola) konfliktowe są częścią przestrzeni miasta, ta z kolei stanowi fragment przestrzeni geograficznej charakteryzującej się zróżnicowaniem jakościowym pod względem fizycznym, biologicznym i geochemicznym (Słodczyk 2001). Przestrzeń miejska definiowana jest jako „jednoznacznie wyróżniający się fragment przestrzeni geograficznej (podprzestrzeni), który odznacza się specyficzną organizacją i fizjonomią oraz określonym statusem prawnym” (Liszewski 1997). Jak już podkreślano, miasto jest miejscem, gdzie najczęściej i z największą intensywnością rozgrywają się konflikty przestrzenne, ze względu na wyjątkowo silną antropopresję oraz nagromadzenie wielu, często kolidujących ze sobą funkcji. Z powyższych uwag wynika, iż przestrzeń konfliktów można uznać, za jedną z podprzestrzeni geograficznych, a w zasadzie jedną z podprzestrzeni miejskich.

W kontekście konfliktów przestrzennych, szczególnie istotny wydaje się społeczny wymiar przestrzeni, a w szczególności społeczny wymiar przestrzeni miejskiej. Definicję przestrzeni jako wytworu społecznego podaje m. in.

H. Lefebvre (1972), według którego przestrzeń „dla jednych jest wytworem historii, dla innych – różnych ludzkich działań, na przykład rolnictwa, rzemiosła, przemysłu (...), przestrzeń stanowi rezultat pracy i podziału pracy i w tym sensie jest miejscem ludzi oraz wyprodukowanych przez nich przedmiotów i rzeczy, które ją zajmują...” (Jałowiecki, Szczepański 2006). Podejście H. Lefebvre’a ma swoje źródła w filozofii marksowskiej, a także w koncepcji morfologii społecznej Emila Durkheima, wedle której życie społeczne przebiega na pewnym podłożu. Jednak sprowadzanie przestrzeni jedynie do roli owego podłoża, na którym rozmieszczone są grupy społeczne czy instytucje, stanowi zbyt duże uproszczenie. W nurcie ekologicznej socjologii miasta rozpowszechniona jest koncepcja przestrzeni społecznej jako miejsca wytworzonego przez daną grupę społeczną, przy czym „wytworzenie” należy rozumieć jako wyznaczenie funkcji i nadanie znaczenia owemu miejscu, co w rezultacie prowadzi do tego, że ludzie przywiązują do przestrzeni pewne wymierne i niewymierne wartości (por. Jałowiecki, Szczepański 2006). W takim ujęciu przestrzeni znacznie łatwiej identyfikować, a przede wszystkim wyjaśniać konflikty przestrzenne, gdyż w toku wytwarzania przestrzeni jednostki wchodzą ze sobą w określone stosunki własności i relacje władzy.

Przedstawiona powyżej typologia konfliktów funkcjonalno-przestrzennych J. Kołodziejskiego (1982b) opiera się na wyróżnieniu konfliktów o obiektywnie uwarunkowanych źródłach oraz konfliktów będących wynikiem „sprzeczności między podmiotami funkcjonującymi w kształtowaniu struktur przestrzennych”. W tym kontekście „przestrzeń konfliktów” jest przestrzenią wytworzoną przez człowieka, której nadana została przede wszystkim wartość wymierna – ekonomiczna. Przyczyną wystąpienia tego rodzaju konfliktu jest w tym przypadku „wielorakość przydatności środowiska do lokalizowania różnych funkcji”. Może zatem wystąpić konflikt pomiędzy poszczególnymi dziedzinami rozwoju społeczno-gospodarczego. Źródłem konfliktu są zatem relacje, jakie zachodzą pomiędzy popytem a podażą na przestrzeń o określonych walorach. Znacznie trudniejsze w zrozumieniu i rozwiązaniu są konflikty rozgrywające się w przestrzeni, której walory mają wartość przede wszystkim niewymierną (wyobrażenia danego miejsca, wartości sentymentalne, kulturowe, czy tradycje związane z danym miejscem). W takim przypadku, rodzący się konflikt jest trudny do zażegnania. Okazuje się bowiem, że w świadomości społecznej znacznie ważniejsze są właśnie te wartości, szczególnie w odniesieniu do przestrzeni publicznej, która nader często staje się sceną konfliktów.

Jak już wskazano, konflikt jest rodzajem relacji, jaka zachodzi pomiędzy co najmniej dwoma podmiotami. Relacja ta definiowana jest jako niezgodność, sprzeczność, wrogość. Tak określona istota konfliktu jest w zasadzie taka sama, zarówno w ujęciu społecznym jak i przestrzennym. Jednak w badaniach geograficznych znacznie większy nacisk kładziony jest na przestrzeń, stąd geografowie i urbaniści częściej posługują się pojęciem konfliktu przestrzennego czy funkcjonalno-przestrzennego, akcentując tym samym rolę, jaką przestrzeń odgrywa

w konfliktach. O ile badania socjologiczne nad konfliktami zawsze skupiały się na mechanizmach społecznych prowadzących do pojawienia się konfliktów, o tyle w polskich badaniach geograficznych poświęconym konfliktom, rola człowieka jako podmiotu konfliktu wskazana została dopiero po roku 1990.

W pracy opublikowanej w 1980 roku, a więc w zasadzie na początku polskich badań nad obszarami konfliktowymi, J. Grocholska określiła sytuacje konfliktowe, jako takie, „(...) w których rozwój jednych funkcji ogranicza, czy wręcz uniemożliwia rozwój innych”. Podobnie, definiując obszary konfliktowe w strefie oddziaływania aglomeracji warszawskiej, stwierdza, iż obszarem konfliktowym „(...) jest obszar bezpośrednich, bądź pośrednich oddziaływań danej funkcji na funkcje pozostałe. Przy czym przynajmniej jedna z nich posiada konfliktogeny charakter utrudniający prowadzenie innych działalności” (Grocholska 1986). Podobny sposób myślenia zaprezentował również J. Bański (1999) zajmujący się zagadnieniem obszarów konfliktowych w ramach badań nad obszarami problemowymi w rolnictwie Polski. Do takiego definiowania obszarów konfliktowych należałoby jednak odnieść się krytycznie, przede wszystkim ze względu na to, iż sprzeczność funkcji nie zawsze prowadzi do konfliktu. Zwraca na to uwagę T. Markowski (1999) stwierdzając, że „sprzeczne funkcje mogą być źródłem konfliktu, ale niekoniecznie muszą. Sprzeczność funkcji może się ujawnić z opóźnieniem czasowym. Konflikt jest natomiast sytuacją realnie już występującą między ludźmi, grupami społecznymi oraz między władzą publiczną a ludźmi itd.”. Autor jednoznacznie osadza konflikt w społeczeństwie, którego przedstawiciele stają się tym samym podmiotami konfliktu. Warto w tym miejscu raz jeszcze podkreślić, że dla J. Grocholskiej (1986) i J. Bańskiego (2001) podmiotami konfliktu są funkcje same w sobie, natomiast T. Markowski za podmioty konfliktu przyjmuje użytkowników przestrzeni, co w świetle powyższych uwag dotyczących sprzeczności funkcji wydaje się słuszniejsze.

W dwóch kolejnych definicjach konfliktów przestrzennych zwrócono uwagę na fakt realizacji sprzecznych celów (interesów) przez podmioty działające w przestrzeni. Autorem pierwszej z tych definicji jest J. Kołodziejski (1982a), który stwierdza, iż treścią konfliktów przestrzennych jest „walka o dostęp do przestrzeni, do jej walorów i zasobów prowadzona z pozycji różnych, sprzecznych kryteriów racjonalności jako pochodnych celów reprezentowanych przez te podmioty.” Należy podkreślić jednak, że definicja ta odnosi się do realiów centralnego planowania, gdzie podmioty gospodarcze realizowały różne cele społeczne i ekonomiczne w wyniku społecznego podziału pracy. Nie powinien w związku z tym, dziwić brak odniesienia do relacji o charakterze konfliktowym między społeczeństwem a władzą. Bardziej aktualna jest natomiast definicja Z. Zuziaka (1995), który jako pośrednią przyczynę konfliktów przestrzennych wskazuje właśnie sprzeczność celów. Autor zaproponował w swej pracy zdefiniowanie konfliktu środowiskowego jako sytuacji, „(...) w której podejmujący

decyzje aktorzy w grze o przestrzeń różnią się zdecydowanie w swoich celach, interesach, intencjach itp., a w konsekwencji w zachowaniach w odniesieniu do konkretnych zmian w zagospodarowaniu przestrzennym, a także w ocenie wpływu tych zmian na wartość środowiska”. Podsumowując, konflikt przestrzenny jest rodzajem relacji, jaka zachodzi w społeczeństwie. Przedmiotem konfliktu jest sposób użytkowania przestrzeni, natomiast jego podmiotami członkowie społeczeństwa. Ogólnie mówiąc, za przyczynę bezpośrednią konfliktu przestrzennego uznać należy istniejące lub proponowane zagospodarowanie terenu, które wynika z realizacji sprzecznych celów reprezentowanych przez podmioty użytkujące przestrzeń. Wymiarem fizycznym konfliktu jest obszar konfliktowy określony przez J. Kołodziejskiego (1982a) mianem „pole konfliktowe”.

Przedmiotem konfliktu (protestu) lokalizacyjnego jest zmiana przestrzenna będąca wynikiem procesów industrializacji i urbanizacji (Nowak 2001). Owa zmiana przestrzenna polegająca najczęściej na lokalizacji inwestycji odbywa się w warunkach, w których przestrzeń jest traktowana jako „dobro podlegające społecznej konkurencji” i jako zasób będący przedmiotem waloryzacji (por. Nowak 2001). Natomiast podejście ekologów do zagadnienia konfliktów przestrzennych prezentuje T. Burger, który w artykule opublikowanym w miesięczniku *Aura* na początku 1990 roku określił konflikt przestrzenny (ekologiczny) jako „(...) sprzeciw grup społecznych wobec decyzji lub zamiarów pewnych rozwiązań przestrzennych”. Definicja ta, choć niezwykle ogólna, zasługuje na uwagę, gdyż w podobnym znaczeniu konflikty przestrzenne rozumiane są w zachodniej literaturze, gdzie termin ten odnosi się do „(...) konfliktów na tle nie wyrażenia społecznej zgody na aktualne, bądź proponowane zagospodarowanie terenu i związane z nim kierunki rozwoju” (Banachowicz 2004). Konflikty ekologiczne dotyczą takiego zagospodarowania terenu, które wpływa negatywnie na stan środowiska powodując jego zanieczyszczenie lub degradację.

Konflikty prowadzące do wystąpienia syndromu NIMBY są węższą kategorią zarówno w stosunku do konfliktów przestrzennych jak i lokalizacyjnych, gdyż nie wszystkie konflikty przestrzenne, podobnie jak lokalizacyjne prowadzą do syndromu NIMBY. Jest to natomiast kategoria o szerszym znaczeniu niż konflikty ekologiczne, jako że syndrom NIMBY może dotyczyć np. lokalizacji więzienia czy noclegowni dla bezdomnych, a w przypadku tych obiektów trudno mówić o ich negatywnym wpływie na środowisko.

Złożoność zjawiska, jakim są konflikty przestrzenne powoduje, iż typologia konfliktów opiera się na wielu kryteriach. J. Kołodziejski (1982b) proponuje dwie odrębne typologie nawiązujące do wyróżnienia konfliktów o obiektywnie uwarunkowanych źródłach oraz konfliktów będących wynikiem „sprzeczności między podmiotami funkcjonującymi w kształtowaniu struktur przestrzennych”. Pierwsza kategoria konfliktów odnosi się do problemu lokalizacji poszczególnych funkcji w przestrzeni i w zasadzie dotyczy konfliktów potencjalnych.

Przyczyną wystąpienia konfliktu jest w tym przypadku „wielorakość przydatności środowiska do lokalizowania różnych funkcji”. Może zatem wystąpić konflikt pomiędzy rozwojem społeczno-gospodarczym a środowiskiem (konflikt funkcji z walorami przestrzeni), jako efekt niewystarczającej podaży przestrzeni o określonych walorach w stosunku do popytu na tę przestrzeń. Mamy więc do czynienia z wzajemnymi konfliktowymi relacjami pomiędzy przemysłem, rolnictwem, osadnictwem, transportem i turystyką.

Zasadność takiego wnioskowania jest dyskusyjna, niemniej jednak, typologia tego rodzaju konfliktów opiera się na kryterium nawiązującym do obiektywnie uwarunkowanych źródeł, czyli relacji, jakie zachodzą pomiędzy popytem a podażą na przestrzeń o określonych walorach. W związku z tym, J. Kołodziejski (1982a) jako podstawę wystąpienia typowych sytuacji konfliktowych oraz związanych z nimi pól konfliktowych wyróżnia cztery sytuacje: (1) popyt na określone walory i zasoby przestrzeni jest większy od podaży, (2) popyt na określone walory przestrzeni nie może być zaspokojony z powodu ich bezwzględnego braku, (3) popyt na poszczególne walory przestrzeni może być zaspokojony dla wielu funkcji, jednak ich sąsiedztwo powoduje utratę części pierwotnych wartości przestrzeni, (4) popyt na określone walory przestrzeni zaspokaja w danym czasie podaż, jednak w wyniku rozwoju struktury funkcjonalnej może dojść do wystąpienia konfliktu. Jako przykładowe układy konfliktowe J. Kołodziejski wymienia: korzystne warunki lokalizacji przemysłu uciążliwego i korzystne warunki agroekologiczne, korzystne warunki rozwoju turystyki oraz korzystne warunki lokalizacji budownictwa mieszkaniowego, korzystne warunki agroekologiczne i korzystne warunki rozwoju turystyki lub osadnictwa.

Jak już wspomniano występowanie potencjalnych pól konfliktowych, może prowadzić (i często prowadzi) do realnego konfliktu przestrzennego. Podział rzeczywistych konfliktów przestrzennych J. Kołodziejski (1982a) opiera na kryterium wzajemnej kolizyjności poszczególnych funkcji. Najczęściej występują więc konflikty pomiędzy: przemysłem a mieszkalnictwem, przemysłem a rekreacją, przemysłem a rolnictwem i leśnictwem, rekreacją a leśnictwem, transportem a mieszkalnictwem, transportem a rekreacją, przemysłem, rolnictwem, rekreacją, mieszkalnictwem a układami funkcjonalnej ochrony zasobów środowiska przyrodniczego (ujęcia wody, parki narodowe i krajobrazowe, rezerваты przyrody itp.).

Z kolei M. Śliwińska w swojej pracy z 2001 roku przywołuje podział konfliktów przedstawiony przez M. Dutkowskiego (1995). Autor na podstawie podmiotów konfliktów i ich stosunku do dóbr środowiska wyróżnia trzy rodzaje sytuacji konfliktowych: (1) konflikt między użytkownikami dóbr środowiskowych a służbami ochrony środowiska występującymi w interesie ogólnym, (2) konflikt pomiędzy użytkownikami dóbr środowiskowych oraz (3) konflikt między zwolennikami różnych sposobów użytkowania dóbr środowiskowych.

Pierwsza sytuacja dotyczy „ponadnormatywnych i innych zabronionych prawem działań na szkodę środowiska”¹⁹ i odnieść ją można do konfliktu przestrzennego wynikającego z popytu przewyższającego podaż na określone walory przestrzeni²⁰. Podaż jest w tym przypadku ograniczana prawem oraz innymi aktami normatywnymi. Do drugiego rodzaju konfliktów dochodzi, gdy użytkowanie zasobów środowiskowych przez jednego użytkownika wyczerpuje, ogranicza dostęp lub niszczy walory środowiska niezbędne dla drugiego użytkownika. Dotyczy to więc trzeciej i czwartej sytuacji przedstawionej przez J. Kołodziejskiego (tab. 2).

Tabela 2

Zestawienie przyczyn i uczestników konfliktu wg typologii J. Kołodziejskiego i Z. Zuziaka

PRZYCZYNA KONFLIKTU	UCZESTNICY KONFLIKTU
(1) popyt na określone walory i zasoby przestrzeni jest większy od podaży	(1) użytkownicy dóbr środowiskowych – służby ochrony środowiska występujące w interesie ogólnym
(3) popyt na poszczególne walory przestrzeni może być zaspokojony dla wielu funkcji, jednak ich sąsiedztwo powoduje utratę części pierwotnych wartości przestrzeni	(2) użytkownicy dóbr środowiskowych (3) zwolennicy różnych sposobów użytkowania dóbr środowiskowych
(4) popyt na określone walory przestrzeni zaspokaja w danym czasie podaż, jednak w wyniku rozwoju struktury funkcjonalnej może dojść do wystąpienia konfliktu	

Źródło: opracowanie własne.

Kolejną klasyfikację konfliktów przestrzennych według podmiotów (uczestników) konfliktów przestrzennych przedstawił również Z. Zuziak (1995). Klasyfikacja ta jest niezwykle cenna, gdyż w odniesieniu do obecnego systemu planowania przestrzennego i gospodarki, w sposób kompleksowy i aktualny przedstawia rodzaje konfliktów przestrzennych. Podstawowy podział konfliktów obejmuje spory (1) w obrębie sektora publicznego, (2) między sektorem publicznym i prywatnym, (3) w obrębie sektora prywatnego oraz (4) będące kombinacją wyżej wymienionych sytuacji. Spory w obrębie sektora publicznego związane są z występowaniem różnych interesów publicznych w kontekście różnych celów polityki przestrzennej. W ramach tego rodzaju sporów Zuziak wyróżnia spory pomiędzy samorządem a władzą rządową, agencją publiczną, społecznością lokalną oraz innym samorządem; spory wewnątrz samorządu i spory pomiędzy agencją publiczną a organizacją społeczną (rys. 3). Spory pomiędzy sektorem publicznym i prywatnym wynikają z realizacji różnych celów publicznych reprezentowanych przez społeczność lokalną, agencje pu-

¹⁹ M. Śliwińska, 2001.

²⁰ Typologia konfliktów J. Kołodziejskiego oparta na relacji popytu i podaży na przestrzeń o określonych walorach.

bliczne lub samorząd oraz celów prywatnych reprezentowanych przez prywatnych inwestorów. Spory w obrębie sektora prywatnego obejmują natomiast spory sąsiedzkie, konflikty między różnymi inwestorami itp. Ostatnia grupa konfliktów dotyczy sytuacji złożonych i sporów wielostronnych.

Ryc. 3. Typologia konfliktów przestrzennych wg podmiotów konfliktów
Źródło: opracowanie własne na podstawie: Z. Zuziak (1995)

Typologię sytuacji konfliktowych opartą na kryterium przedmiotu konfliktów, czyli sposobu użytkowania przestrzeni, przedstawiona została przez Z. Zuziaka (1995). Autor wyróżnia tzw. inwestycje „niechciane”, do których zalicza: inwestycje uciążliwe (składowiska odpadów, uciążliwe zakłady produkcyjne, autostrady, lotniska, cmentarze itp.), duże inwestycje infrastrukturalne, zwłaszcza hydrotechniczne o dużym wpływie na środowisko, rezerwy terenu pod inwestycje rządowe przewidziane do realizacji w dalszej perspektywie. Drugim typem konfliktów są spory na tle ochrony środowiska i dziedzictwa kulturowego wynikające z ograniczeń użytkowania przestrzeni na obszarach objętych ochroną. Wyróżnione zostały tutaj konflikty w parkach narodowych i krajobrazowych oraz konflikty w dzielnicach historycznych i strefach ochrony konserwatorskiej. W obu typach konfliktów najczęściej jednym z podmiotów jest sektor prywatny, czyli członek lub członkowie społeczności lokalnej albo prywatny inwestor. Występowanie obu przedstawionych powyżej typów konfliktów, dowodzi istnienia naturalnej hierarchii interesów jednostki, która polega na przedkładaniu własnych interesów ponad interesy grupy oraz interesy szerszej zbiorowości. Członkowie społeczności „nie godzą się na rezygnację z dobra pojętego subiektywnie na rzecz tego obiektywnego. (...) Cele proekologiczne są

dla nich niekwestionowaną wartością, ale rozbieżność z partykularnymi interesami nie pozawala na pełną ich akceptację” (Śliwińska 2001).

Jak już wspomniano powyżej, niektóre podejścia badawcze do konfliktów przestrzennych straciły na aktualności w obliczu zmian ustrojowych. Dotychczasowy system polityczny z założenia wykluczał istnienie sytuacji konfliktowych w dziedzinie gospodarki przestrzennej, co nie oznacza, że takie się nie pojawiały. Mimo że konflikty przestrzenne miały miejsce, „powszechną reakcją władz wszystkich szczebli na sytuacje konfliktowe była ignorancja (umyślna bądź nieumyślna), tłumienie i ukrywanie konfliktu przed opinią publiczną, a także wypaczanie jego istoty. Najczęstszym, wymuszonym przez sytuację zewnętrzną, sposobem reakcji na konflikt było pozorowane działanie, kończące się w wielu przypadkach powstrzymaniem się od podjęcia decyzji (unikanie za wszelką cenę odpowiedzialności)” (Markowski 1999). Taka sytuacja była efektem centralnego planowania gospodarki przestrzennej oraz ideologicznego założenia, iż władza centralna jest nieomylna. Poza tym, o niedostrzeganiu konfliktów przestrzennych, które zazwyczaj mają charakter lokalny, przesądzał również fakt, iż w gospodarce centralnie planowanej nie jest możliwe ściśle wyodrębnienie spraw o znaczeniu lokalnym. Natomiast w praktyce, jedynym znaczącym użytkownikiem przestrzeni, który miał możliwość decydowania o zmianach było państwo.

Po roku 1990 sytuacja ta zmieniła się diametralnie. Nastąpiły zmiany w strukturze własnościowej użytkowania gruntów, a upodmiotowienie społeczeństwa spowodowało, iż jego członkowie zdefiniowali własne, indywidualne interesy i potrzeby. Spowodowało to, że w stosunkowo niewielkiej i ograniczonej przestrzeni pojawiło się wiele jednostek dążących do zrealizowania własnych celów, które często stoją w sprzeczności z celami innych oraz interesem ogółu. Użytkownicy przestrzeni są pomiotami konfliktów przestrzennych. Do głównych użytkowników zalicza się społeczność lokalną, podmioty gospodarcze oraz władze lokalne (Banachowicz 2004).

Na podstawie klasyfikacji konfliktów według podmiotów gry o przestrzeń przedstawionej przez Z. Zuziaka (1995) można stwierdzić, iż użytkownicy przestrzeni należący do sektora publicznego to: władza rządowa, samorząd, agencja publiczna, organizacja społeczna oraz społeczność lokalna. Do sektora prywatnego zalicza się zaś osoby prywatne oraz inwestorów prywatnych.

Zależności pomiędzy wymienionymi powyżej podmiotami mają dwoisty charakter – bezpośredni i pośredni, a zależy on od złożoności powiązań funkcjonalnych, formalnych jak również nieformalnych pomiędzy tymi podmiotami. Zależności formalne pomiędzy podmiotami użytkującymi przestrzeń miasta są regulowane przez stosowne akty prawne: ustawę o zagospodarowaniu przestrzennym, samorządzie terytorialnym i prawo lokalne. Natomiast powiązania funkcjonalne są efektem prowadzonej działalności, czyli realizacji celów poszczególnych podmiotów.

2.4. Podsumowanie

Złożoność problemu jakim jest syndrom NIMBY powoduje, że jest on rozpatrywany w kontekście rozmaitych teorii z zakresu nauk społecznych, ekonomicznych a także przyrodniczych, co ukazano powyżej. W encyklopedycznym opracowaniu tego zagadnienia, R. W. Lake (2001) zwraca uwagę, że o ile w ogóle można mówić o teorii konfliktów lokalizacyjnych (utożsamianych przez autora z syndromem NIMBY), zaobserwować można pewną ewolucję stosowanych podejść badawczych: od klasycznego (lata 70. XX wieku), do behawioralnego, strukturalnego i wreszcie post-strukturalnego.

W ramach podejścia klasycznego wypracowanego przez geografów politycznych (m. in. Kevina Coxa) na gruncie klasycznej teorii ekonomii, do konfliktu lokalizacyjnego dochodzi, gdy użyteczność danej lokalizacji (rozumiana w kategoriach ekonomicznych) maleje w wyniku oddziaływania negatywnych efektów zewnętrznych innych (sąsiednich) lokalizacji. W ramach podejścia behawioralnego analizowane są nie tyle przyczyny konfliktów, co ich skutki (pozytywne i negatywne) wynikające z lokalizacji uciążliwych obiektów. Natomiast podejście strukturalne odwołujące się do dorobku omówionych powyżej teorii socjologicznych wskazuje źródła konfliktów lokalizacyjnych w fundamentalnych sprzecznościach tkwiących w podstawowych strukturach społecznych. Najbardziej współczesne, post-strukturalne podejście rozpatruje syndrom NIMBY jako element procesu nadawania wartości przestrzeni (m. in. poprzez jej zagospodarowanie), konflikt zaś jest bezpośrednim wyrazem braku równowagi w podziale władzy (do nadawania znaczenia) pomiędzy poszczególnych użytkowników przestrzeni. W niniejszej pracy zastosowano głównie podejście behawioralne i post-strukturalne, co pozwoliło na stosunkowo pełną charakterystykę syndromu NIMBY w warunkach wielkomiejskich.

3. SPOŁECZNA PERCEPCJA OBIEKTÓW NIMBY

3.1. Atrybuty obiektów NIMBY

W oparciu o przedstawione powyżej stanowiska teoretyczne można stwierdzić, że obiekty NIMBY są przedmiotem sporów, które spośród różnego rodzaju konfliktów funkcjonalno-przestrzennych wyróżnia to, iż towarzyszy im specyficzna postawa lokalnego społeczeństwa określana mianem syndromu NIMBY. Obiekty NIMBY są inwestycjami „niechcianymi” i uważanymi za szkodliwe i uciążliwe (*noxious facilities*) w danym miejscu. W obliczu licznych perspektyw badawczych podejmujących problematykę syndromu NIMBY, trudno o jednoznaczną definicję obiektu NIMBY uwzględniającą wszystkie jego atrybuty. Przegląd licznych publikacji które ukazały się w międzynarodowych czasopismach naukowych z zakresu geografii, planowania przestrzennego, urbanistyki, socjologii i in., a dotyczyły syndromu NIMBY, pozwala na dokonanie pewnych uogólnień i uchwycenie cech charakterystycznych dla obiektów NIMBY.

Zarówno w literaturze zagranicznej jak i polskiej obiekty NIMBY są najczęściej definiowane za pomocą definicji enumeratywnych czyli takich, w których autorzy wyliczają przykładowe obiekty NIMBY. W obliczu dużej liczby podawanych przykładów, podjęto próbę klasyfikacji obiektów będących najczęściej przedmiotem konfliktów. Za podstawę klasyfikacji posłużył podział stosowany w urbanistyce (Chmielewski 2001), na podstawie którego wymieniane obiekty NIMBY zaliczono do jednej z 7 następujących kategorii (por. tab. 3):

- infrastruktura sanitarna,
- infrastruktura energetyczna,
- infrastruktura komunikacyjna i telekomunikacyjna,
- instalacje techniczne,
- zakłady przemysłowe, produkcyjne i wydobywcze,
- infrastruktura usługowa (usługi typu socjalnego),
- pozostałe.

Tabela 3

Obiekty NIMBY w literaturze

Obiekty NIMBY	Nazwy w jęz. angielskim	Przykładowe publikacje
1	2	3
INFRASTRUKTURA SANITARNA		
Składowiska odpadów (ogólnie)	<i>landfills, waste disposals, waste facilities, solid waste management facilities (SWMF)</i>	Walker (1995) ^a Fredriksson (2000) ^a Okeke, Armour (2000) ^a Minehart (2002) ^a Leão i in. (2004) ^a Rahardyan (2004) ^a Rahardyan i in. (2004) ^a Sasao (2004) ^a Kontos i in. (2005) ^a Caplan i in. (2007) ^a Erkut i in. (2008) ^a Kearney (1993) ^b Hurley (1995) Levinson (1999) ^b Lesbirel, Shaw (2000) ^b Schively (2007) ^b
Składowiska odpadów niebezpiecznych (w tym radioaktywnych i odpadów medycznych)	<i>hazardous waste disposals (facilities), low-level radioactive waste facilities, nuclear waste repositories, hospital waste disposal</i>	Kuhn, Ballard (1998) ^a Levinson (1999) ^a Chaerul i in. (2008) ^a Kearney (1993) ^b Inhaber (1998) ^b Martin (2000) ^b Hermansson (2007) ^b
Spalarnie odpadów	<i>solid waste incinerators</i>	Kearney (1993) ^b
Zakłady utylizacji (oczyszczalnie) ścieków	<i>sewage treatment plants</i>	Levinson (1999) ^b Hao (2000) ^b
INFRASTRUKTURA ENERGETYCZNA		
Elektrownie (ogólnie)	<i>power plants (stations)</i>	Takahashi, Gaber (1998) ^b Martin (2000) ^b
Elektrownie atomowe	<i>nuclear power plants</i>	Rephann (1996) ^b Greenberg i in. (2007) ^b
Farmy wiatrowe	<i>wind farms</i>	Wolsink (2000) ^a Bell i in. (2005) ^a van der Horst (2007) ^a
Elektrownie biomasy	<i>biomass power plants</i>	Upreti (2004) ^a Upreti, van der Horst (2004) ^a
INFRASTRUKTURA KOMUNIKACYJNA I TELEKOMUNIKACYJNA		
Autostrady, drogi szybkiego ruchu	<i>highways, freeways</i>	Whelan (2005) ^a Rephann (1996) ^b Greenberg i in. (2007) ^b
Lotniska	<i>airports</i>	Kearney (1993) ^b
Nadajniki telekomunikacyjne	<i>telecommunication towers</i>	Kipp (2002) ^a

Tabela 3 (c.d.)

1	2	3
INSTALACJE HYDROTECHNICZNE		
Zbiorniki retencyjne	<i>reservoirs</i>	Wolsink (2006) ^a
Tamy	<i>dams</i>	Rephann (1996) ^b
ZAKŁADY PRZEMYSŁOWE, PRODUKCYJNE, WYDOBYWCZE		
Zakłady przemysłowe	<i>industrial facilities, factories</i>	Brion (1991) ^a Hurley (1995) ^b Morris J. A. (1994) ^b Lesbirel, Shaw (2000) ^b Greenberg i in. (2007) ^b Schively (2007) ^b
INFRASTRUKTURA USŁUGOWA (USŁUGI TYPU SOCJALNEGO)		
Ośrodki pomocy dla bezdomnych	<i>facilities for the homeless, homeless shelters</i>	Takahashi, Dear (1997) ^a Martin (2000) ^b Tempalski i in. (2007) ^b Schively (2007) ^b
Szpitala i ośrodki dla osób psychicznie chorych	<i>housing for the mentally ill, group homes for the mentally disabled, community mental-health residences, mental health facilities</i>	Kearney (1993) ^b Levinson (1999) ^b Schively (2007) ^b Tempalski i in. (2007) ^b
Ośrodki dla osób z HIV/AIDS	<i>group homes (facilities) for persons living with HIV/AIDS</i>	Takahashi, Dear (1997) ^b Tempalski i in. (2007) ^b
Ośrodki leczenia uzależnień	<i>rehabilitation centers for drug addicts, drug treatment centers</i>	Hermansson (2007) ^b Schively (2007) ^b
Ośrodki „przejściowe”	<i>half-way houses</i>	Kearney 1993) ^b Lesbirel, Shaw (2000) ^b Martin (2000) ^b Tempalski i in. (2007) ^b
Więzienia	<i>prisons, detention centers</i>	Krause (1992) ^a Martin (2000) ^a Martin, Myers (2005) ^a Kearney (1993) ^b Rephann (1996) ^b Levinson (1999) ^b Lesbirel, Shaw (2000) ^b Hermansson (2007) ^b Schively (2007) ^b
POZOSTALE		
Budownictwo komunalne dla ubogich	<i>affordable housing, low-cost housing</i>	Pendall (1999) ^a Hoggart, Henderson (2005) ^a <i>Why not in our community?... (2005)^a</i> Schively (2007) ^b

^a – opracowanie typu *case study*, poświęcone danemu obiektowi;

^b – opracowanie poświęcone ogólnej problematyce związanej z syndromem NIMBY, w którym dany obiekt podawany jest jako przykład;

Źródło: opracowanie własne.

Wśród obiektów infrastruktury sanitarnej znalazły się instalacje związane z gospodarką odpadami (składowiska i spalanie odpadów) i gospodarką wodno-ściekową (oczyszczalnie ścieków). System infrastruktury sanitarnej pełni w mieście niezwykle ważną rolę, gdyż zapewnia utrzymanie higienicznych standardów w środowisku zamieszkania (Chmielewski 2001). Ze względu na swój charakter (emisja hałasu, odorów), elementy systemu sanitarnego niezwykle często stają się obiektami NIMBY. Wśród obiektów związanych z energetyką, najczęściej poruszany jest problem lokalizacji elektrowni, w tym atomowych i innych opartych na alternatywnych źródłach energii. Przyczyny, dla których obiekty te stają się przedmiotem konfliktów, są zróżnicowane. W przypadku elektrowni i elektrociepłowni pracujących w oparciu o tradycyjne źródła energii (węgiel) głównym argumentem protestujących jest zanieczyszczenie środowiska, natomiast budowa elektrowni atomowych jest blokowana przez lokalne społeczności głównie ze względu na strach przed możliwą katastrofą technologiczną. Elementy tworzące strukturę komunikacyjną (autostrady, drogi szybkiego ruchu, lotniska) nieodłącznie towarzyszą terenom mieszkaniowym i w miarę wzrostu świadomości ekologicznej mieszkańców lokalizacja nowych tego rodzaju przedsięwzięć staje się praktycznie niemożliwa, ze względu na obawy przed pogorszeniem jakości środowiska naturalnego, a zwłaszcza emisję hałasu. Syndrom NIMBY występuje również w przypadku lokalizacji nadajników radiowych, telewizyjnych i GSM stanowiących elementy systemu telekomunikacyjnego miasta. Z lokalizacją nadajników związane są obawy mieszkańców dotyczące negatywnego oddziaływania pola elektromagnetycznego emitowanego przez te obiekty. Z zagrożeniami środowiskowymi związane są również zakłady przemysłowe, produkcyjne oraz wydobywcze.

Zdecydowanie odmienną kategorią, choć również stanowiącą przedmiot konfliktów lokalizacyjnych, są obiekty infrastruktury usługowej, a dokładniej, świadczące usługi dla ludności – czyli uważane przez ogół społeczeństwa za co najmniej potrzebne. Wśród tych obiektów najczęściej wymieniane jako NIMBY to: ośrodki pomocy dla bezdomnych, szpitale i ośrodki dla osób psychicznie chorych, ośrodki dla osób z HIV/AIDS, ośrodki leczenia uzależnień, więzienia i tzw. ośrodki „przejściowe” (*half-way houses*) stanowiące element systemu resocjalizacyjnego w Stanach Zjednoczonych²¹. Za główne przyczyny uciążliwości tych obiektów (podobnie jak w przypadku budownictwa komunalnego – *affordable housing*) uznawane są obawy o pogorszenie się bezpieczeństwa w okolicy, co może przekładać się na spadek cen nieruchomości oraz obniżenie wartości estetycznych otoczenia. Do obiektów usługowych, które również powodują pojawienie się syndromu NIMBY – tyle tylko, że w mikroskali, należą niewielkie sklepy i zakłady świadczące usługi mieszkańcom osiedli. Za szczególnie niepożądane uznawane jest sąsiedztwo sklepów otwartych do późnych godzin wieczornych, które gromadzą w swoim otoczeniu klientelę budzącą

²¹ Więcej na temat ośrodków przejściowych w pracy K. Dmochowskiej-Dudek (2011).

wśród okolicznych mieszkańców obawy o własne bezpieczeństwo (szerzej na ten temat: Dmochowska-Dudek 2008).

Rozpatrując przykładowe obiekty NIMBY można zauważyć, że charakteryzują się one współwystępowaniem trzech elementów. Po pierwsze, obiekty NIMBY są obiektami uciążliwymi i szkodliwymi. Słownik Języka Polskiego PWN, definiuje słowo uciążliwy jako: „(...) *trudny do zniesienia, męczący, przykry*”, sama uciążliwość jest natomiast bezpośrednim argumentem przeciwników lokalizacji inwestycji. Uciążliwość może przyjmować dwojaki charakter – może wynikać z istniejącego lub potencjalnego zagrożenia dla środowiska, lub też może wiązać się z zagrożeniami poza-środowiskowymi.

Drugim elementem charakteryzującym NIMBY jest fakt, iż obiekty tego typu pomimo swej uciążliwości uznawane są przez ogół społeczeństwa za niezbędne do jego funkcjonowania. Pozwala to odróżnić obiekty NIMBY od pozostałych kontrowersyjnych inwestycji, wśród których za przykład posłużyć mogą takie uciążliwe obiekty prywatne, jak chociażby domy publiczne. W związku z powyższym, najczęściej obiektami NIMBY są obiekty gospodarki komunalnej, infrastruktury technicznej i komunikacyjnej oraz obiekty świadczące usługi dla ludności. Warto w tym miejscu zwrócić uwagę na fakt, iż niekiedy konkretny obiekt może, ale nie musi być uznany za niezbędny przez społeczeństwo. Zależać to będzie m. in. od stopnia rozwoju danej społeczności – w miarę rozwoju coraz to nowe usługi i obiekty są uznawane za niezbędne, np. spalarnie czy sortownie odpadów dla społeczeństw o słabszej świadomości ekologicznej mogą stanowić zbytek. Podobna sytuacja dotyczy zakładów przemysłowych, których istnienie przynosi korzyść lokalnej społeczności w postaci miejsc pracy. Jednak korzyść ta będzie wpływać na uznanie planowanej inwestycji za niezbędną jedynie w przypadku, gdy na lokalnym rynku pracy panować będzie duże bezrobocie.

Ostatnim elementem stanowiącym o charakterze NIMBY danych inwestycji, jest pojawienie się protestów miejscowej ludności, świadczących o tym, że obiekt jest niechciany. „Niechciane” inwestycje określane są w literaturze zagranicznej terminem LULU – *Locally Unwanted Land Use* i najczęściej są one utożsamiane z obiektami NIMBY. Istnieje bogaty zbiór opracowań poświęconych konfliktom społecznym i formom protestów, jednak zauważyć należy, że natura protestów dotyczących obiektów NIMBY jest ściśle związana z rozwojem demokracji i społeczeństwa obywatelskiego, i nie w każdym społeczeństwie siła oraz forma protestu będzie świadczyć o stopniu uciążliwości obiektu NIMBY. W tzw. „młodych” demokracjach, gdzie obywatele dopiero uczą się korzystać z dostępnych im narzędzi wyrażania sprzeciwu, protesty lokalizacyjne nie zawsze muszą przybierać formę zorganizowanych działań, tak często spotykanych i opisywanych w krajach zachodnich.

Obiekty NIMBY można sklasyfikować opierając się na zagrożeniach, jakie się z nimi wiążą w opinii mieszkańców. W literaturze wskazywane są trzy

główne zagrożenia (Dear 1992; Jałowiecki 2000): (1) spadek wartości nieruchomości, (2) bezpieczeństwo osobiste i (3) pogorszenie jakości środowiska. Pierwsze zagrożenie dotyczy wszystkich przypadków przedstawionych w tabeli 4. Dzieje się tak dlatego, że mieszkańcy stoją na stanowisku, że „niechciane” przez nich sąsiedztwo oznaczać będzie również „niechciane” sąsiedztwo dla potencjalnych kupców ich nieruchomości, co spowoduje spadek jej wartości. W opinii M. Deara odwołującego się do przeprowadzonych badań²², argument ten nie znajduje potwierdzenia w przypadku usług dla ludności (zakłady pogrzebowe, szpitale, przedszkola i in.), gdyż ich obecność w niewielkim stopniu wpływa na cenę nieruchomości. Wpływ otoczenia na spadek cen nieruchomości ma jednak większe znaczenie w przypadku m. in. lotnisk, autostrad czy stacji przeładunkowych, co zdają się potwierdzać badania przeprowadzone przez L. Groeger (2004). Autorka na podstawie badań ankietowych z klientami łódzkich biur obrotu nieruchomościami, określa poziom istotności odseparowania od źródeł hałasu (a więc obiektów wymienionych powyżej) dla potencjalnych nabywców domów i mieszkań, jako bardzo wysoki.

Tabela 4

Zagrożenia zawiązane z wybranymi obiektami NIMBY

Obiekt	Spadek wartości nieruchomości	Bezpieczeństwo osobiste	Pogorszenie jakości środowiska
OBIEKTY KOMUNIKACYJNE			
Lotniska	+	+	+
Autostrady	+	+	+
Stacje przeładunkowe	+	-	+
OBIEKTY KOMUNALNE			
Wysypiska śmieci	+	-	+
Oczyszczalnie ścieków	+	-	+
USŁUGI DLA LUDNOŚCI			
Zakłady pogrzebowe	+	-	-
Szpitala psychiatryczne	+	+	-
Schroniska dla bezdomnych	+	+	-
Ośrodki leczenia uzależnień	+	+	-
Więzienia	+	+	-

Źródło: opracowanie własne na podstawie M. Dear (1998); W. Klein, S. Meck (1998).

Problem bezpieczeństwa osobistego, z jednej strony wynika z obawy przed katastrofami (lotniska, autostrady), z drugiej natomiast wiąże się ze strachem przed „klientami” korzystającymi z pewnych kategorii usług dla ludności. Szczególnie w odniesieniu do osób korzystających ze szpitali psychiatrycznych, ośrodków leczenia uzależnień i schronisk dla bezdomnych, stopień poczucia zagrożenia wśród mieszkańców jest wprost proporcjonalny do stopnia potencjalnego niebezpieczeństwa i nieprzewidywalności zachowań pacjentów. W tym

²² M. Dear, S. M. Taylor (1982) oraz *The Effects of Subsidized...* (1988).

ostatnim przypadku pojawia się również problem związany z niedbałym wyglądem osób bezdomnych (co obniża estetykę sąsiedztwa) i ich zachowaniami (włóczęgostwem, nieprzypoitymi zachowaniami w miejscach publicznych) co może źle wpływać na dzieci i młodzież.

Zagrożenia wynikające z pogarszającej się jakości środowiska, były jednym z pierwszych argumentów zgłaszanych przez mieszkańców borykających się z „niechcianymi” inwestycjami. Nabrały one szczególnego znaczenia zwłaszcza w latach 80. XX wieku, kiedy to intensywnie rozwijały się wszelkiego rodzaju ruchy ekologiczne. Należy jednak podkreślić, że często wysuwane argumenty ekologiczne, nie zawsze znajdują potwierdzenie w rzeczywistości. Teza ta poddana zostanie weryfikacji w dalszej części pracy.

Konflikty lokalizacyjne, którym towarzyszy syndrom NIMBY są zatem najczęściej związane z lotniskami, wysypiskami śmieci, oczyszczalnią ścieków, więzieniami i stacjami przeładunkowymi²³. Nieco mniejsze kontrowersje budzi natomiast lokalizacja garaży, autostrad, szpitali, szkół publicznych, schronisk dla bezdomnych, ośrodków odwykowych, szpitali psychiatrycznych czy magazynów i składów (Klein, Meck 1998; Dear 1992). Badania przeprowadzone w 1980 roku przez C. J. Smitha, pozwalają stwierdzić, iż mieszkańcy nie chcą lokalizacji żadnych obiektów użyteczności publicznej w pobliżu swego domu. Dopuszczają natomiast w najbliższym sąsiedztwie istnienie parku i nieco dalej biblioteki oraz szkoły podstawowej. W swoim mieście znajdują również miejsce dla pozostałych obiektów użyteczności publicznej, przy czym wyraźnie widać, że obiekty uznane za najbardziej konfliktogenne przez Kleina i Mecka (1998), zlokalizowane zostały przez badanych „gdzieś poza miastem”, w bliżej nieokreślonym miejscu (por. Dmochowska-Dudek 2011).

Weryfikując spostrzeżenia dokonane przez C. J. Smitha, poproszono respondentów biorących udział w badaniach pilotażowych w Łodzi o wskazanie najlepszej lokalizacji (według ich opinii) obiektów wymienianych w literaturze jako „niechciane inwestycje”. Dostosowując kategorie odległości stosowane w badaniach amerykańskich do warunków polskich, zrezygnowano z takich pojęć jak „kwartał” czy „sąsiedni kwartał” i zaproponowano, zaczynając od kręgu najbliższej miejsca zamieszkania (dom), od obszaru oznaczającego „bezpośrednie sąsiedztwo” – w sąsiednim budynku, na sąsiedniej posesji, następnie „w pobliżu domu” (maksymalnie w obrębie „mojego” osiedla), „gdzie indziej w mieście” i zdecydowanie z dala od terenów mieszkaniowych czyli „poza miastem”. Uzyskane wyniki są porównywalne z tymi dla miast amerykańskich – w obu przypadkach intensywność „zagospodarowania” kolejnych kręgów rośnie w miarę oddalania się od miejsca zamieszkania, a bezpośrednie sąsiedztwo pozostaje „puste”. Istotne różnice polegają natomiast na tym, że łódzianie w stosunku do większej liczby obiektów dopuszczają możliwość lokalizacji

---

²³ Wśród obiektów najbardziej konfliktogennych (*absolutely unwelcome*) M. Dear wymienia również przykłady inwestycji prywatnych: centra handlowe typu *shopping mall* oraz fabryki.

w pobliżu miejsca zamieszkania i jednocześnie znacznie więcej z nich „wyrzucają” poza granice miasta – w zasadzie znalazły się tam wszystkie typowe obiekty NIMBY (ryc. 4).

Ryc. 4. Preferowane odległości od miejsca zamieszkania do wybranych obiektów użyteczności publicznej

Źródło: opracowanie własne na podstawie pilotażowych badań ankietowych

O poziomie akceptacji uciążliwych inwestycji świadczy również odsetek respondentów, którzy uważają, że gdy dochodzi do protestów należy „zdecydowanie zrezygnować z budowy skoro komuś to przeszkadza” – w największym stopniu dotyczy to wysypisk śmieci, zakładów karnych i poprawczych i spalarni odpadów (ryc. 5). Natomiast relatywnie w najwyższym stopniu akceptowalne pośród niechcianych inwestycji okazały się hospicjum, obwodnica miasta i autostrady. Około połowa badanych stwierdziła, że w przypadku pojawienia się konfliktów wokół realizacji tych inwestycji należy mimo wszystko przystąpić do ich realizacji.

Ryc. 5. Struktura odpowiedzi respondentów na pytanie dotyczące tego co zrobić, gdy mieszkańcy protestują przeciwko budowie obiektów NIMBY

Źródło: opracowanie własne na podstawie pilotażowych badań ankietowych

3.2. Społeczne naznaczenie obiektów NIMBY

3.2.1. Proces stygmatyzacji obiektów NIMBY

Opisany powyżej przypadek zagrożenia bezpieczeństwa osobistego ze względu na sąsiedowanie ze szpitalem psychiatrycznym czy schroniskiem dla bezdomnych, jest ściśle powiązany ze zjawiskiem stygmatyzacji i społecznego naznaczania przestrzeni. Jak podkreślają M. Dolata i J. Kotus (2004) większość badaczy zajmujących się relacjami między zagospodarowaniem przestrzeni a zachowaniami społecznymi, jest zgodna co do roli jaką odgrywa społeczne wytwarzanie przestrzeni i nadawanie znaczeń społecznych pewnym miejscom. Według autorów zjawisko naznaczania przestrzeni, a tym samym obiektów, które się w niej znajdują, występuje w dwóch głównych wymiarach: stygmatyzacji oraz stereotypizacji. Pomiędzy nimi występuje „(...) kontinuum w postaci stygmatyzacji częściowej lub przeradzającej się w stereotypizację” (Dolata, Kotus 2004). Stygmatyzacja określana jest jako „(...) opinia o miejscu i grupie

użytkującej to miejsce pokrywająca się z sytuacją rzeczywistą...” w przeciwieństwie do stereotypizacji, kiedy to opinia budowana jest w oparciu o dawne czy wręcz historyczne sądy, bądź w ogóle jest niczym nieuzasadniona. O ile różnica między stygmatem a stereotypem jest tutaj wyraźnie wskazana, o tyle samo zdefiniowanie stygmatyzacji jest niepełne.

Definicja stygmatyzacji przedstawiona powyżej odnosi się raczej do wczesnego, greckiego znaczenia tego terminu, rozumianego jako znak czy znamię (opinia oparta na rzeczywistości). Natomiast definicja stygmatu obowiązująca we współczesnej socjologii podkreśla pejoratywny aspekt tego terminu. Elżbieta Czykwin przytaczając słowa E. Goffmana (2005) podkreśla, że „osoby stygmatyzowane to takie, które posiadają społeczny atrybut głęboko je dyskredytujący i które postrzegane są jako niepełnowartościowe z tego właśnie powodu” (Czykwin 2007). Opinia mająca potwierdzenie w rzeczywistości (w oparciu o którą nadawane jest znaczenie komuś lub czemuś) jest raczej etykietą niż stygmatem. Podstawowa różnica między tymi pojęciami polega na tym, że „(...) etykieta może mieć pozytywne konotacje (np. artysta) lub obojętne (np. rybak), stygmat natomiast ma zawsze negatywne” (Czykwin 2007).

Mechanizm naznaczania, a w szczególności stygmatyzacji i stereotypizacji miejsc i obiektów jest zbliżony do tych samych procesów odbywających się w stosunku do osób. Z jednej strony proces stygmatyzacji obiektów „niechcianych” należy uznać za naturalny, gdyż odnosi się on do faktycznie istniejących zagrożeń związanych z tym obiektem. Z drugiej strony, stygmatyzacja jest wysoce niepożądana w świetle potrzeby rozwiązania konfliktu, bo raz utrwalona opinia jest trudna do zmiany – nawet w sytuacji, gdy zagrożenie zostaje wyeliminowane. Dotyczy to w szczególności problemu lokalizacji zakładów przemysłowych, które są stygmatyzowane jako zanieczyszczające środowisko, a które po przedstawionych planach modernizacji nadal pozostają „niechcianym” sąsiadem. W sytuacji tej dochodzi do przejścia od stygmatu do stereotypu, który nadal pozostaje problemem na drodze uzyskania porozumienia między stronami konfliktu. Za typowe przykłady stereotypizacji należy uznać obiekty komunalne: oczyszczalnie ścieków, wysypiska śmieci, czy sortownie odpadów, gdyż nowopowstające i modernizowane obiekty budowane są przy użyciu technologii wykluczających negatywny wpływ na otoczenie, który jest argumentem najczęściej przedstawianym przez przeciwników inwestycji. Nowoczesne oczyszczalnie, spalarnie i składowiska nie emitują już zanieczyszczeń, odoru i hałasu, a ich szkodliwość dla środowiska często jest mniejsza niż gospodarstw domowych. Niemniej jednak, obiekty te w świadomości dużej części społeczeństwa pozostają najmniej pożądanym „sąsiadem”.

3.2.2. Zagrożenia odczuwane przez ludność zamieszkałą w pobliżu obiektów NIMBY

Wielkie katastrofy technologiczne²⁴, które miały miejsce w II połowie XX wieku oraz wzrastająca świadomość ekologiczna, zdecydowanie wpłynęły na podwyższoną percepcję zagrożeń środowiskowych (Bell i in. 2004). Mimo, że nadal nie jesteśmy w stanie właściwie ocenić ryzyka jakie niosą ze sobą rozmaite obiekty, w sytuacji ich potencjalnego zlokalizowania w pobliżu terenów mieszkaniowych, w społeczeństwie ujawnia się syndrom NIMBY. Obiekty NIMBY mogą faktycznie, ale przede wszystkim tylko w wyobrażeniu mieszkańców, oddziaływać negatywnie na środowisko, tym samym może dochodzić do protestów uzasadnionych oraz takich, które trwają „pomimo naukowych dowodów świadczących o bezpieczeństwie” danej inwestycji (Maczak 1999). Z drugiej strony nie wszystkie obiekty zanieczyszczające środowisko są źródłem protestów. Do takich sytuacji dochodzi, gdy fakt zanieczyszczania środowiska jest nie do końca rozpoznany lub uznany za nieistotny. Piotr Maczak (1999) klasyfikuje inwestycje również według wpływu na środowisko oraz możliwości wystąpienia konfliktu, podając jako przykład obiektów istniejących i zagrażających środowisku fabryki emitujące zanieczyszczenia, czy emitory hałasu ulicznego (tab. 5).

Tabela 5

Protesty i obiekty NIMBY w relacji do zagrożeń środowiskowych

	Zagrożenie dla środowiska	Neutralne dla środowiska
Protest	protesty uzasadnione	protest „pomimo naukowych dowodów świadczących o bezpieczeństwie”
Brak protestu	wpływ na środowisko niedowiedziany lub nieistotny	inwestycje nie budzące kontrowersji
Potencjalne	np. plany budowy rurociągu, wysypiska śmieci	np. plany budowy pomnika budzącego kontrowersje
Istniejące	np. fabryki, emitory hałasu ulicznego	np. więzienia, ośrodki leczenia uzależnień

Źródło: opracowanie własne na podstawie Maczak (1999)

Pomimo tak powszechnego stosowania argumentów środowiskowych w walce z uciążliwymi inwestycjami, wyniki badań pilotażowych dowodzą, że w opinii respondentów (niezaangażowanych w konflikty) głównymi argumentami osób protestujących są hałas i spadek cen nieruchomości – kwestie związane z zanieczyszczeniem środowiska znalazły się dopiero na trzecim miejscu (ryc. 6)

²⁴ Jako przykłady katastrof technologicznych najczęściej podawane są awarie reaktorów nuklearnych Three Mile Island (1979) i w Czarnobylu (1986) oraz powódź w Buffalo Creek z 1972 roku (P. A. Bell i in. 2004).

Ryc. 6. Struktura argumentów wysuwanych przez protestujących przeciw uciążliwym inwestycjom

Źródło: opracowanie własne na podstawie pilotażowych badań ankietowych

W związku z tym, że hałas jest kategorią najczęściej pojawiającą się wśród argumentów przeciwko lokalizacji uciążliwych inwestycji w sąsiedztwie terenów mieszkaniowych, należy szczególnie dokładnie przeanalizować to zjawisko. Literatura fachowa definiuje hałas jako dźwięki (mechaniczne drgania środowiska zewnętrznego człowieka) niepożądane lub niechciane, o nadmiernym natężeniu (Bell i in. 2004, Siemiński 2008). Przyjmuje się, że dźwięk o natężeniu 55 dB jest dźwiękiem nieprzyjemnym, zaś poziom hałasu o natężeniu 65 dB uznany jest za nie do zniesienia i powodujący poważne zakłócenia snu. Źródłem owych dźwięków może być w zasadzie każdy obiekt „(...) wytwarzający w otaczającym środowisku zaburzenia, okresowe lub nie, które możemy opisać jako lokalne zmiany ciśnienia w tym ośrodku”. Dźwięki, a w szczególności hałas, wpływają na zdrowie człowieka i mogą być dla niego niebezpieczne. Stopień zagrożenia wiąże się z natężeniem drgań i ich częstotliwością, a więc z gwałtownością zmian ciśnienia wpływającą na organizm ludzki (Siemiński, 2008, Engel 1993).

W środowisku miejskim hałas jest wszechobecny i w zależności od źródła wydziela się następujące jego rodzaje: komunikacyjny, w tym drogowy (uliczny), kolejowy i lotniczy, oraz hałas instalacyjny (przemysłowy) i komunalny (*Stan środowiska w Polsce...* 2006). Hałas komunikacyjny powodowany jest przez środki transportu (samochody osobowe, ciężarowe, pociągi, samoloty i in.) i jest niezwykle powszechny na obszarach zurbanizowanych. Hałas drogowy²⁵

²⁵ Hałas drogowy powodowany jest przez połączenie odgłosów toczenia (interakcja opona-nawierzchnia) i dźwięku związanego z ruchem pojazdu (odgłos silnika, systemu wydechowego i napędowego). Szacuje się, że dla większości samochodów kontakt opony z nawierzchnią jest głównym źródłem hałasu przy prędkości powyżej 55 km na godzinę, zaś dla samochodów ciężarowych przy prędkości powyżej 70 km na godzinę, w zależności od wieku, wagi i stanu pojazdu. (*Hałas drogowy...* 2005).

(najbardziej uciążliwy i dokuczliwy) występuje na ok. 70% powierzchni Łodzi i dotyka około połowę mieszkańców, natomiast występowanie hałasu kolejowego ogranicza się jedynie do obszarów położonych wzdłuż szlaków kolejowych i jest krótkotrwałe. Na hałas lotniczy szczególnie narażeni są mieszkańcy terenów sąsiadujących z dużymi lotniskami (zwłaszcza obsługującymi komunikację międzynarodową), stref podejścia i krążenia nad lotniskiem – por. ryc. 7 (*Opracowanie ekofizjograficzne...* 2007).

Ryc. 7. Zasięg hałasu (izofona 55 Ldwn) nad lotniskiem im. Wł. Reymonta w Łodzi
Źródło: opracowanie własne na podstawie *Opracowania ekofizjograficznego...* 2007

Hałas przemysłowy charakteryzuje się stosunkowo małym zasięgiem oddziaływania. Przekroczenie dopuszczalnych poziomów hałasu, nawet o kilkanaście decybeli ogranicza się do jednej lub kilku sąsiednich posesji. Wśród obiektów przemysłowych można rozróżnić dwa typy obiektów emitujących hałas: małe obiekty rzemieślnicze i duże zakłady przemysłowe. W przypadku małych zakładów posiadających uzgodnioną lokalizację i odpowiednie decyzje o dopuszczalnych wielkościach emisji zanieczyszczeń praktycznie nie występują trudności w egzekwowaniu utrzymywania odpowiednich norm. Nieco gorzej sytuacja przedstawia się w przypadku obiektów rzemieślniczych powstających w adaptowanych pomieszczeniach, bez zezwolenia władz urbanistycznych i ochrony środowiska (*Opracowanie ekofizjograficzne...* 2007). Hałas przemysłowy emitowany jest przez źródła znajdujące się na terenie zakładów przemysłowych, wytwórczych i rzemieślniczych. Źródłami hałasu przemysłowego są maszyny i urządzenia przemysłowe, procesy technologiczne, a także różnego rodzaju instalacje oraz transport wewnątrzzakładowy. Zmechanizowany przemysł stwarza najbardziej poważne i wielkiej skali problemy, poddając znaczną część populacji na potencjalnie niebezpieczne poziomy hałasu. Najwyższe poziomy hałasu powodują zwykle przepływy gazu z dużą prędkością (np. wentylatory,

zawory ciśnienia pary) lub procesy związane z uderzeniami (np. tłoczenie, nitowanie, praca młotów pneumatycznych). Cechy hałasu przemysłowego różnią się istotnie w zależności od właściwości maszyny: maszyny typu obrotowego i tłokowego generują dźwięk, którym dominują składniki cykliczne, sprzęt pneumatyczny wytwarza najczęściej dźwięki przypadkowe szerokopasmowe. W rejonach przemysłowych hałas z reguły pochodzi z ogromnej liczby różnorodnych źródeł, spośród których wiele wytwarza hałas o złożonej strukturze.

Hałas komunalny jest związany głównie z dźwiękami towarzyszącymi obecności i działalności człowieka. Jego znaczącym elementem jest tzw. hałas sąsiedzki, którego źródłem są urządzenia audiowizualne, odgłosy wszelkiej aktywności sąsiedzkiej, zwierząt domowych, kroków na korytarzach, zamykanych drzwi, hałaśliwość instalacji sanitarnych, wind, zsypów na odpady. Ponadto duży udział w hałasie komunalnym mają różnego rodzaju obiekty działalności usługowo-rozrywkowej oraz rekreacyjno-sportowej, takie jak: dyskoteki, restauracje organizujące przyjęcia, ogródki piwne, hale widowiskowo-sportowe, stadiony oraz innego rodzaju obiekty sportowe. Niejednokrotnie zdarza się, że w niedalekim sąsiedztwie budynków mieszkalnych występują obiekty o charakterze usługowo-produkcyjnym lub obiekty handlowe (hipermarkety), które stanowią dodatkowe czynniki negatywnie wpływające na poziom hałasu w środowisku komunalnym. Poza tym do obiektów emitujących hałas komunalny zalicza się oczyszczalnie ścieków i wywóz nieczystości (odbiór od mieszkańców, transport oraz wysypiska śmieci). Uciążliwości związane z wywozem odpadów komunalnych ograniczają się do terenów położonych bezpośrednio przy drogach dojazdowych do wysypisk śmieci. Na terenie Łodzi nie były dotychczas prowadzone badania uciążliwości hałasu tego typu (*Opracowanie ekofizjograficzne...* 2007).

Spadek cen nieruchomości jest drugim najczęściej wymienianym zagrożeniem towarzyszącym lokalizacji uciążliwych inwestycji w pobliżu terenów mieszkaniowych. Mechanizm prowadzący do obniżenia wartości nieruchomości jest prosty: właściciel chcąc pozbyć się problemu, czyli sąsiedzowania z (planowanym) uciążliwym obiektem, sprzedaje działkę po obniżonej wartości ponosząc przy tym straty. Szczególnie trudne do rozwiązania są sytuacje, gdy nowy właściciel nie zapoznał się z planami inwestycyjnymi w okolicy nowo nabytej nieruchomości zakupionej po „okazyjnej” cenie i dowiaduje się o budowie autostrady czy wysypiska śmieci w swoim sąsiedztwie dopiero gdy na plac budowy wjeżdżają ciężarówki...

Interesy osób zagrożonych spadkiem cen nieruchomości w pewnym stopniu zabezpieczają regulacje prawne zawarte m. in. w *Prawie ochrony środowiska*²⁶

---

²⁶ Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (tekst jednolity: DzU 2008, nr 25, poz. 150).

czy *Ustawie o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym*²⁷. Właściciele działek mogą dochodzić odszkodowań lub wykupienia części lub całości nieruchomości od gminy (jeśli wartość nieruchomości spadła w wyniku uchwalenia niekorzystnych zapisów w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego) lub od podmiotów, których działalność doprowadziła do spadku wartości. Jednak już sam fakt podjęcia starań o odszkodowania (często na drodze postępowania sądowego) oraz poniesienia dodatkowych kosztów związanych chociażby z opłaceniem biegłych, kancelarii prawnych i opłat sądowych, stanowi poważne obciążenie dla poszkodowanych mieszkańców – tym bardziej, że okres rozpatrywania przez sądy tego typu spraw wynosi często kilka lat.

Niezwykle jaskrawym przykładem wpływu uciążliwych obiektów na spadek cen nieruchomości jest lokalizacja lotnisk w pobliżu terenów mieszkaniowych. Nadmierny hałas emitowany przez startujące i lądujące samoloty stanowi podstawę do dochodzenia swoich roszczeń przez ludność zamieszkałą w pobliżu lotnisk, przy czym ułatwieniem dla poszkodowanych jest wyznaczenie wokół lotniska obszaru ograniczonego użytkowania²⁸. Właściciele posiadający tytuł prawny do nieruchomości położonych w granicach obszarów ograniczonego użytkowania mogą starać się o odszkodowania z tytułu spadku wartości nieruchomości i/lub jako rekompensatę kosztów wyciszenia domów. Przykładowo, obszar ograniczonego użytkowania wyznaczony wokół Lotniska Chopina w Warszawie zamieszkuje ponad 300 tys. osób, wokół Lotniska Ławica w Poznaniu – ponad 6 tys. osób, natomiast wokół krakowskich Balic – 1,6 tys. osób²⁹. Koszty portów lotniczych związane z odszkodowaniami szacowane są na kilkaset milionów złotych, przy czym jak pokazuje przykład Krakowa, gdzie minął już dwuletni okres (od momentu utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania) na wystąpienie o odszkodowanie, stosunkowo niewiele osób zgłosiło się po rekompensaty (Bojarski, Lipoński 2011).

Emisja odorów (określanych w literaturze fachowej również jako feter, smród czy gazy złowonne) niezwykle często staje się przyczyną oprotestowania różnych inwestycji i określenia ich jako niechciane i uciążliwe. Odory definiowane są jako „lotne związki chemiczne organiczne i nieorganiczne wyczuwane przez receptory węchowe przy bardzo niskich stężeniach i rejestrowane przez mózg jako nieprzyjemne”, które powstają w środowisku w sposób naturalny oraz w wyniku działalności antropogenicznej i w postaci lotnej dostają się do powietrza. Problem zapa-

---

²⁷ Ustawa z dn. 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (DzU 2003, nr 80, poz. 717).

²⁸ Obszary ograniczonego użytkowania definiowane są jako „obszary objęte ograniczeniami w sposobie korzystania z nieruchomości, wprowadzonymi w drodze przepisów prawa miejscowego ze względu na wymagania ochrony zasobów środowiska” (Bulak-Borówka 2010) i tworzone są przez sejmik województwa lub radę powiatu w drodze uchwały dla przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (*Prawo ochrony środowiska*, rozdz. 3).

²⁹ Dotychczas nie wyznaczono obszaru ograniczonego użytkowania wokół lotniska w Łodzi.

chu powietrza, którym oddychamy związany jest głównie z komfortem życia, jednak należy podkreślić, że przekłada się również na stan zdrowia fizycznego i psychicznego osób narażonych na stałe oddychanie powietrzem zanieczyszczonym odorami. Oddziaływanie odorów wywołujących nieprzyjemne odczucia prowadzi również do reakcji obronnych organizmu, które objawiają się m. in. wzrostem ciśnienia krwi czy nadmiernym poceniem się. W efekcie, u osób narażonych na długotrwałe oddziaływanie odorów obserwuje się senność, zmęczenie, nadpobudliwość itp. (Makles, Galwas-Zakrzewska 2005).

Do obiektów NIMBY najczęściej wskazywanych jako źródła emisji odorów zalicza się przede wszystkim obiekty infrastruktury komunalnej związane ze składowaniem i obróbką odpadów oraz z oczyszczeniem i utylizacją ścieków – choć należy zwrócić uwagę na fakt, że nadmierna emisja przykrych zapachów z tego typu obiektów wynika najczęściej z ich niewłaściwego funkcjonowania. Inny problem stanowią nieprzyjemne zapachy towarzyszące działalności rolniczej (w tym szczególnie fermom drobiu, trzody chlewnej) oraz różnego rodzaju zakładom przemysłowym.

Problem ograniczenia emisji odorów, które traktowane są jako zanieczyszczenia powietrza, został poniekąd rozwiązany w ramach dostosowywania polskiego prawa ochrony środowiska do norm obowiązujących w Unii Europejskiej, jednak egzekwowanie przyjętych norm napotyka na przeszkody wynikające z braku aktów wykonawczych i szczegółowych przepisów³⁰. Ponadto, odczuwanie uciążliwości odorów jest subiektywne gdyż zależy od indywidualnej wrażliwości ludzi, co tym bardziej utrudnia zdefiniowanie jednoznacznych norm (por. Kośmider i in. 2002). Niemniej jednak, w krajach zachodnich przyjęto szereg wskaźników definiujących dopuszczalne progi uciążliwości zapachowej, a brak tego typu regulacji w Polsce uniemożliwia osobom poszkodowanym dochodzenie swoich praw.

Zdefiniowanie obiektów NIMBY jako obiektów uciążliwych i szkodliwych, które mimo to uznawane są przez ogół społeczeństwa za niezbędne do jego funkcjonowania, i których lokalizacji towarzyszą protesty miejscowej ludności, pozwala zidentyfikować w przestrzeni miasta inwestycje powodujące pojawienie się syndromu NIMBY. Charakter obiektów NIMBY przedstawiony powyżej pozwala na stwierdzenie, że bardzo często protesty przeciw realizacji niechcianych inwestycji są efektem negatywnego obrazu tego typu obiektów w społeczeństwie.

---

³⁰ Problem emisji uciążliwych zapachów podejmowany jest m. in. w *Prawie ochrony środowiska* i szeregu rozporządzeń, jednak żadne z nich w jednoznaczny sposób nie przyczynia się do jego rozwiązania. Od kilku lat trwają prace nad tzw. „ustawą odorową” – w kwietniu 2011 roku na stronie internetowej Ministerstwa Ochrony Środowiska opublikowano założenia do projektu ustawy o przeciwdziałaniu uciążliwości zapachowej.

Podsumowując przegląd zagadnień związanych z zagrożeniami odczuwanymi przez ludność zamieszkałą w pobliżu obiektów NIMBY, należy podkreślić, że zagrożenia te mają bardzo subiektywny charakter i stosunkowo niewiele wspólnego z zagrożeniami realnie występującymi. Obecnie obowiązujące regulacje prawne m. in. w zakresie ochrony środowiska przyrodniczego, w znacznym stopniu ograniczają możliwość ponadnormatywnych emisji zanieczyszczeń do środowiska. Dlatego też powszechne posługiwanie się przez Nimbystów argumentami „ekologicznymi” jest bardzo często nieuzasadnione. Stwierdzenie to zostanie poddane weryfikacji w dalszej części pracy.

4. OBIEKTY NIMBY W ŁODZI I STREFY ICH ODDZIAŁYWANIA

4.1. Identyfikacja obiektów NIMBY

Ze względu na swój charakter, obiekty NIMBY są trudne do jednoznacznego zidentyfikowania w przestrzeni miejskiej jedynie w oparciu o przyjętą definicję, która określa trzy konieczne warunki, aby dany obiekt uznać za NIMBY: (1) niechciany w danej okolicy, (2) uciążliwy i/lub szkodliwy, (3) niezbędny społeczeństwu, gdyż warunki te mają charakter ogólnikowy i subiektywny, przez co są mało precyzyjne. Z jednej strony, informacje o tym, że dany obiekt jest niechciany, uciążliwy ale i niezbędny, można uzyskać od okolicznych mieszkańców, np. w drodze wywiadów. Jednak przeprowadzone badania pilotażowe dowodzą, że mieszkańcy zawsze identyfikują w swoim otoczeniu jakieś obiekty uciążliwe, ale często są to obiekty których uciążliwość ma bardzo lokalny charakter ograniczający się jedynie do mieszkańców jednego budynku (jak np. w przypadku doskonale prosperującego zakładu fryzjerskiego, którego klienci zajmują miejsca parkingowe mieszkańców bloku). Trudno w takim przypadku, z punktu widzenia realizacji celów niniejszej pracy, badać strefę oddziaływania takiego obiektu. Przyjmując zatem, że w przestrzeni miasta należy zidentyfikować obiekty istniejące bądź planowane, które stanowią istotny problem dla okolicznych mieszkańców, należałoby wiedzieć kogo zapytać o stosunek do danej inwestycji. Rozwiązanie tego problemu sprowadza się więc do stworzenia listy obiektów uznanych za potencjalne obiekty NIMBY.

W niniejszej pracy zdecydowano się zastosować model identyfikacji obiektów NIMBY (ryc. 8), który pozwala na odnalezienie obiektów NIMBY w mieście, bez wcześniejszego zakładania, że znane autorce konflikty wyczerpują listę wszystkich konfliktów lokalizacyjnych nacechowanych syndromem NIMBY. Opracowany model wykorzystuje dwa narzędzia weryfikacji trafności wyboru potencjalnych obiektów NIMBY: kwerendę prasową oraz badania pilotażowe przeprowadzone w formie wywiadów kwestionariuszowych. Punktem wyjścia dla opracowania listy potencjalnych obiektów NIMBY jest definicja obiektów NIMBY oraz lista przykładowych obiektów NIMBY ustalona na podstawie studiów literatury. Ostatecznie, ze względu na specyficzny charakter konfliktów NIMBY (subiektywna ocena realizowanych inwestycji przez mieszkańców), do dalszych badań zakwalifikowano konflikty dotyczące obiektów uznanych za obiekty NIMBY (spełniających kryteria przyjęte w definicji) przez respondentów biorących udział w badaniu pilotażowym.

Ryc. 8. Model identyfikacji obiektów NIMBY

Źródło: opracowanie własne

Zgodnie z przyjętym modelem, pierwszy etap identyfikacji obiektów NIMBY wiąże się z ustaleniem jakiego rodzaju inwestycje najczęściej budzą kontrowersje. Ponieważ problematyka dotycząca syndromu NIMBY jest w Polsce stosunkowo nowym zagadnieniem badawczym, listę przykładowych obiektów NIMBY ustalono przede wszystkim na podstawie studiów literatury zagranicznej. W zagranicznych czasopismach naukowych wyszukiwano więc artykuły poświęcone problematyce NIMBY. W bazie SciVerse Scopus³¹ odnaleziono 281 artykułów, w których w tytule, abstrakcie bądź treści pojawiło się hasło NIMBY. Spośród artykułów zgromadzonych w bazie wybrano te, których autorzy definiowali syndrom i obiekty NIMBY i które najczęściej były cytowane w dalszych publikacjach, co świadczy o ich istotności. W przeważającej części analizowanych artykułów, obiekty NIMBY określano za pomocą definicji enumeratywnych, które wyliczały przykładowe obiekty NIMBY. Szczegółowa analiza 12 najczęściej cytowanych definicji pozwoliła stwierdzić, że do typowych obiektów NIMBY zalicza się przede wszystkim obiekty związane z gospodarką odpadami (składowiska odpadów, spalarnie odpadów i oczyszczalnie ścieków), a także obiekty infrastruktury społecznej świadczące tzw. usługi dla ludności, m. in. więzienia, ośrodki leczenia uzależnień, szpitale i ośrodki dla

³¹ Baza SciVerse Scopus jest jedną z największych na świecie baz danych abstraktów obejmujących wiele dziedzin naukowych, m. in. nauki społeczne, psychologię i ochronę środowiska. W bazie działającej od 2004 roku znajduje się 41 mln rekordów obejmujących blisko 18 tys. tytułów wydawniczych, co pozwoliło na odnalezienie większości publikacji związanych z tematyką NIMBY.

osób psychicznie chorych i ośrodki pomocy dla bezdomnych. Wśród wymienianych przykładowych obiektów NIMBY równie często pojawiały się obiekty infrastruktury komunikacyjnej – głównie autostrady, drogi szybkiego ruchu i lotniska (tab. 6).

Tabela 6

Obiekty NIMBY wg definicji w literaturze przedmiotu

Obiekt NIMBY	Źródła definicji (w nawiasie podano liczbę cytowań)												
	1 (109)	2 (84)	3 (82)	4 (74)	5 (43)	6 (29)	7 (18)	8 (14)	9 (9)	10 (5)	11 (3)	12 (3)	Σ
INFRASTRUKTURA SANITARNA													
Składowiska i spalarnie odpadów, oczyszczalnie ścieków	+	+	+	+	+	-	+	+	+	+	+	+	11
INFRASTRUKTURA ENERGETYCZNA													
Elektrownie	-	+	+	-	+	-	-	-	+	-	-	+	5
INFRASTRUKTURA KOMUNIKACYJNA													
Autostrady, drogi szybkiego ruchu, kolej	-	+	-	-	-	-	-	-	+	-	+	+	5
Lotniska	-	-	-	-	+	-	-	-	+	+	-	+	4
ZAKŁADY PRZEMYSŁOWE, PRODUKCYJNE, WYDOBYWCZE													
Zakłady przemysłowe	-	-	+	-	-	-	-	+	+	-	-	+	4
INFRASTRUKTURA USŁUGOWA													
Ośrodki pomocy dla bezdomnych	+	-	+	-	-	+	-	-	-	-	-	-	3
Szpitala i ośrodki dla osób psychicznie chorych	-	+	-	-	+	+	-	-	-	+	-	-	4
Ośrodki dla osób z HIV/AIDS	-	-	-	-	-	+	+	-	-	-	-	-	2
Ośrodki leczenia uzależnień	+	+	+	-	-	+	+	-	-	-	+	-	6
Więzienia	+	-	+	-	+	-	+	-	+	+	+	-	8

1 – Dear (1992), 2 – Wolsink (2000), 3 – Fisher (1993), 4 – Devine-Wright (2005), 5 – Burningham (2000), 6 – Takahashi, Dear (2005), 7 – Luloff i in. (1998), 8 – Smith, Marquez (2000), 9 – Popper (1985), 10 – Kearney (1993), 11 – Hermansson (2007), 12 – Pol i in. (2006).

Źródło: opracowanie własne.

Spśród wymienionych powyżej przykładowych obiektów NIMBY nie wszystkie znajdują się w Łodzi. Dokonując analizy struktury zagospodarowania terenu (tereny przemysłowe, produkcyjne, kopalnie, infrastruktury miejskiej) i bazy firm (www.pkt.pl) oraz danych Wojewódzkiego Inspektoratu Ochrony Środowiska ustalono listę konkretnych inwestycji znajdujących się w Łodzi (tab. 7, ryc. 9), które odpowiadają przykładowym obiektom NIMBY wskazywanym w literaturze.

Lista przykładowych obiektów NIMBY ustalonych na podstawie literatury jest długa, a konkretne obiekty w Łodzi odpowiadające przykładom z literatury

obejmują wykaz ponad 70 obiektów. Rozmieszczenie potencjalnych obiektów NIMBY w Łodzi cechuje występowanie pewnych prawidłowości: obiekty infrastruktury sanitarnej, komunikacyjnej i część zakładów przemysłowych zlokalizowane są w strefie zewnętrznej miasta. Położenie części zakładów przemysłowych wewnątrz kolei obwodowej wiąże się z występowaniem rozległych terenów przemysłowych w centrum miasta wynikającym z historycznego rozwoju Łodzi. W centrum miasta znajduje się również większość obiektów zaliczonych do infrastruktury usługowej świadczących usługi dla ludności, co wpływa na ich dobrą dostępność komunikacyjną. Badanie wszystkich wskazanych obiektów jest niezwykle czasochłonne i nie zawsze może przynieść pozytywne wyniki, tym bardziej, że nie wszystkie obiekty, które uznawane są w krajach zachodnich za NIMBY będą takimi w Polsce (por. Dmochowska-Dudek 2008).

Tabela 7

Potencjalne obiekty NIMBY w Łodzi

Lp.	Obiekt	Lokalizacja
1	2	3
INFRASTRUKTURA SANITARNA		
1	Grupowa Oczyszczalnia Ścieków w Łodzi Sp. z o.o.	Sanitariuszek 66
2	Komunalne składowisko odpadów i balastu	Zamiejska 1
3	Składowisko odpadów	Łaskowice
4	Składowisko odpadów	Józefów
5	Składowisko odpadów	Nowosolna-Kasprowicza
6	Składowisko odpadów	Brzezińska
7	Składowisko odpadów	Marmurowa
8	Składowisko odpadów	Olkuska
9	Składowisko odpadów	Malownicza
10	Składowisko odpadów	Pomorska
11	Składowisko odpadów	Obłoczna
12	Planowana Instalacja Termicznego Przekształcania Odpadów Kom.	Andrzejewskiej 5
13	Stacja Termicznego Unieszkodliwiania Odpadów Medycznych	Mińska 2
14	Spalarnia odpadów medycznych	Kniaziewiczza 1/5
INFRASTRUKTURA ENERGETYCZNA		
15	EC 2	Wróblewskiego 26
16	EC 3	Pojezierska 70
17	EC 4	Andrzejewskiej 5
INFRASTRUKTURA KOMUNIKACYJNA		
18	Lotnisko Lublinek	Gen. S. Maczka 35
19	Projektowana A1	Wschodnia część Łodzi
20	Projektowana S14	Zachodnia część Łodzi
ZAKŁADY PRZEMYSŁOWE, PRODUKCYJNE, WYDOBYWCZE^a		
21	Zakład Usług Galwanicznych ANKOR	Al. Piłsudskiego 141
22	ABB Sp. z o.o. Oddział Elta w Łodzi ob. „GALVO” Sp. z o.o.	Aleksandrowska 67/93
23	Fabryka Pierścieni Tłokowych „PRIMA” S.A.	Liściasta 17
24	SAPA Aluminium spółka z o.o. Oddział w Łodzi	Graniczna 64/66
25	„Drahtzug Stein Łódź” Sp. z o.o.	Techniczna 8/10

Tabela 7 (c.d.)

1	2	3
26	PPW „IFOTAM” Sp. z o.o. w Łodzi	Sienkiewicza 112
27	Zakłady Chemiczne „ORGANIKA” SA w Łodzi	Ciasna 21 a
28	Amcor Polska Sp. o.o.	Aleksandrowska 55
29	REMONDIS Electrorecycling Sp. z o.o.	Pryncypalna 132/134
30	Zakłady Tekstylno-Konfekcyjne „Teofilów”	Szparagowa 6/8
31	„Kosmin” Sp. z o.o. Kopalnie Surowców Mineralnych	Pomorska 338
INFRASTRUKTURA USŁUGOWA		
32	Caritas Archidiecezji Łódzkiej - Zespół Domowej Opieki Hospicyjnej	Gdańska 111
33	Hospicjum Domowe dla Dzieci Ziemi Łódzkiej	Piotrkowska 17
34	Łódzkie Hospicjum dla Dzieci	Nastrojowa 10
35	NZOZ Przy Stowarzyszeniu "Hospicjum Łódzkie"	Jaracza 55
36	DPS 3	Paradna 36
37	DPS "Włóknierz"	Krzemieńska 7/9
38	DPS Fundacji im. Brata Alberta	Helenówek 7
39	Areszt Śledczy	Smutna 21
40	Zakład Karny nr 1	Beskidzka 54
41	Zakład Karny nr 2	Kraszewskiego 1/5
42	Młodzieżowy Ośrodek Wychowawczy nr 1	Częstochowska 36
43	Młodzieżowy Ośrodek Wychowawczy nr 2	Łucji 12 /16
44	Młodzieżowy Ośrodek Wychowawczy nr 3	Drewnowska 151
45	Szpital Psychiatryczny im. J. Babińskiego	Aleksandrowska 159
46	Ośrodek leczenia uzależnień, zaburzeń psychicznych i przewlekłych stanów stresowych i kryzysowych	Chrobrego 16
47	Samodzielny Publiczny Zakład Opieki Zdrowotnej Centralny Szpital Kliniczny Uniwersytetu Medycznego w Łodzi	Czechosłowacka 8/10
48	Niepubliczny Zakład Opieki Zdrowotnej "MONAR" dla Dzieci i Młodzieży	Tuszyńska 106
49	Specjalistyczny Psychiatryczny Uzależnień ZOZ Wojewódzki Ośrodek Leczenia	Pomorska 54
50	Filia Wojewódzkiego Ośrodka Leczenia Uzależnień SP ZOZ	Wilcza 7
51	Filia Wojewódzkiego Ośrodka Leczenia Uzależnień SP ZOZ	Osiedlowa 8
52	Miejski Ośrodek Profilaktyczno-Terapeutyczny dla Dzieci i Młodzieży Zagrożonej Narkomanią	Piotrkowska 67
53	Hostel Prowadzony w Ramach Programu Adaptacji Społecznej Fundacji "ARKA" - dla Osób, które Ukończyły Leczenie	Kopernika 37
54	SP ZOZ Miejski Ośrodek Profilaktyki i Terapii Uzależnień im. Bł. Rafała Chylińskiego	Inowrocławska 5a
55	Centrum Profilaktyki i Terapii Uzależnień (Oddział Dzienny i Poradnia)	Bardowskiego 1
56	Pogotowie Opiekuńcze nr 1	Krokusowa 15/17
57	Pogotowie Opiekuńcze nr 2	Pawilońska 2/4
58	Dom Samotnej Matki im. Stanisławy Leszczyńskiej	Nowe Sady 17
59	Schronisko dla Bezdomnych Mężczyzn	Szczytowa 11
60	Schronisko dla Bezdomnych Kobiet przy MOPS	Gałczyńskiego 7
61	Noclegownia i Schronisko dla Bezdomnych Mężczyzn im. św. Brata Alberta	Spokojna 10/12

Tabela 7 (c.d.)

1	2	3
62	Schronisko dla Bezdomnych Kobiet św. Brata Alberta	Starorudzka 15/17
63	HOSTEL dla Ofiar Przemocy	Franciszkańska 85
64	Schronisko Markotu dla Kobiet	Kalonka 11
65	MOPS	Piotrkowska 149
66	MOPS	Tybury 16
67	MOPS	Będzińska 5
68	MOPS	Lipowa 28
69	MOPS	Piotrkowska 147
70	MOPS	Grota Roweckiego 30
71	Powiatowy Urząd Pracy nr 1 w Łodzi	Milionowa 91
72	Powiatowy Urząd Pracy nr 2 w Łodzi	Kilińskiego 102/102a
73	Powiatowy Urząd Pracy – Łódź Wschód	Częstochowska 40/52

^a – na liście zakładów przemysłowych, produkcyjnych i wydobywczych znalazły się przedsiębiorstwa, których działalność podlega obowiązkowi uzyskania pozwolenia zintegrowanego (zgodnie z rozporządzeniem Ministra Środowiska z dn. 26 lipca 2002 roku w sprawie rodzajów instalacji mogących powodować znaczne zanieczyszczenie poszczególnych elementów przyrodniczych albo środowiska jako całości (DzU 2002, nr 122, poz. 1055) według stanu na dzień 31 lipca 2009 roku.

Źródło: opracowanie własne.

Dlatego też zdecydowano się zastosować dodatkowe kryterium wyodrębnienia obiektów NIMBY przyjmując założenie, że dowodem na to, iż dany obiekt jest niechciany jest pojawienie się protestów miejscowej ludności. Protesty mogą przybierać rozmaite formy: skargi, petycje i apele kierowane do organów władzy samorządowej i rządowej, zawiadomienia do prokuratury, zaskarżanie decyzji lokalizacyjnych do Wojewódzkich Sądów Administracyjnych i Naczelnego Sądu Administracyjnego, pikiety i in. (por. Dmochowska-Dudek 2010). Ponieważ podłoże protestów jest różne i dotyczą one inwestycji o różnym charakterze, pisemne skargi mieszkańców kierowane są do wielu instytucji i organów władzy, zarówno samorządowej jak i rządowej. Inwestycje, które zdaniem protestujących naruszają przepisy ochrony środowiska, są najczęściej przedmiotem skarg do Wojewódzkiego Inspektoratu Ochrony Środowiska, Sanepidu, czy Wydziału Ochrony Środowiska i Rolnictwa Urzędu Miasta Łodzi (UMŁ). Uciążliwości związane z funkcjonowaniem obiektów infrastruktury sanitarnej, społecznej czy komunikacyjnej, odpowiednio zgłaszane są do Wydziału Gospodarki Komunalnej, Wydziału Spraw Społecznych UMŁ i Zarządu Dróg i Transportu w Łodzi oraz Wydziału Architektury i Urbanistyki UMŁ. Ponadto, skargi kierowane są również do odpowiednich referatów w delegaturach UMŁ oraz innych wspomnianych już instytucji. Niemożliwe jest zatem uzyskanie informacji o wszystkich oprotestowanych tą drogą inwestycjach, tym bardziej, że instytucje te nie prowadzą ewidencji protestów czy konfliktów.

Ryc. 9. Rozmieszczenie potencjalnych obiektów NIMBY w Łodzi

Źródło: opracowanie własne

Dlatego też zdecydowano się zastosować dodatkowe kryterium wyodrębnienia obiektów NIMBY przyjmując założenie, że dowodem na to, iż dany obiekt jest niechciany jest pojawienie się protestów miejscowej ludności. Protesty mogą przybierać rozmaite formy: skargi, petycje i apele kierowane do organów władzy samorządowej i rządowej, zawiadomienia do prokuratury, zaskarżanie decyzji lokalizacyjnych do Wojewódzkich Sądów Administracyjnych i Naczelnego Sądu Administracyjnego, pikiety i in. (por. Dmochowska-Dudek 2010). Ponieważ podłoże protestów jest różne i dotyczą one inwestycji o różnym charakterze, pisemne skargi mieszkańców kierowane są do wielu instytucji i organów władzy, zarówno samorządowej jak i rządowej. Inwestycje, które zdaniem protestujących naruszają przepisy ochrony środowiska, są najczęściej przedmio-

tem skarg do Wojewódzkiego Inspektoratu Ochrony Środowiska, Sanepidu, czy Wydziału Ochrony Środowiska i Rolnictwa Urzędu Miasta Łodzi (UMŁ). Uciążliwości związane z funkcjonowaniem obiektów infrastruktury sanitarnej, społecznej czy komunikacyjnej, odpowiednio zgłaszane są do Wydziału Gospodarki Komunalnej, Wydziału Spraw Społecznych UMŁ i Zarządu Dróg i Transportu w Łodzi oraz Wydziału Architektury i Urbanistyki UMŁ. Ponadto, skargi kierowane są również do odpowiednich referatów w delegaturach UMŁ oraz innych wspomnianych już instytucji. Niemożliwe jest zatem uzyskanie informacji o wszystkich oprotestowanych tą drogą inwestycjach, tym bardziej, że instytucje te nie prowadzą ewidencji protestów czy konfliktów.

Sprawy toczące się przed sądami administracyjnymi i Samorządowym Kolegium Odwoławczym, również nie ukazują wszystkich konfliktów mających miejsce w Łodzi, gdyż przed oblicze sądów trafia jedynie część spraw, których nie udało się rozwiązać w inny sposób. Ponadto należy zwrócić uwagę na konflikty potencjalne, ukryte, które mają miejsce, gdy mieszkańcy wyrażają swoje niezadowolenie nieoficjalnie – we własnym gronie i przynajmniej przez pewien czas nie zgłaszają protestu do władz miasta. W tej sytuacji pomocne staje się przyjęcie założenia, iż „we wszystkich rodzajach mediów konflikty społeczne są i zawsze były powszechnie obecne. Wydarzenia ukazujące konflikty i napięcia społeczne stanowią bowiem jedno z podstawowych kryteriów selekcji, doboru informacji we wszystkich środkach masowego przekazu (Żuchowska-Skiba 2000). W związku z tym można przyjąć, że kwerenda prasy lokalnej pozwala w dostatecznym stopniu wychwycić większość konfliktów toczących się w danym mieście.

Warto zauważyć, że kwerenda prasy lokalnej była już wykorzystywana jako metoda identyfikacji konfliktów społeczno-przestrzennych zarówno w badaniach zagranicznych jak i polskich. Pod koniec lat 70. kanadyjski geograf D. G. Janelle prowadząc badania nad konfliktami lokalizacyjnymi w miastach prowincji Ontario analizował artykuły publikowane w lokalnych dziennikach, co stanowiło podstawę identyfikacji i klasyfikacji konfliktów lokalizacyjnych. Należy podkreślić, że badania te miały w znacznym stopniu charakter ilościowy³². Kwerendę prasową wykorzystała również E. Michałowska (2008) gromadząc materiał wyjściowy do badań nad syndromem NIMBY w województwie łódzkim w latach 2001–2005. Autorka dokonała przeglądu artykułów w dwóch „najpopularniejszych”, jak to określiła, dziennikach regionu: „*Expressie Ilustrowanym*” i „*Dzienniku Łódzkim*”. Zebrane informacje posłużyły dalszym anali-

---

³² Badania D. G. Janelle’a obejmowały m. in. analizę istotności zidentyfikowanych konfliktów w oparciu o wielkość artykułu prasowego (*newspaper coverage*) wyrażaną w calach kwadratowych, która to miara stanowiła podstawę wykreślenia map izarytmicznych, czy odsetek tekstu poświęconego badanym zagadnieniom (m. in. poszczególnym grupom uczestniczącym w konflikcie, różnym rodzajom konfliktu w zależności od sposobu zagospodarowania terenu itp.) – szerzej: Janelle, Millward (1975) i Janelle (1977).

zom, tj. „(...) wyselekcjonowaniu cech, etapów, przebiegu i specyfiki analizowanych konfliktów.”

Jako źródło artykułów prasowych poświęconych konfliktom dotyczącym obiektów NIMBY w Łodzi wybrano „*Gazetę Wyborczą*”, w tym lokalny dodatek „*Gazeta Wyborcza Łódź*” oraz „*Dziennik Łódzki*” i „*Express Ilustrowany*”. Powyższe gazety mają wiodącą rolę na rynku prasowym w Łodzi przy średnich nakładach jednorazowych w wysokości³³:

- „*Gazeta Wyborcza*” – blisko 460 tys. egzemplarzy,
- „*Express Ilustrowany*” – ok. 60 tys. egzemplarzy,
- „*Dziennik Łódzki*” – ok. 54 tys. egzemplarzy.

Kwerenda objęła teksty opublikowane w latach 2004–2010 (co zgodne jest z przyjętym zakresem czasowym pracy) i została przeprowadzona za pomocą internetowych archiwów tekstów opublikowanych w wybranych dziennikach³⁴. Zastosowanie wyszukiwarek internetowych pozwoliło w dość prosty sposób odnaleźć poszukiwane artykuły w oparciu o wprowadzenie odpowiednich słów kluczowych. Listę słów kluczowych zbudowano opierając się na definicji syndromu NIMBY (konflikt, spór, sprzeciw, protest, pikietą, strajk, marsz, blokada itp.) oraz poszukując w treści artykułów konkretnych obiektów, które uznano na podstawie literatury i analizy struktury zagospodarowania terenu za potencjalne obiekty NIMBY w Łodzi (tab. 7).

Przeprowadzona kwerenda prasowa pozwoliła zidentyfikować 14 konfliktów mających cechy syndromu NIMBY (tab. 8), które opisane zostały w 98 artykułach prasowych. Konfliktami najszerszej opisywanymi w prasie były spory toczące się wokół dwóch, niezwykle ważnych dla Łodzi inwestycji drogowych: budowy drogi ekspresowej S14 i autostrady A1. Obu konfliktom poświęcono ponad połowę artykułów podejmujących problematykę konfliktów lokalizacyjnych w Łodzi. Znaczna część artykułów dotyczących konfliktu wokół budowy drogi ekspresowej S14 ukazała się w 2008 roku (załącznik 1). Natomiast publikacje poświęcone budowie autostrady A1 obejmują lata 2006–2009. Blisko 20 artykułów dotyczyło protestów mieszkańców Olechowa przeciw budowie spalarni odpadów na terenie EC4 – głównie publikacje z 2010 roku. Nieco mniej „gorącymi” tematami okazały się spór mieszkańców Julianowa z władzami miasta planującymi utworzenie hospicjum w Szpitalu im. Jordana oraz problemy mieszkańców Rokicia związane z bliskim sąsiedztwem Portu Lotniczego Łódź im. Władysława Reymonta – odpowiednio 7 i 5 artykułów. W latach 2006–2009 w „*Gazecie Wyborczej*” i „*Dzienniku Łódzkim*” ukazały się artykuły szeroko opisujące protesty mieszkańców Młynka i Kowalszczyzny przeciwko przebu-

³³ Średnie nakłady jednorazowe podano na podstawie danych Związku Kontroli Dystrybucji Prasy (ZKDP) za styczeń 2010 roku (<https://www.teleskop.org.pl/zkdp>).

³⁴ Archiwum tekstów opublikowanych w „*Expressie Ilustrowanym*” i „*Dzienniku Łódzkim*” znajduje się na stronie Archiwum Prasowego Polskapresse: <http://archiwum.naszemiasto.pl>, natomiast Internetowe Archiwum Gazety Wyborczej pod adresem: <http://szukaj.wyborcza.pl>.

dowie ul. Śląskiej w ich sąsiedztwie, która stanowić ma drogę łączącą centrum miasta z autostradą A1. Kolejnymi problemowymi inwestycjami okazały się planowana budowa tzw. „Trasy Górnej” w rejonie osiedla przy szpitalu Centrum Zdrowia Matki Polki oraz budowa hal magazynowo-biurowych przy ul. Zakładowej na Olechowie. Do pozostałych konfliktów zidentyfikowanych na podstawie kwerendy prasy lokalnej w Łodzi należą również protesty przeciw budowie stacji benzynowej, stacji tankowania gazu (LPG), krematorium, boiska „Orlika”, galerii handlowej i przeciwko instalacji anten telefonii komórkowej (GSM) – tym konfliktom poświęcono krótkie, pojedyncze artykuły.

Tabela 8

Zestawienie konfliktów na podstawie kwerendy prasowej

Lp.	Przedmiot konfliktu	Liczba artykułów	Liczba znaków (bez spacji)
1	Budowa drogi ekspresowej S14 – tzw. „Zachodniej Obwodnicy Łodzi”	30	70037
2	Budowa autostrady A1 w granicach administracyjnych Łodzi	24	64563
3	Budowa spalarni odpadów na terenie EC4 na Olechowie	19	45442
4	Utworzenie hospicjum w Szpitalu im. Jordana na Julianowie	7	22143
5	Funkcjonowanie i rozbudowa lotniska Lublinek	5	7229
6	Przebudowa ul. Śląskiej w okolicy Młynka	3	11230
7	Budowa tzw. „Trasy Górnej” (przebudowa ul. Ustronnej)	2	5627
8	Budowa hal magazynowo-biurowych przy ul. Zakładowej na Olechowie	2	6560
9	Instalacja anten GSM na Retkini	1	2522
10	Budowa stacji tankowania gazu przy ul. Tramwajowej	1	2160
11	Budowa galerii handlowej na Retkini	1	2050
12	Budowa krematorium na cmentarzu na Olechowie	1	1610
13	Budowa „Orlika” przy XXVI Liceum Ogólnokształcącym na Retkini	1	1209
14	Budowa stacji benzynowej na Teofilowie	1	1149

Źródło: opracowanie własne.

Analizując rozmieszczenie obiektów NIMBY zidentyfikowanych na podstawie kwerendy prasy lokalnej można stwierdzić, iż znaczna ich część występuje poza strefą śródmiejską Łodzi, na obszarze gęsto zaludnionych jednostek osiedlowych z dominującą zabudową blokową (ryc. 10). Trzy obiekty NIMBY zlokalizowane są na Olechowie (spalarnia odpadów, magazyny i krematorium) i trzy na Retkini (galeria handlowa, „Orlik”, antena GSM) oraz po jednym na Teofilowie (stacja benzynowa) i w jednostce urbanistycznej Ustronna („Trasa Górna”). Występowanie pozostałych „niechcianych inwestycji” związane jest z kolei z terenami o wyraźnie dominującej zabudowie jednorodzinnej lub zagrodowej (m. in. Julianów, Andrzejów, Rokicie, Młynek). Lokalizacja obiektów NIMBY w Łodzi zdaje się potwierdzać prawidłowości zaobserwowane w dotychczas prowadzonych badaniach (więcej: Feitelson 2001).

* Numery konfliktów umieszczone na mapie i wykresie odpowiadają kolejnym numerom konfliktów w tabeli 8.

Ryc. 10. Rozmieszczenie obiektów NIMBY w Łodzi zidentyfikowanych na podstawie kwerendy prasowej
Źródło: opracowanie własne

Wywiady kwestionariuszowe przeprowadzono w lutym 2011 roku w grupie 200 osób (próbą dostępnosciową) na stałe mieszkających w Łodzi. Ze względu na niekompletność odpowiedzi, odrzucono 19 wywiadów i analizie poddano odpowiedzi udzielone przez 181 respondentów. Struktura wieku i płci respondentów zbliżona jest do struktury wieku i płci³⁵ mieszkańców Łodzi – co zwiększa reprezentatywność otrzymanych wyników. Warto jednak zaznaczyć, że w grupie badanych osób występuje nadreprezentacja ludności w wieku 26–65 lat (ryc. 11) i znacznie mniejszy odsetek osób w wieku powyżej 65 lat (niespełna 8% respondentów w stosunku do blisko 17% w populacji mieszkańców Łodzi), co jest efektem odmowy wzięcia udziału w badaniu – najczęściej z powodu braku zainteresowania tematem wywiadu, bądź ze względu na nieznaną osobę przeprowadzających wywiady.

A

B

Ryc. 11. Struktura wieku i płci mieszkańców Łodzi (A) i respondentów (B)

Źródło: opracowanie własne na podstawie bazy PESEL (A) i badań terenowych (B)

Kwestionariusz ankiety obejmował 40 pytań o charakterze otwartym, półotwartym i zamkniętym oraz 9 pytań w metryczce. Pierwsze pytanie w ankiecie decydowało o udzieleniu odpowiedzi na dalsze pytania, gdyż dotyczyło wiedzy respondentów o tym, że w Łodzi mają miejsce konflikty dotyczące uciążliwych inwestycji. W pytaniu tym przedstawiono kafenię składającą się z 8 obiektów

³⁵ Strukturę wieku i płci mieszkańców Łodzi określono na podstawie bazy PESEL zawierającej dane demograficzne dla Łodzi uaktualnione na koniec listopada 2008 roku. Kompletność bazy danych wynosiła około 95%.

NIMBY i zrezygnowano z możliwości pozostawienia pełnej dowolności respondentom w kwestii udzielenia odpowiedzi na to pytanie. Pomimo wstępu do ankiety wyjaśniającego naturę badanych obiektów, bez podanych przykładów respondenci wymieniali raczej drobne obiekty, których uciążliwość miała wybitnie lokalny charakter – jako przykład tego typu wskazań można podać dobrze prosperujący osiedlowy zakład fryzjerski (uciążliwość polegała na tym, że klienci zajmowali miejsca parkingowe mieszkańcom bloku, na parterze którego mieścił się ów zakład). Mając na uwadze realizację celów badawczych postawionych w niniejszej pracy (m. in. wyznaczenie stref oddziaływania obiektów NIMBY – trudno mówić o strefie uciążliwości zakładu fryzjerskiego), w pierwszym pytaniu wskazano obiekty NIMBY zidentyfikowane w trakcie badań własnych oraz dano respondentom możliwość wskazania innych obiektów.

Dalsze pytania ankiety miały na celu zebranie informacji dotyczących trwających konfliktów, opinii na temat innych kontrowersyjnych obiektów i ich lokalizacji w sąsiedztwie respondentów oraz poglądów respondentów na inne kwestie, ważne z punktu widzenia realizacji celów postawionych w pracy. W przypadku kilku pytań, respondenci (nie mieszkający w pobliżu badanych obiektów NIMBY) biorący udział w badaniu pilotażowym potraktowani zostali jako grupa kontrolna dla wyników ankiet przeprowadzonych w strefach NIMBY.

Wśród 181 respondentów ponad 64% badanych (116 osób) słyszało o którymś z konfliktów wymienionych w wywiadzie, a jedynie nieco ponad 1/3 nie zetknęła się nigdy z tą problematyką (ryc. 12). Jedynie pięć osób, poza konfliktami wymienionymi w kwestionariuszu, wskazało inne konflikty, o których kiedykolwiek słyszało, zaliczając do nich spory toczące się wokół:

- budowy kopalni węgla brunatnego w okolicach Zgierza,
- budowy schroniska przy ul. Okopowej,
- budowy nowego „stadionu Widzewa”,
- budowy IKEI,
- budowy cmentarza na Olechowie.

Dwa z wyżej wymienionych konfliktów nie spełniają kryteriów przyjętych przy identyfikacji obiektów NIMBY w Łodzi: planowana budowa kopalni węgla brunatnego w okolicach Zgierza znajduje się poza obszarem badań, natomiast konflikt dotyczący budowy nowego „stadionu Widzewa” nie ma cech syndromu NIMBY, gdyż przedmiotem konfliktu nie jest jego lokalizacja, czy uciążliwość, a źródła finansowania planowanej inwestycji. W związku z powyższym można przyjąć, że dobór konfliktów do dalszych badań na podstawie kwerendy prasowej był trafny.

Ryc. 12. Znajomość konfliktów wśród respondentów

Źródło: opracowanie własne na podstawie pilotażowych badań ankietowych

Jak już wspomniano, przeprowadzając wywiady z mieszkańcami Łodzi zastosowano dobór próby oparty na dostępności badanych, starano się jednak by badani reprezentowali różne obszary Łodzi. Największy odsetek badanych zamieszkiwał Bałuty Stare Miasto i Śródmieście (łącznie około 37%), natomiast na dalszych miejscach znalazły się jednostki urbanistyczne obejmujące osiedla mieszkaniowe położone poza centrum miasta: Górna-Dąbrowa-Kurak, Retkinia, Widzew-Wschód, Chojny-Wiskitno i Widzew-Zachód (tab. 9). W wymienionych jednostkach zamieszkiwała łącznie ponad połowa badanych. Analiza stopnia zaznajomienia Łodzian z konfliktami dotyczącymi niechcianych inwestycji w kontekście ich miejsca zamieszkania, prowadzi do ciekawych wniosków. Otóż, okazuje się że respondenci, którzy słyszeli o większej liczbie konfliktów zamieszkują przeważnie blokowiska (Olechów, Retkinia, Radogoszcz). Tam też znacznie mniej jest osób, które w ogóle nie słyszały o konfliktach toczących się w mieście – osoby te zamieszkują przede wszystkim centrum miasta (ryc. 13)

Tabela 9

Liczba respondentów w jednostkach urbanistycznych Łodzi

Jednostka urbanistyczna	Liczba respondentów	Odsetek
Bałuty Stare Miasto	37	20,4%
Śródmieście	31	17,1%
Górna-Dąbrowa-Kurak	27	14,9%
Retkinia	25	13,8%
Widzew-Wschód	20	11,0%
Chojny-Wiskitno	13	7,2%
Widzew-Zachód	12	6,6%
Radogoszcz-Łagiewniki	9	5,0%
Teofilów-Żabieniec	4	2,2%
Ruda-Chocianowice	2	1,1%
Złotno-Zdrowie	1	0,6%
Stoki-Nowosolna	0	0,0%

Źródło: opracowanie własne.

Ryc. 13. Rozmieszczenie respondentów i liczba znanych im konfliktów w Łodzi

Źródło: opracowanie własne na podstawie pilotażowych badań ankietowych

Przyglądając się znajomości poszczególnych konfliktów wśród respondentów można stwierdzić, że najwięcej osób słyszało o konflikcie dotyczącym spalarni odpadów na Olechowie – 77 osób, co stanowi około 2/3 respondentów, którzy w ogóle słyszeli o konfliktach społeczno-przestrzennych w Łodzi (tab. 10). Ponad połowa badanych zdaje sobie sprawę z konfliktu toczącego się wokół budowy łódzkiego odcinka autostrady A1. Na trzecim miejscu znalazł się konflikt związany z rozbudową i funkcjonowaniem lotniska Lublinek – słyszała o nim prawie połowa respondentów, natomiast na czwartym – protest mieszkańców Młynka i Kowalszczyzny przeciw przebudowie ul. Śląskiej w ich sąsiedztwie. Konflikty najbardziej znane respondentom, są również konfliktami, którym poświęcono najwięcej miejsca w lokalnej prasie, choć ich kolejność jest nieco inna (por. ryc. 10). Pod względem liczby znaków w artykułach prasowych na pierwszym miejscu znalazł się konflikt dotyczący drogi ekspresowej S14, następnie autostrady A1 i na trzecim miejscu spalarni odpadów.

Tabela 10

Znajomość poszczególnych konfliktów wśród respondentów

Konflikt	Liczba respondentów	Odsetek (N=116)
Spalarnia	77	66,4%
A1	64	55,2%
Lublinek	55	47,4%
S14	43	37,1%
Śląska	27	23,3%
Hospicjum	16	13,8%
Ustronna	12	10,3%
Magazyny	12	10,3%

Źródło: opracowanie własne.

Miejsce zamieszkania respondentów nie wykazuje wyraźnego związku z lokalizacją znanych im konfliktów. Choć warto zwrócić uwagę, że o ile w przypadku dużych inwestycji (S14, A1, Spalarnia i Lotnisko) i szeroko opisywanych w prasie towarzyszących im konfliktów, rozmieszczenie respondentów jest dość równomierne w przestrzeni miasta, o tyle mieszkańcy osiedli blokowych są w mniejszym stopniu zaznajomieni z konfliktami o bardziej lokalnym charakterze, które znajdują się poza ich bezpośrednim sąsiedztwem (ryc. 14).

Ryc. 14. Miejsca zamieszkania respondentów, którzy słyszeli o poszczególnych konfliktach
Źródło: opracowanie własne

Podsumowując, przyjęty model identyfikacji obiektów NIMBY pozwolił na odnalezienie w przestrzeni Łodzi ośmiu inwestycji, których realizacji niewątpliwie towarzyszą konflikty o charakterze NIMBY (ryc. 15). Odrzucenie z dalszych badań kilku konfliktów, które pojawiły się na etapie kwerendy prasowej oraz w trakcie badań pilotażowych wydaje się zasadne w obliczu tego, iż konflikty te nieznane są większej liczbie respondentów biorących udział w badaniu, co może świadczyć o ich niewielkim znaczeniu w opinii mieszkańców Łodzi. Ponadto, wybrane obiekty reprezentują różne rodzaje inwestycji (komunikacyjne, usługowe, sanitarne) i są na różnym etapie realizacji (część jest w fazie projektu lub budowy i część już zrealizowanych), co pozwala na szersze spojrzenie na syndrom NIMBY (tab. 11). Tym bardziej, że w przypadku tak dobranych obiektów do dalszych badań, istnieje możliwość analizy konfliktów, które nadal trwają oraz tych, które już się zakończyły (stan na koniec 2010 roku) – też z różnym skutkiem dla mieszkańców.

Ryc. 15. Rozmieszczenie badanych obiektów NIMBY w Łodzi

Źródło: opracowanie własne

Tabela 11

Zestawienie obiektów NIMBY wybranych do dalszych badań

Nazwa	Rodzaj obiektu	Etap realizacji inwestycji	Czy konflikt trwa nadal?
S14	infrastruktura komunikacyjna	projekt	nie
A1	infrastruktura komunikacyjna	w budowie	tak
Śląska	infrastruktura komunikacyjna	odłożono	tak
Ustronna	infrastruktura komunikacyjna	projekt	nie
Lotnisko	infrastruktura komunikacyjna	w budowie	tak
Magazyny	infrastruktura usługowa	zakończono	tak
Spalarnia	infrastruktura sanitarna	projekt	tak
Hospicjum	infrastruktura usługowa	odłożono	tak

Źródło: opracowanie własne.

4.2. Charakterystyka obiektów NIMBY i towarzyszących im konfliktów

4.2.1. Obiekty infrastruktury drogowej

Wśród obiektów NIMBY w Łodzi dominują obiekty infrastruktury komunikacyjnej, w tym aż cztery z nich są inwestycjami drogowymi związanymi z realizacją modernizacji systemu transportowego miasta. W obowiązującym „*Studium uwarunkowań i kierunków przestrzennego zagospodarowania miasta Łodzi*”³⁶ do głównych problemów komunikacyjnych miasta zaliczono m. in. brak wyodrębnionego ruchu tranzytowego, brak wysokopojemnych i bezkolizyjnych tras komunikacji zbiorowej i indywidualnej oraz niską przepustowość tras komunikacyjnych (wąskie przekroje ulic, niesprawne węzły). Dlatego też projektanci wskazali na konieczność przyspieszenia realizacji tzw. „zewnętrznego ringu drogowego” miasta (autostrady A1 i A2 oraz dróg ekspresowych S8 i S14) a także budowy planowanych dróg miejskich stanowiących połączenia z autostradami i drogami ekspresowymi. Realizacja założeń przyjętych w „*Studium...*” przyczyniła się do tego, iż obecnie wszystkie wymienione inwestycje są realizowane, a wraz z rozpoczęciem prac rozpoczęły się również protesty ludności.

Zachodnia Obwodnica Łodzi – droga ekspresowa S14

Projekt wytyczenia drogi stanowiącej zachodnią obwodnicę Łodzi pochodzi z końca lat 70. ubiegłego wieku. Po raz pierwszy droga ta pojawiła się w planie ogólnym miasta z 1977 roku, a wybudowanie jej miało mieć na celu wyprowadzenie ruchu tranzytowego ze Zgierza i Pabianic oraz zapewnienie połączenia

³⁶ Obowiązujące obecnie dla całego obszaru miasta „*Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania miasta Łodzi*” przyjęte zostało uchwałą nr XCIX/1826/10 Rady Miejskiej w Łodzi z dnia 27 października 2010 roku. Dokument opracowany został przez Miejską Pracownię Urbanistyczną w Łodzi (I etap) oraz Przedsiębiorstwo Zagospodarowania Miast i Osiedli „TEREN” Sp. z o. o. (projekt „*Studium...*”).

między tymi obwodnicami i szybkiego dojazdu na peryferia Łodzi stanowiące rezerwę rozwojową miasta. Zachodnia obwodnica Łodzi pod nazwą drogi ekspresowej S14 została wprowadzona do krajowej sieci autostrad i dróg ekspresowych Rozporządzeniem Rady Ministrów w 1996 roku³⁷. Warszawskie Biuro Projektowo-Badawcze Dróg i Mostów „Transprojekt” na zlecenie Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad (GDDKiA) przygotowało w 2008 roku trzy warianty przebiegu drogi, które w ramach dalszej procedury poddane zostały dyskusji publicznej. Wariant I (tzw. „czerwony”), a w szczególności IA („brązowy”) zakładał przebieg drogi w zasadzie poza granicami Łodzi od węzła „Łódź-Teofilów” do węzła „Lublinek”. Natomiast wariant II (niebieski) wprowadzał drogę na obszar łódzkich osiedli: Złotna i Smulska (ryc. 16). Ostatecznie, w 2010 roku przyjęto przebieg S14 zgodnie z wariantem niebieskim na odcinku od drogi krajowej nr 1 do Łuźmierza i dalej do węzła „Lublinek” zgodnie z wariantem czerwonym. Pod koniec marca 2011 roku wydano decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na „Budowie drogi ekspresowej S-14 – zachodniej obwodnicy Łodzi na odcinku od drogi krajowej nr 1 w m. Słowik do węzła Lublinek” w ramach zadania „Zachodnia obwodnica Łodzi w ciągu drogi ekspresowej S-14 wraz z obwodnicą Pabianic”³⁸ (<http://s14n.republika.pl/>).

Omawiając warianty przebiegu drogi ekspresowej S14, należy przedstawić również wariant, który został zaproponowany przez mieszkańców Łodzi w trakcie konsultacji społecznych i zakładał przeniesienie S14 dalej na zachód – poza granice Aleksandrowa Łódzkiego i Konstakynowa Łódzkiego. Jednak wariant ten nie był brany pod uwagę przez projektantów, gdyż podróże na całym odcinku obwodnicy nie będą liczne, a przeniesienie drogi poza granice aglomeracji spowoduje jej wydłużenie o kilkanaście kilometrów i konieczność wybudowania dłuższych dróg dojazdowych do Łodzi, co znacznie podwyższy koszty inwestycji. W obliczu tego, że projektowana droga ma przede wszystkim przejąć ruch wewnątrz aglomeracji (m. in. odciążać Al. Włókniarzy), budowanie jej poza aglomeracją nie ma większego sensu (<http://s14n.republika.pl/>).

---

³⁷ Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 23 stycznia 1996 r. w sprawie ustalenia sieci autostrad i dróg ekspresowych (DzU 1996, nr 12, poz. 63).

³⁸ Decyzja Nr 15/2011 o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na „Budowie drogi ekspresowej S-14 – zachodniej obwodnicy Łodzi na odcinku od drogi krajowej nr 1 w m. Słowik do węzła Lublinek” w ramach zadania „Zachodnia obwodnica Łodzi w ciągu drogi ekspresowej S-14 wraz z obwodnicą Pabianic” wydana w dn. 23 marca 2011 roku przez Regionalną Dyrekcję Ochrony Środowiska w Łodzi.

Ryc. 16. Warianty przebiegu drogi ekspresowej S14 opracowane przez Biuro Projektowo-Badawcze Dróg i Mostów „Transprojekt – Warszawa” w 2008 roku
Źródło: opracowanie własne

Główna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad zapowiedziała, że budowa drogi ekspresowej S14 będzie realizowana w trybie Ustawy o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych³⁹, co skutkuje

³⁹ Ustawa z dn. z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (DzU 2008, nr 193, poz. 1194).

tym, że nieruchomości (lub ich części) położone między liniami rozgraniczającymi teren⁴⁰ staną się własnością Skarbu Państwa. Wykup na rzecz Skarbu Państwa pozostałej części nieruchomości (położonej poza terenem przeznaczonym na cel budowy drogi) prowadzony jest w formie umowy cywilno-prawnej, na wniosek właściciela i po przedłożeniu dowodu o niemożliwości prawidłowego wykorzystania tej części nieruchomości na dotychczasowe cele (<http://s14n.republika.pl/>).

Obecnie (czerwiec 2011 roku), realizacja inwestycji jest na etapie opracowywania koncepcji oraz projektu budowlanego i wykonawczego, co umożliwi GDDKiA złożenie wniosku do Wojewody Łódzkiego o wydanie decyzji o zezwolenie na realizację inwestycji drogowej. W Programie Budowy Dróg Krajowych i Autostrad na lata 2011–2015⁴¹ GDDKiA informuje, iż Zachodnia Obwodnica Łodzi jest obecnie w fazie przygotowawczej (znajduje się na „Liście zadań priorytetowych, których realizacja może zostać rozpoczęta do 2013 roku” – Załącznik 1a), droga ma mieć łączną długość 27 km, a prognozowana wartość projektu wynosi 2,37 mld zł (www.gddkia.gov.pl). Problemowe odcinki drogi ekspresowej S14 przebiegają w północnej i południowej części Łodzi. Fragment północny biegnie przez Teofilów i przecina osiedla Sokołów, Huta Aniołów i Romanów (ryc. 17), natomiast fragment południowy obejmuje Smulsko (ryc. 18).

Spór dotyczący budowy drogi S14 trwał zaledwie dwa miesiące – od września do października 2008 roku. Za bezpośrednią przyczynę konfliktu można uznać brak zgody mieszkańców na zaprezentowane przez projektantów warianty przebiegu trasy. Warto jednak podkreślić, że w tym przypadku możliwe do realizacji warianty zostały przedstawione opinii publicznej do konsultacji jeszcze w fazie projektowania (co niewątpliwie pozytywnie wpłynęło na przebieg całego sporu). Stroną poszkodowaną w konflikcie byli przede wszystkim mieszkańcy łódzkich osiedli: Zimna Woda, Teofilów, Lublinek, Smulsko, oraz mieszkańcy podłódzkich wsi: Aniołów i Antoniew. Realizacja każdego z zaprezentowanych wariantów przebiegu drogi wiązała się z wyburzeniami istniejących budynków mieszkalnych – na co brak było zgody zainteresowanych mieszkańców. Poza tym, protestujący obawiali się pogorszenia warunków życia i obniżenia wartości nieruchomości ze względu na bliskie sąsiedztwo drogi ekspresowej.

---

⁴⁰ *Ustawa o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji...* zakłada ustalenie linii rozgraniczających teren na podstawie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej wydawanej w tym przypadku przez Wojewodę Łódzkiego. W dalszej części ustawa precyzuje, iż linie rozgraniczające stanowią linie podziału nieruchomości (art. 12 ust. 2). Za przejętą na rzecz Skarbu Państwa część nieruchomości ustalone zostanie odszkodowanie, w odrębnym postępowaniu procedowanym przez Wojewodę, które następnie wypłacone zostanie przez GDDKiA (na podstawie: art. 12 ust. 4–6).

⁴¹ *Program Budowy Dróg Krajowych i Autostrad na lata 2011–2015* wprowadzono uchwałą Rady Ministrów Nr 10/2011 z dnia 25 stycznia 2011 roku.

Ryc. 17. Przebieg problemowego odcinka drogi ekspresowej S14 w północnej części Łodzi
Źródło: opracowanie własne

Ryc. 18. Przebieg problemowego odcinka drogi ekspresowej S14 w południowej części Łodzi

Źródło: opracowanie własne

W sporze pojawiły się również argumenty ekologiczne: jeden z wariantów zakładał częściowe zniszczenie Lasów Grotnicko-Lućmierskich i podgierskiego lasu „Krogulec” i zagrażał położonym w Łodzi obszarom łęgowym dudka – co oczywiście zostało wykorzystane przez protestujących.

Protestujący wielokrotnie spotykali się z władzami miasta i projektantami drogi (firmą „Transprojekt”) i składali swoje skargi w trybie konsultacji społecznych. Ponadto, uczestniczyli w spotkaniach z radnymi i w obradach rady miasta. Podobnie jak w przypadku protestu dotyczącego autostrady, protestujący zorganizowali się w „Stowarzyszeniu Obrony Interesów Mieszkańców Osiedla Mikołajew” i uruchomili serwis internetowy poświęcony problemowi.

Liczne spotkania z projektantami, uwzględnienie części skarg mieszkańców i modyfikacja przebiegu drogi oraz współpraca z władzami samorządowymi i GDDKiA doprowadziły do zakończenia konfliktu na etapie konsultacji społecznych. W październiku 2008 roku łódzcy radni wybrali do realizacji jeden z proponowanych przez projektantów wariant przebiegu drogi i zgodnie z harmonogramem prac przygotowanym przez GDDKiA budowa ruszyła w 2011 roku.

Autostrada A1

Autostrada A1 znajdująca się w ciągu międzynarodowej trasy E75 leży w VI transeuropejskim korytarzu transportowym i była przewidywana do realizacji już w latach 60. XX wieku jako fragment *Transeuropejskiej Autostrady Północ-Południe (TAPP)*, mającej w zamyśle łączyć Skandynawię z krajami basenu Morza Śródziemnego. Obecnie w eksploatacji znajdują się tylko trzy fragmenty drogi:

- Rusocin – Toruń-Czerniewice (150,6 km, wybudowany w latach 2005-2011),
- Tuszyn – Piotrków Trybunalski (17,5 km, wybudowany w 1989 roku),
- Pyrzowice – Gorzyczki (44,1 km, wybudowany w latach 2009-2011).

Budowa łódzkiego odcinka autostrady A1 (od węzła „Łódź Nowosolna” do węzła „Łódź Romanów”) stanowi fragment autostrady A1 Stryków – Tuszyn o łącznej długości 40,1 km i szacowanej wartości 1,158 mld zł. Obecnie cały odcinek od Strykowa do Tuszyńska znajduje się w realizacji – prace projektowe i budowlane, które mają zakończyć się we wrześniu 2013 roku. Prace prowadzone są przez konsorcjum firm w składzie: Polimex-Mostostal S.A. (lider), MSF Engenharia S.A., MSF Polska Sp. z o.o., DOPRASTAV a.s., Zakład Robót Mostowych i „MOSTMAR” Spółka Jawna, które wygrało przetarg ogłoszony przez GDDKiA pod koniec 2010 roku (www.gddkia.gov.pl). Autostrada A1 przebiega we wschodniej części Łodzi z północy na południe przez Nowosolną, Wiączyń, dalej pomiędzy osiedlami Olechów i Andrzejów i w południowej części miasta przez tereny Feliksina i Huty Szklanej (ryc. 19). Za problemowy należy uznać odcinek A1 biegnący w pobliżu osiedli Olechów i Andrzejów – od ul. Rokicińskiej na północy do linii kolejowej na południu (ryc. 20).

Ryc. 19. Przebieg fragmentu autostrady A1 w granicach administracyjnych Łodzi

Źródło: opracowanie własne

Ryc. 20. Przebieg problemowego odcinka autostrady A1

Źródło: opracowanie własne

Historia konfliktu wokół budowy odcinka autostrady A1 przebiegającego przez Łódź sięga końca lat 90. XX wieku. Zarzewie konfliktu stanowił fakt rezygnacji z przebiegu autostrady przez tereny przeznaczone na ten cel wiele lat wcześniej i zlokalizowanie nowego korytarza autostrady częściowo na obszarach gęsto zamieszkałych, o czym poinformowano mieszkańców tych terenów dopiero na etapie wydawania decyzji lokalizacyjnej. Grupę protestujących stanowiły zatem osoby poszkodowane z dwóch powodów. Z jednej strony były to osoby, których nieruchomości znajdowały się na terenie lub w pobliżu pierwotnego wariantu – ze względu na istniejące w ówczesnych planach zagospodarowania przestrzennego zapisy o przebiegu autostrady; wstrzymywali oni wszelkie działania inwestycyjne i liczyli na sprzedaż działek. Drugą grupę poszkodo-

wanych stanowili głównie mieszkańcy osiedli Andrzejów i Olechów, a więc terenów położonych w bezpośrednim sąsiedztwie autostrady według nowego przebiegu. Główne obawy tej grupy protestujących dotyczyły zbyt dużego nasilenia ruchu pojazdów na samej autostradzie i na drogach dojazdowych przechodzących przez wspomniane osiedla, co prowadziło do bezpośrednich zagrożeń, tj. zanieczyszczenia środowiska spalinami, hałasem, wibracjami itp. Poza tym, istniała grupa protestujących, która nie wyrażała zgody na sprzedaż nieruchomości, gdyż na etapie ich nabywania bądź prowadzenia inwestycji nie mieli oni wiedzy na temat ewentualnego przebiegu autostrady przez ich tereny.

Konflikt wokół spornego odcinka autostrady A1 trwający nieprzerwanie 10 lat, przybierał rozmaite formy. Poszkodowani mieszkańcy za pośrednictwem rad osiedli i swoich nieformalnych przywódców składali liczne skargi zarówno do organów administracji samorządowej, jak i rządowej. W 2003 roku utworzono Stowarzyszenie „Bezpieczna Autostrada”, którego działania przez kilka następnych lat skutecznie wstrzymywały jakiekolwiek prace prowadzące do rozpoczęcia budowy autostrady. Członkowie Stowarzyszenia kilkakrotnie skarżali kolejne decyzje lokalizacyjne wydawane przez wojewodę do sądów administracyjnych (WSA i NSA) i składali kolejne zawiadomienia do prokuratury. Poza tym, uruchomiony został serwis internetowy, który pełnił funkcję informacyjną i za jego pośrednictwem mieszkańcy i Stowarzyszenie organizowali kolejne protesty, pikiety i konferencje. Poszczególne działania stron konfliktu szeroko opisywane były w lokalnej prasie, co dodatkowo podgrzewało atmosferę wokół inwestycji. Ostatecznie spór zakończyła decyzja lokalizacyjna dla spornego odcinka wydana w 2007 roku przez Ministerstwo Budownictwa, co pozwoliło na rozpoczęcie wykupu ziemi pod planowaną autostradę.

Ul. Śląska

Projektowana ul. Śląska (biegnąca na południe od obecnie istniejącej drogi) ma stanowić fragment tzw. II obwodnicy zewnętrznej Łodzi⁴² oraz podłączenie do węzła autostradowego „Łódź Andrespol”. Problemowy fragment projektowanej ul. Śląskiej ma przebiegać w południowej części osiedli Młynek i Kowalszczyzna na odcinku od torów kolejowych na zachodzie do ul. Tomaszowskiej na wschodzie (ryc. 21). Poszerzenie ul. Śląskiej zakładano w nieobowiązu-

---

⁴² Nowy układ komunikacyjny Łodzi zaproponowany w „*Studium...*” zakłada utworzenie trzech obwodnic miasta: I obwodnicę wewnętrzną tworzą ulice zbiorcze (Karskiego, Żeligowskiego, Łąkowa, Żeromskiego, Politechniki, Paderewskiego, Broniewskiego, Rydza Śmigłego, Kopcińskiego, Źródłowa, Wojska Polskiego), II obwodnicę zewnętrzną tworzą ulice w przeważającej klasie G – główne (al. Włókniarzy – al. Jana Pawła II, projektowana Śląska, Konstytucyjna, Inflancka, Łagiewnicka, al. Sikorskiego) i III obwodnicę międzydzielnicową, którą stanowią ulice główne i główne ruchu przyspieszonego (Szczecińska, Wojska Polskiego, Kaczeńcowa, Popiełuszki, Lotniskowa, „Trasa Górna”, Książąt Polskich, wschodnia obwodnica Łodzi) – poza koleją obwodową (por. „*Studium...*”).

jącym już „*Studium...*” z 2002 roku, a jej obecnie przyjęty przebieg (przesunięcie na południe – bliżej torów kolejowych) jest efektem uwzględnienia zgłoszonego wówczas protestu mieszkańców domagających się maksymalnego odsunięcia drogi od istniejących zabudowań.

Ryc. 21. Przebieg problemowego odcinka projektowanej ul. Śląskiej

Źródło: opracowanie własne

Konflikt dotyczący przebiegu planowanej ul. Śląskiej w rejonie Kowalszczyzny i Młynka nasilił się w 2006 roku i w zasadzie trwa do dnia dzisiejszego. W ciągu ostatnich kilku lat mieszkańcy zagrożonych osiedli formułowali pisma protestacyjne do władz miasta i organizowali pikietę (m. in. w październiku 2006 roku blokowali przejście dla pieszych na ulicy Broniewskiego przed skrzyżowaniem z ul. Tatrzańską i Felińskiego – ryc. 22). We wrześniu 2006 roku wysłali protest do prezydenta J. Kropiwnickiego, pod którym podpisało się 169 mieszkańców Młynka i Kowalszczyzny oraz łodzianie z Dąbrowy, dla których Młynek to ulubione miejsce wypoczynku. Protestujący obawiają się, że droga zdegraduje pod względem ekologicznym stawy, będzie szkodzić zdrowiu mieszkańców, zanieczyści środowisko i spowoduje wzmożony hałas. Zwracają również uwagę na fakt, iż „(...) teren ten od 1917 roku jest terenem zielonym, dlatego miasto powinno budować tu korty, boiska, a nie drogę” (<http://www.skyscrapercity.com>). Mieszkańcy obawiają się przede wszystkim wzmożonego ruchu i związanych z tym uciążliwości. Stanowisko protestujących najlepiej ilustrują słowa jednej z mieszkanek Kowalszczyzny: „(...) – Proszę zobaczyć, to naprawdę piękne i ciche miejsce, wokół jest tyle zieleni. Pod okna naszych domów podchodzą czasami sarny... A drogowcy jedną pochopną decyzją chcą to

zniszczyć, a nam zafundować hałas, smród i sznur tirów za oknami – mówi Barbara Kościelniak-Mucha, mieszkająca przy ul. Przyjacielskiej⁴³. Realizacja proponowanego projektu wiązać się również będzie z koniecznością wyburzenia części domów stojących wzdłuż ul. Śląskiej oraz z założeniem ekranów akustycznych, co dodatkowo zwiększa niechęć mieszkańców do przebudowy ul. Śląskiej. Obecnie poza zapisami w obowiązującym „*Studium...*”, brak jest konkretnych działań ze strony władz, które miałyby prowadzić do realizacji tej inwestycji.

Ryc. 22. Pikieta mieszkańców na ul. Broniewskiego w Łodzi w październiku 2006 roku

Autor: R. Józwiak (www.wiadomosci.gazeta.pl)

„Trasa Górna” – ul. Ustronna

„Trasa Górna” ma stanowić łącznik między al. Jana Pawła II i ul. Rzgowską i jest częścią III obwodnicy międzydzielnicowej Łodzi ujętej w obowiązującym „*Studium...*”. Koncepcja południowej obwodnicy miasta pochodzi z lat 60. XX wieku, a jej realizacja ma wyprowadzić ruch ciężkich pojazdów z centrum. „Trasa Górna” będzie przebiegać na odcinku od skrzyżowania al. Jana Pawła II z ul. Pabianicką do ul. Rzgowskiej (ryc. 23). Inwestycja zostanie zrealizowana w dwóch etapach: od ul. Paradnej do ul. Rzgowskiej (etap I – 2 km) i od ul. Pabianickiej do ul. Paradnej (etap II – 2,4 km). Zarząd Dróg i Transportu w Łodzi (ZDiT) zakłada, że faza projektowa zostanie zamknięta do końca 2011 roku. W ramach projektu zbudowane zostaną wielopoziomowe i jednopoziomowe skrzyżowania oraz tunele, przy czym skrzyżowanie „Trasy Górna” z ul. Rzgowską będzie zaprojektowane jako trójpociomowe, a z ul. Pabianicką – dwupociomowe (www.zdit.uml.lodz.pl).

⁴³ M. Pawlak, *Czy Młynek czeka zagłada?*, „Dziennik Łódzki”, 14-15. 10. 2006.

Ryc. 23. Planowany przebieg „Trasy Górnej”

Źródło: opracowanie własne

Obecnie projekt jest w trakcie realizacji. Do końca 2011 roku ma powstać projekt budowlany opracowywany przez łódzką firmę „Mosty Łódź” S. A., która wygrała przetarg ogłoszony w połowie 2010 roku. Koszt inwestycji wynosi 421 mln zł. Z uwagi na to, że projekt znalazł się na liście projektów kluczowych, przyznane zostały na jego realizację fundusze unijne w wysokości połowy wartości inwestycji (193 mln zł). Środki unijne pochodzą z Ministerstwa Infrastruktury – w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko oraz z Urzędu Marszałkowskiego w Łodzi – w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Łódzkiego. Przewidywane zakończenie inwestycji i uruchomienie „Trasy Górna” przewidziane jest do końca 2013 roku (www.zdit.uml.lodz.pl).

Problemowy odcinek „Trasy Górna” obejmuje fragment drogi od ul. Demokratycznej do ul. Rzgowskiej. Pierwotnie projekt zakładał przeprowadzenie „Trasy Górnej” w śladzie ul. Ustronnej (Korytarz IIa), jednak zgodnie z przyjętym projektem droga przesunięta została na południe i przebiegnie przez teren obecnie zajęty przez hale magazynowo-produkcyjne – Korytarzem IIb (ryc. 24).

Ryc. 24. Planowany przebieg „Trasy Górnej” według dwóch wariantów

Źródło: opracowanie własne

Konflikt wokół budowy „Trasy Górna”, toczył się pomiędzy mieszkańcami osiedla Ustronna a władzami miasta od 2000 roku. Główną kwestią problemową było trasowanie planowanej drogi w zbyt małej odległości (nawet 60 m) od budynków mieszkalnych. W związku z tym, mieszkańcy obawiali się przede wszystkim znacznego pogorszenia warunków życia i obniżenia wartości nieruchomości. Przebieg tego konfliktu, choć długotrwałego – 10 lat, był znacznie spokojniejszy niż w przypadku opisanych powyżej sytuacji. Poza tym, obejmował swoim zasięgiem znacznie mniejszy obszar. Protestujący mieszkańcy w swoich działaniach ograniczyli się do wielokrotnego składania skarg i apeli skierowanych do władz miasta, ale podobnie jak w poprzednich przypadkach powołali stowarzyszenie pod nazwą „Inicjatywa Obywatelska Ustronna, Paradna” i uruchomili serwis internetowy. W lutym 2008 roku ZDiT przeprowadził w magistracie konsultacje społeczne w celu wysłuchania stanowiska mieszkańców. Postulaty protestujących o „odsunięcie” projektowanej trasy od ich domów zostały w pełni uznane przez władze miasta i w połowie 2009 roku wybrano do realizacji wariant korzystny dla mieszkańców osiedla Ustronna (por. *Nie dla alei* 2002, Wasiak 2007, Wasiak 2009).

4.2.2. Lotnisko Lublinek

Historia Portu Lotniczego Łódź im. Władysława Reymonta rozpoczęła się w 1925 roku. W ciągu kolejnych kilku lat (do wybuchu II wojny światowej) uruchomiono regularne połączenia z Łodzi do Poznania, Warszawy, Lwowa i Wilna. Okres II wojny światowej wiązał się z rozbudową lotniska do celów wojskowych, co zostało wykorzystane po wojnie, gdy utrzymano dotychczasowe połączenia i utworzono dodatkowe regularne loty do Wrocławia, Krakowa i Gdańska. Na początku lat 60. XX wieku zlikwidowano istniejące połączenia i przekształcono port lotniczy w lotnisko sportowo-usługowe. Modernizacja lotniska nastąpiła w 1994 roku, kiedy to ponownie rozpoczęto obsługę małego ruchu pasażerskiego. Dwa lata później Lotnisko Lublinek uzyskało status międzynarodowego portu lotniczego, co pociągnęło za sobą wybudowanie Terminalu 1 przy ul. Gen. S. Maczka, przebudowę pasa startowego, drogi kołowania, płyty postojowej oraz instalację świateł nawigacyjnych i instalacji zasilających. Pierwsze międzynarodowe połączenia (Łódź – Monachium) ustanowiono w 2004 roku. Kolejne lata wiążą się z sukcesywną rozbudową lotniska: rozbudowa płyty postojowej i pasa startowego, budowa Terminalu 2 i otwarcie Terminalu Cargo (www.airport.lodz.pl).

W 2009 roku lotnisko przyjęło *Program „Rozbudowy Portu Lotniczego Łódź im. Władysława Reymonta Sp. z o. o.”*, który przewidziany jest do realizacji w latach 2010–2012 i którego koszt całkowity wynosi ok. 400 mln zł. Celem programu jest poprawa dostępności komunikacyjnej miasta, a tym samym zwiększenie jego dostępności gospodarczej, co w zdecydowany sposób wpłynie również na dynamiczny rozwój całego województwa łódzkiego. Osiągnięcie

celu założonego w *Programie* zapewnić ma rozbudowa i modernizacja infrastruktury lotniskowej, a głównie budowa Terminalu 3, który docelowo ma obsługiwać 3 mln pasażerów rocznie. Budowa tego terminalu będzie w blisko 80% współfinansowana ze środków Unii Europejskiej (Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego) w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Łódzkiego na lata 2007–2013 (Oś priorytetowa I Infrastruktura transportowa, Działanie 1.3 Porty lotnicze). W 2010 roku liczba obsługiwanych pasażerów w Porcie Lotniczym Łódź w ruchu regularnym i czarterowym wyniosła blisko 400 tys. osób (www.airport.lodz.pl). Z punktu widzenia uciążliwości dla terenów sąsiednich stosunkowo ważna jest informacja o liczbie lotów odbywających się na lotnisku. Na podstawie rozkładu lotów dostępnej na stronie internetowej portu, można stwierdzić, że średnio w ciągu tygodnia odbywa się ok. 50 lotów⁴⁴, oczywiście część z nich to loty sezonowe odbywające się głównie w okresie wakacyjnym. Port Lotniczy Łódź im. Władysława Reymonta zlokalizowany jest w południowo-zachodniej części miasta w dzielnicy Górna. Obszar lotniska otoczony jest głównie przez rozległe tereny otwarte, a jedynie od wschodu z lotniskiem sąsiadują tereny mieszkaniowe Rokicia (ryc. 25).

Ryc. 25. Lokalizacja Lotniska Lublinek w Łodzi
Źródło: opracowanie własne na podstawie maps.google.pl

⁴⁴ Główne kierunki obsługiwane przez Lotnisko Lublinek to porty lotnicze w Wielkiej Brytanii i Irlandii realizowane przede wszystkim przez tanie linie lotnicze: Ryanair i Wizzair (www.airport.lodz.pl).

4.2.3. Hale magazynowo-biurowe „Panattoni Park Łódź East”

Hale magazynowo-biurowe na Olechowie tworzą park logistyczny *Panattoni Park Łódź East* wybudowany przez dewelopera *Panattoni Europe*⁴⁵. Jest to nowoczesny kompleks dystrybucyjny, oferujący szeroki wachlarz rozwiązań w ramach magazynowania, logistyki i dystrybucji. *Panattoni Park Łódź East* składa się obecnie z trzech budynków o łącznej powierzchni ponad 90 tys. m², a docelowo będzie dysponował powierzchnią prawie 160 tys. m² (pięć budynków). Firmami, które obecnie wynajmują powierzchnie w *Panattoni Park Łódź East* są m. in. JAS FBG S. A. i Spedycja Międzynarodowa Agroland-Cargo Sp. z o.o. (www.panattoni.pl).

Panattoni Park Łódź East zlokalizowany jest przy ulicy Zakładowej we wschodniej części Widzewa. Park znajduje się w bezpośrednim sąsiedztwie planowanego węzła „Andrespol” autostrady A1, co szczególnie podkreśla jego walory użytkowe. Od wschodu z halami 3a i 3b znajdującymi się po północnej stronie ul. Zakładowej sąsiaduje osiedle nowopowstałych domów wielorodzinnych przy ul. Wojewódzkiego i ul. Cynarskiego (ryc. 26).

Ryc. 26. Położenie hal magazynowo-biurowych w pobliżu terenów mieszkaniowych Olechowa
Źródło: opracowanie własne na podstawie www.panattoni.pl

⁴⁵ Panattoni Europe jest częścią Panattoni Development Company, jednego z największych deweloperów powierzchni przemysłowych na świecie, który prowadzi działalność w Ameryce Północnej i Europie. W ramach Panattoni Europe realizowane są projekty dopasowane do indywidualnych potrzeb najemców, typu *build-to-suit*. Do najważniejszych klientów Panattoni Europe należą m. in. Arvato services Polska, Coty Cosmetics, DSV, H&M, Intermarché, Leroy Merlin, ND Logistics, Still, Schenker i Tesco (www.panattoni.pl).

Wraz z budową *Panattoni Park Łódź East*, a szczególnie hali 3a, w 2008 roku przez łódzki Olechów przetoczyła się fala protestów. Sporna kwestia dotyczyła przede wszystkim tego, iż mieszkańcy sąsiednich bloków przekonani byli o tym, że tereny na których zaczęto realizować inwestycję mają przeznaczenie rekreacyjne. Podobne stanowisko prezentowała również część radnych zaangażowanych w konflikt. W proteście uczestniczyło ok. 200 osób składając podpisy pod petycją do prezydenta miasta J. Kropiwnickiego. Protest zakończyła decyzja o pozwoleniu na budowę wydana prywatnemu inwestorowi, który niezwłocznie rozpoczął budowę (Gnacikowska 2008).

4.2.4. Spalarnia odpadów

Projekt budowy spalarni odpadów w Łodzi powstał w 2007 roku, kiedy to zasadność takiej inwestycji potwierdziło „*Wstępne Studium Wykonalności*”. W kolejnych latach inwestycja ta została ujęta w obowiązujących dokumentach o charakterze planistycznym (m. in. w „*Planie Gospodarki Odpadami Województwa Łódzkiego 2011 z uwzględnieniem lat 2012–2015*”⁴⁶ i w „*Planie Gospodarki Odpadami dla Miasta Łodzi – PGO-Łódź*”⁴⁷). Budowa spalarni na Olechowie jest efektem realizacji projektu „*Gospodarka odpadami komunalnymi w Łodzi Faza II*”⁴⁸, który zakłada budowę w Łodzi Instalacji Termicznego Przekształcania Odpadów Komunalnych ITPOK (spalarni odpadów o wydajności około 200 tys. t/rok) z odzyskiem energii oraz rozbudowę systemu selektywnego zbierania i odzysku odpadów. Budowa spalarni stanowić ma uzupełnienie systemu gospodarki odpadami komunalnymi w Łodzi i regionie – ze spalarni będą również mogły korzystać sąsiednie powiaty: pabianicki, zgierski, brzeziński i łódzki wschodni. Wartość realizowanego projektu wynosi prawie 900 mln zł, z czego ponad 360 mln będzie stanowić dotacja z Funduszu Spójności. Na przełomie I i II kwartału 2011 roku ma rozpocząć się procedura przetargowa, natomiast jako termin zakończenia budowy ustalono koniec 2015 roku. Obecnie inwestycja jest w fazie projektowej: uzyskała już decyzję lokalizacyjną i środowiskową oraz opracowano Raport oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko (www.ener-giaodpadow.pl).

Na etapie opracowywania *Wstępnego Studium Wykonalności* rozpatrywano trzy możliwe lokalizacje spalarni: teren EC4 przy ul. Andrzejewskiej, tereny

---

⁴⁶ „*Plan Gospodarki Odpadami Województwa Łódzkiego 2011 z uwzględnieniem lat 2012–2015*” został uchwalony przez Sejmik Województwa Łódzkiego 31 marca 2008 roku (uchwała nr XXIII/549/08).

⁴⁷ „*Plan Gospodarki Odpadami dla Miasta Łodzi – PGO-Łódź*”, uchwalony przez Radę Miejską w Łodzi 4 marca 2009 roku (uchwała nr LII/0996/09).

⁴⁸ W ramach wcześniejszego projektu „*Gospodarka odpadami komunalnymi w Łodzi*” zrealizowano następujące inwestycje: sortownia i stacja przeładunkowa odpadów komunalnych (moc przerobowa 83 tys. t/rok), kompostownia odpadów organicznych (moc przerobowa 19 tys. t/rok) i składowisko przewidziane do przyjmowania balastu (chłonność 800 tys. m³).

przy Grupowej Oczyszczalni Ścieków przy ul. Sanitariuszek i obszar byłego Zakładu Energetyki Ciepłej „Ustronna” przy ul. Demokratycznej. Ostatecznie wybrano lokalizację przy EC4 (ryc. 27) opierając się na kryteriach dotyczących najkorzystniejszych warunków infrastrukturalnych, najlepszego układu komunikacyjnego oraz braku bliskiego sąsiedztwa zabudowy mieszkaniowej.

Ryc. 27. Lokalizacja spalarni odpadów na obszarze EC4 na Widzewie w Łodzi

Źródło: opracowanie własne na podstawie www.modgik.lodz.pl

Protesty przeciwko budowie spalarni odpadów w Łodzi pojawiły się po publikacjach mediów na ten temat (w 2009 roku), a szczególnie nasiliły się po ogłoszeniu informacji (w czerwcu 2010 roku) o wyborze miejsca lokalizacji inwestycji – na terenie położonym przy ul. Andrzejewskiej na łódzkim Olechowie. W dn. 23 czerwca 2010 roku łódzcy radni przyjęli uchwałę⁴⁹ o wyborze lokalizacji „instalacji termicznego przekształcania odpadów komunalnych” (za przyjęciem uchwały opowiedziało się 22 radnych, przeciwko głosowało 4, dwóch wstrzymało się od głosu). Głosowaniu przyglądali się mieszkańcy Widzewa, którzy wzięli udział w posiedzeniu Rady Miasta protestując tym samym przeciwko budowie spalarni odpadów w Łodzi (ryc. 28).

⁴⁹ Uchwała nr XC/1562/10 Rady Miejskiej w Łodzi z dnia 23 czerwca 2010 r. w sprawie realizacji Projektu „Gospodarka odpadami komunalnymi w Łodzi – faza II” współfinansowanego z Funduszu Spójności.

Ryc. 28. Mieszkańcy Łodzi protestują w czerwcu 2010 roku przeciwko budowie spalarni odpadów: pikietą przed Urzędem Miasta (A) i udział w zebraniu Rady Miasta (B)

Autor: D. Kulesza (www.lodz.gazeta.pl)

Argumenty protestujących skupiają się przede wszystkim na kwestiach związanych z zanieczyszczeniem środowiska w wyniku funkcjonowania (ale i ewentualnych awarii) instalacji termicznego przekształcania odpadów komunalnych. Ponadto, protestujących niepokoi lokalizacja kontrowersyjnej inwestycji w niewielkiej odległości od terenów mieszkaniowych – protestujący „mnożyli zarzuty, że komin spalarni będzie pylić wprost do ich mieszkań, przekroczone zostaną normy emisji, a smród i hałas ze śmieciarek zatrują im życie” (Dana, Kozerańska 2010, Dana 2010, 2009). Swoje niezadowolenie mieszkańcy Włocławka i Olechowa wyrazili składając ówczesnemu wiceprezydentowi miasta D. Jońskiemu oficjalny protest podpisany przez kilkaset osób. W trakcie konsultacji społecznych zorganizowanych przez Magistrat w połowie 2010 roku, protestujący mieli okazję wysłuchać stanowiska ekspertów (m. in. prof. Wielgośńskiego z Wydziału Inżynierii Procesowej i Ochrony Środowiska Politechniki Łódzkiej), którzy przedstawiali argumenty świadczące o potrzebie budowy spalarni odpadów w Łodzi oraz zasady jej funkcjonowania. Jednak stanowisko

ekspertów nie wpłynęło na postawę protestujących. Słowa prof. Wielgosińskiego, iż „komin spalarni jest najczystszy ze wszystkich”, Widzewianie skwitowali stwierdzeniem: „to niech pan pod nim zamieszka, albo zbuduje sanatorium” (Kozerańska 2010). Można tylko domniemywać, że tak naprawdę, mieszkańcy terenów sąsiadujących z planowaną spalarnią odpadów mają już dość uciążliwych inwestycji w swoim najbliższym sąsiedztwie. Zdają się to potwierdzać słowa jednego z protestujących przytoczone w artykule M. Kozerańskiej (2010) opublikowanym w Gazecie Wyborczej: „– Mieszkamy obok wielkiej elektrociepłowni i spopieliarni zwłok, a teraz ma być jeszcze spalarnia. Nie mamy dokąd uciec. Spalarnia – tak, ale gdzie indziej!”.

W obliczu tak radykalnych postaw mieszkańców Widzewa władze miasta podjęły działania mające na celu uzyskanie akceptacji społecznej dla projektu budowy spalarni na terenie EC4. We wrześniu 2010 roku władze zorganizowały wyjazd studyjny do Wiednia, gdzie przedstawiciele rad osiedli (m. in. Rady Osiedla Widzew-Wschód) i inni zainteresowani mogli zapoznać się zasadami funkcjonowania tamtejszej spalarni odpadów – zakładu MVA Pfaffenau (w wyjeździe uczestniczył także Dariusz Joński – Wiceprezydent Miasta Łodzi, odpowiedzialny za realizację tej inwestycji w Łodzi). Uczestnicy wyjazdu po powrocie poparli realizację inwestycji na Widzewie (*Po powrocie z Austrii...* 2010). Ponadto, Wydział Gospodarki Komunalnej UMŁ uruchomił serwis internetowy poświęcony planowanej inwestycji (www.energiazodpadow.pl), w którym znaleźć można szczegółowe informacje dotyczące budowy Instalacji Termicznego Przekształcania Odpadów Komunalnych w Łodzi, w tym dokumentację projektowo-techniczną inwestycji oraz inne przyjęte dokumenty (m. in. decyzję lokalizacyjną i Raport oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko). Przeprowadzono również kampanię informacyjno-promocyjną, w ramach której zorganizowano m. in. trzy panele dyskusyjne i na łódzkich przystankach MPK rozmieszono plakaty promocyjne tzw. *citylighty* (ryc. 29).

Ryc. 29. *Citylighty* promujące budowę Instalacji Termicznego Przekształcania Odpadów Komunalnych w Łodzi

Autor: b. a. (www.energiazodpadow.pl)

4.2.5. Hospicjum w Szpitalu im. Jordana

Potrzeba utworzenia w Łodzi jest szczególnie podkreślana w ostatnich latach. Autorka artykułu opublikowanego w „*Dzienniku Łódzkim*” podkreśla, że „w samej Łodzi są zaledwie dwa kilkułóżkowe oddziały⁵⁰, przyjmujące pacjentów w ciężkim stanie, którzy nie mają zapewnionej opieki domowej” (Szrejner 2009). Idea utworzenia stacjonarnego hospicjum w Szpitalu im. Jordana w Łodzi pojawiła się oficjalnie w pierwszej połowie 2006 roku, kiedy to Magistrat ogłosił konkurs na opracowanie „*Koncepcji urbanistyczno-architektonicznej rozbudowy i modernizacji IV Szpitala Miejskiego im. dr H. Jordana w Łodzi dla potrzeb utworzenia hospicjum*”. Na początku 2007 roku ogłoszono wyniki konkursu, który wygrała łódzka spółka „Sztuka Użytkowa Sp. z o. o.”. Przetarg na opracowanie dokumentacji projektowej „*Rozbudowa i modernizacja IV Szpitala Miejskiego im. dr H. Jordana w Łodzi dla potrzeb utworzenia hospicjum*” ogłoszony rok później wygrała firma „RACZKO KOKOSZKIEWICZ architekci” z Łodzi (www.uml.lodz.pl). Projekt zaproponowany przez architektów zakłada utworzenie dwóch pawilonów: Pawilon I (położony w głębi działki) przeznaczono dla oddziału stacjonarnego hospicjum oraz dla Ośrodka dziennego pobytu z rehabilitacją i Pawilon II (od strony ul. Przyrodniczej), który ma mieścić Ambulatorium, Ośrodek koordynacji hospicjum domowego, administrację i część edukacyjno-hotelową. Budynki wkomponowano w istniejący układ urbanistyczny (ryc. 30) i jednocześnie „odtworzono przebieg historycznej, łukowo wygiętej drogi, będącej składową koncentrycznego układu z punktem kulminacyjnym – niewielkim zielonym placem, położonym przy wejściu do Parku Mickiewicza” (www.raczko-kokoszkieвич.pl). Realizacja utworzenia Hospicjum w szpitalu im. Jordana na razie została odłożona. Urzędnicy z Magistratu szacują, że na przebudowę szpitala na potrzeby hospicjum potrzebne jest od 10 do 16 mln zł, jednak w 2011 roku miasto nie dysponuje takimi środkami.

Protesty mieszkańców Julianowa przeciwko hospicjum rozpoczęły się na początku 2007 roku – tuż po ogłoszeniu wyników konkursu na opracowanie „*Koncepcji...*” (patrz wyżej). Protestowało kilkadziesiąt osób mieszkających przy ulicach bezpośrednio sąsiadujących ze szpitalem im. Jordana m. in. przy Folwarcznej, Przyrodniczej, Jaskrowej i Jałowcowej. Mieszkańcy niezadowoleni z planów Magistratu złożyli do władz miasta pisemny protest, w którym podkreślali swoje obawy o „(...) spadek wartości ich domów, konieczność wycięcia 50 drzew, wzrost ruchu ulicznego i... widok wynoszonych zwłok”. Protestujący wykorzystali w swoich argumentach również bliskie sąsiedztwo szkoły wyrażając „troskę” o los osób przebywających w hospicjum: „(...) usytuowanie hospicjum w tym miejscu jest wyrazem braku szacunku dla ludzi żegnających się z tym światem – mówi L. Zeler. – Należałoby im stworzyć oprócz sal, łóżek

---

⁵⁰ W Łodzi są dwa oddziały opieki paliatywnej: w szpitalu im. Kopernika i w szpitalu im. Jana Bożego – łącznie 30 miejsc (*Łódzkie: brakuje hospicjów...* 2011).

i opieki, atmosferę niezmaczonej ciszy, a nie bezpośrednie sąsiedztwo głośniego boiska szkolnego, oddalonego o zaledwie 15 metrów od hospicjum”. Natomiast stanowisko władz miasta najlepiej ilustrują słowa ówczesnego wiceprezydenta Łodzi W. Tomaszewskiego: „to przypomina mi protesty o lokalizację noclegowni czy ośrodków Monaru. Hospicjum to nie obóz trędowatych (...) umierającym trzeba zapewnić jak najlepsze warunki, kontakt, choćby przez okno, z gwarem prawdziwego życia, a nie izolację” (Machwitz 2007). W marcu i kwietniu 2007 roku przedstawiciele władz miasta i Stowarzyszenia Hospicjum Łódzkie spotkali się z protestującymi przed kamerami lokalnych telewizji w trakcie dwóch debat publicznych. Jednak żadna ze stron konfliktu nie oceniła dobrze tych spotkań – wiceprezydent Tomaszewski podsumował je stwierdzeniem, że „z tymi ludźmi ciężko dyskutować” (Bazak 2007). Obecnie, w związku z brakiem konkretnych działań ze strony władz miasta zmierzających do utworzenia hospicjum, protest mieszkańców ucichł, jednak należy się spodziewać, że nierozwiązany problem powróci, gdy tylko w tej sprawie zapadną konkretne decyzje w Magistracie.

Ryc. 30. Wizualizacje koncepcji architektonicznej Hospicjum przy Szpitalu im. Jordana
Źródło: www.raczko-kokoszkievicz.pl

4.3. Strefy oddziaływania obiektów NIMBY

4.3.1. Teoretyczne podstawy wyznaczania stref

Syndrom NIMBY będący zjawiskiem społecznym, ma niewątpliwie również wymiar przestrzenny. Mimo to, niewiele uwagi poświęcono dotychczas badaniu zależności przestrzennej określającej związek pomiędzy obiektami NIMBY a ludnością zamieszkującą w ich pobliżu. Możliwe, iż z jednej strony jest to efektem niewielkiego zainteresowania syndromem NIMBY wśród geografów, z drugiej natomiast, krytyki determinizmu geograficznego obecnego w badaniach nad syndromem NIMBY prowadzonych w nurcie scjentyistycznym, przedstawionej m. in. przez P. Devine-Wright'a (2009). Autor zdecydowanie sprzeciwił się tezie postawionej w artykule C. R. Warren'a i in. (2005) głoszącej, iż odległość (*proximity*) jest najważniejszym czynnikiem wpływającym na stosunek mieszkańców do realizowanych inwestycji i wskazał szereg innych zmiennych (o charakterze społecznym) determinujących wystąpienie syndromu NIMBY. Niewątpliwie, przypisywanie tak wielkiej roli odległości geograficznej w powstawaniu syndromu NIMBY, jest nieco przesadne, niemniej jednak syndrom NIMBY z samej swej definicji dotyczy obszaru położonego w sąsiedztwie niechcianej inwestycji. Tym bardziej w prowadzonych badaniach nie sposób zupełnie pominąć zagadnień związanych z wymiarem przestrzennym syndromu NIMBY, chociażby ze względu na to, że należy wskazać zakres przestrzenny badań społecznych, które pozwolą poznać istotę syndromu.

Pojawia się zatem problem wyznaczenia stref oddziaływania (rozumianego jako wpływ) obiektów NIMBY, przy czym chodzi tu raczej o określenie obszaru, który zamieszkują osoby „dotknięte” realizacją inwestycji, a nie obszaru, na który owa inwestycja może faktycznie oddziaływać. Przykładowo, budowie autostrady mogą być przeciwne nie tylko osoby mieszkające w zasięgu izofony wyznaczającej obszar o podwyższonym poziomie hałasu (według norm przyjętych w odpowiednich regulacjach prawnych), ale również osoby mieszkające nieco dalej, a protestujące z innych powodów, np. ze względu na zagrożenia związane ze zwiększonym ruchem drogowym do autostrady. Pomocne w tym miejscu jest odwołanie się do pojęcia „społeczność lokalna” (*local community*), która jednoznacznie identyfikowana jest jako strona konfliktu o charakterze NIMBY (por. Łucki, Misiak 2010, Matczak 1996 i in.). Można by zatem przyjąć, że obszar badań wyznaczać powinny granice terytorium zamieszkiwanego przez społeczność lokalną. Jednak określenie tych granic już samo w sobie jest zadaniem niezwykle złożonym, a staje się tym trudniejsze, gdy obszar badań stanowi miasto, gdyż jak pisze J. Kotus (2007) „porusza się zagadnienia społeczności lokalnych głównie w odniesieniu do układów gminnych, wiejskich bądź małomiasteczkowych. (...) Zdecydowanie mniej miejsca poświęca się zagadnieniom zróżnicowania społeczności terytorialnych w układach wielkomiejskich”.

W badaniach nad syndromem NIMBY pojawia się podobny problem: o ile w przypadku konfliktów dotyczących inwestycji zlokalizowanych poza dużymi miastami stroną społeczną konfliktu stają się mieszkańcy danej gminy, małego miasta czy wsi, o tyle w przypadku konfliktów występujących w warunkach wielkomiejskich posługiwanie się granicami administracyjnymi, np. granicami jednostek osiedlowych (często niespójnych pod względem społecznym i urbanistycznym) wiąże się ze zbędnym poszerzeniem obszaru badań, tym bardziej w przypadku obiektów, które znajdują się na granicy kilku jednostek, bądź mają charakter liniowy i przebiegają przez kilka jednostek. Dlatego też, zrezygnowano z prowadzenia badań w obrębie całych jednostek osiedlowych w Łodzi i zdecydowano się zawęzić obszar badań zgodnie z koncepcją „sąsiedztwa” przedstawioną przez J. Kotusa (2005).

W warunkach wielkomiejskich, szczególnie w kontekście syndromu NIMBY, pojęcie „społeczność lokalna” definiowane jako struktura społeczna, „(...) której głównym składnikiem są społeczności sąsiedzkie o różnym stopniu wewnętrznego zintegrowania” (Kotus 2005), wydaje się być zbyt szerokim, tym bardziej, że jak podkreśla autor „przynależność do określonej społeczności lokalnej często jest nieuświadomiona...”, a to właśnie świadomość i identyfikacja z danym „miejscem” stanowią ważny czynnik w powstawaniu syndromu NIMBY (por. Devine-Wright 2009). Dlatego w prowadzonych badaniach należałoby odnosić się raczej do społeczności sąsiedzkiej (*neighborhood community*), która tym różni się od zinstytucjonalizowanej społeczności lokalnej, że jej profil społecznych relacji wzajemnych bazuje, poza wspólnym odniesieniem terytorialnym, również na bliskości zamieszkania i bezpośrednich kontaktach społecznych (por. Kotus 2005). Obrona własnych interesów przez grupę mieszkańców sprzeciwiających się niechcianej inwestycji znajduje swój wyraz również w koncepcji sąsiedztwa przedstawionej przez szkołę chicagowską, według której „sąsiedztwo staje się podstawą kontroli politycznej w mieście, ponieważ kreuje stowarzyszenia dbające o lokalne interesy i wytwarza poczucie lokalnego sentymentu. Funkcjonowanie w sąsiedztwie to istnienie w strukturze będącej podstawą w partycypacji w życiu miasta” (Park i in. 1925 za: Kotus 2005). W związku z powyższym, przyjęto, że strefy oddziaływania obiektów NIMBY wyznaczać będą granice terytoriów zajmowanych przez społeczności sąsiedzkie znajdujące się w bezpośrednim sąsiedztwie obiektów NIMBY.

Bezpośrednie sąsiedztwo należy rozumieć jako obszar położony w promieniu do kilkuset metrów od niechcianego obiektu, co wynika z koncepcji sąsiedztwa rozpatrywanego w kategoriach przestrzennych⁵¹, w której „niekiedy pisze się

---

⁵¹ Ze względu na cele niniejszej pracy, dokładna analiza pojęcia „sąsiedztwo” nie jest przedmiotem szczegółowych rozważań autorki, niemniej jednak warto podkreślić, że sąsiedztwo ma zdecydowanie socjoprzestrzenny charakter, który zawsze powinien być rozpatrywany w kategoriach przestrzennych (geograficznych – bliskość przestrzenna, obszar wyznaczony granicami itp. oraz urbanistycznych – m. in. rozplanowanie budynków) i kategoriach społecznych (instytucjonal-

wręcz o ściśle precyzowanym dystansie, na przykład 5–10-minutowego spaceru, w ramach którego można mówić o relacjach bliskości przestrzennej, przekładających się na relacje społeczne” (Kotus 2005 za Park i in. 1925 oraz Morris, Hess 1975). Przyjmując za średnią prędkość spaceru 3,5 km/h, dziesięciominutowy spacer oznacza odległość wynoszącą ok. 580 m. Słuszność przyjętego założenia potwierdzają wyniki niektórych badań wskazujących że syndrom NIMBY w warunkach wielkomiejskich⁵² z największą intensywnością występuje w odległości do kilkuset metrów od obiektu NIMBY. Między innymi M. Dear i in. (1980) badali syndrom NIMBY towarzyszący szpitalom psychiatrycznym w obszarze metropolitalnym Toronto, analizując postawy osób mieszkających w pobliżu tych szpitali w odległości maksymalnie 12 kwartałów (*blocks*)⁵³. Wyniki wspomnianych badań dowodzą, że największy odsetek osób przeciwnych badanym obiektom zamieszkiwał w odległości do 6 kwartałów, czyli około 600 m od obiektu NIMBY.

Oczywiście w przypadku obiektów NIMBY, które w Łodzi zidentyfikowano głównie poza strefą śródmiejską, trudno posługiwać się jedynie kwartałami zabudowy. Dlatego też granice stref NIMBY wstępnie określone w promieniu 500 m od obiektów NIMBY, ostatecznie przyjęły kształt obszarów mieszkaniowych domkniętych urbanistycznie i architektonicznie. Kwestia ostrości granic terytoriów zajmowanych w mieście przez podsystemy społeczne stanowi osobny szeroko badany problem (m. in. Rykiel 1990, Lisowski 2003), jednak ze względu na cel niniejszej pracy (identyfikację stref NIMBY w celu określenia obszaru badań społecznych) przyjęto, iż strefy NIMBY są terytorialnie domknięte⁵⁴ przez bariery o charakterze urbanistycznym: ulice, linie kolejowe, rozległe przestrzenie otwarte, dominanty urbanistyczne itp. Przykładowo, w strefę NIMBY wzdłuż ul. Ustronnej włączono w całości obszar zabudowy jednorodzinnej i wielorodzinnej położony na wschód od planowanej „Trasy Górnej” (ryc. 31). Pomimo, iż część tego obszaru znajduje się poza izochromą ekwidystanty 500 m, można przyjąć że w tym przypadku ul. Paradna i bryła szpitala ICZMP

---

nych i wspólnotowych – interakcje społeczne, poczucie sentymentu wobec społeczności itp.) – szerzej: Kotus 2005.

⁵² Badania poświęcone syndromowi NIMBY poza wielkimi miastami często obejmują znacznie rozleglejsze obszary – m. in. C. R. Warren i in. (2005) badali mieszkańców miejscowości położonych w promieniu do 20 km od farm wiatrowych w Szkocji i Irlandii.

⁵³ W krajach Ameryki Północnej kwartał (*block*) jest nieformalną jednostką długości. Wymiary kwartału różnią się w zależności od regionu: od 79 x 79 m, 100 x 100 m, do 80 x 270 m (standardowy kwartał na Manhattanie) – por. Keating, Krumholz (2000).

⁵⁴ Poza obszarami terytorialnie domkniętymi, podsystemy społeczne mogą zajmować terytoria, których granice mają charakter terytorialnie wydzielony (przestrzennie i administracyjnie zaznaczony, jednak z nieskrępowanym dostępem z zewnątrz) i terytorialnie otwarty bez wyraźnych granic administracyjnych i znaczników fizycznych i symbolicznych terytorium (szerzej: Kotus 2005).

stanowią fizyczne bariery wyznaczające granice przestrzeni sąsiedzkiej w świadomości mieszkańców (por. Chmielewski 2001).

Legenda

— granice miasta Łodzi	zabudowa jednorodzinna i zagrodowa	— granica strefy NIMBY
— granice działek ewidencyjnych	zabudowa wielorodzinna	— obiekt NIMBY
— ulice	budynki	▨ izochroma ekwidystanty 500 m
● wody powierzchniowe		

Ryc. 31. Wyznaczanie zasięgu strefy NIMBY na przykładzie ul. Ustronnej w Łodzi

Źródło: opracowanie własne

W analogiczny sposób wyznaczono strefy wokół pozostałych obiektów NIMBY zidentyfikowanych w Łodzi, uzyskując łącznie 10 stref (ryc. 32) – strefa wyznaczona wzdłuż drogi ekspresowej S14 podzielona została na trzy części przebiegiem granicy administracyjnej miasta. Strefa wyznaczona wzdłuż S14 jest najrozleglejszą (ponad 1100 ha) spośród wszystkich stref NIMBY w Łodzi (tab. 12) i obejmuje tereny peryferyjne miasta położone w jego zachodniej części. Strefa wzdłuż drogi ekspresowej S14 znajduje się w obrębie 8 jednostek osiedlowych: Sokołów, Zimna Woda, Romanów i fragment Kochanówki w części północnej, Jagodnica w części środkowej oraz Srebrna, Lublinek

znaczonej od izofony 55 L_{DWN} obejmującej obszar o podwyższonym poziomie hałasu powodowanego przez starty i lądowania samolotów obsługiwanych przez Lotnisko Lublinek (ryc. 7). Strefa wokół Spalarni ma powierzchnię ponad 350 ha i położona jest na obszarze Zarzewa Przemysłowego i Olechowa. Stosunkowo duża powierzchnia strefy wynika z jednej strony z dużej powierzchni obszaru przeznaczonego pod budowę spalarni (ok. 54 ha – 15% powierzchni strefy), natomiast z drugiej strony jest efektem występowania na tym obszarze rozległych działek ewidencyjnych użytkowanych przez przemysł. Granice strefy wokół Spalarni wyznacza od południowego-wschodu ul. Olechowska, od północy – ul. Przybyszewskiego, natomiast od zachodu ul. Lodowa. W obszar strefy włączono tereny mieszkaniowe o charakterze zabudowy jednorodzinnej i zagrodowej stanowiące zachodnie peryferia Olechowa.

Tabela 12

Powierzchnia stref NIMBY w Łodzi

Strefa NIMBY	Powierzchnia (ha)	Odsetek w powierzchni stref ogółem
S14	1144,8	38,9
S14 – część północna	552,4	18,8
S14 – część środkowa	172,6	5,9
S14 – część południowa	419,8	14,3
A1	203,1	6,9
Ślaska	111,5	3,8
Ustronna	190,1	6,5
Lotnisko	728,0	24,7
Magazyny	143,0	4,9
Hospicjum	68,0	2,3
Spalarnia	355,2	12,1
Ogółem	2943,8	100,0

Źródło: opracowanie własne.

Na wschód od strefy wokół Spalarni znajdują się kolejne dwie strefy NIMBY – wyznaczone wokół Magazynów i wzdłuż autostrady A1. Obie strefy sąsiadują ze sobą (granicę między nimi stanowi al. Józefiaka) i położone są na obszarze dwóch jednostek osiedlowych: Olechowa i Andrzejowa. Granice strefy wokół Magazynów wyznaczają granice działek ewidencyjnych znajdujących się w zasięgu izochromy ekwidystanty 500 m od granicy działki należącej do *Pannattoni Europe*, przy czym w obszar strefy w całości włączono osiedle wielorodzinne położone przy ulicach Cynarskiego i Wojewódzkiego. Natomiast granicę strefy wzdłuż planowanej autostrady A1 wyznaczają al. Józefiaka od zachodu, ul. Zakładowa od południa oraz na pozostałym odcinku tory kolejowe, w związku z czym w tej strefie znalazła się zabudowa jednorodzinna południowo-zachodniego Andrzejowa.

Strefa wyznaczona wzdłuż planowanej „Trasy Górnej” ma powierzchnię 190 ha i poza terenem szpitala ICZMP obejmuje w całości obszar jednostki osiedlowej Ustronna. Granicę strefy na wschodzie stanowi ul. Rzgowska, na północy – ul. Paradna, na zachodzie – ul. Graniczna, natomiast na południu – granica administracyjna miasta. Również strefa wzdłuż planowanej ul. Śląskiej położona jest na obszarze jednej jednostki osiedlowej (południowa część Dąbrowy Przemysłowej), poza niewielkim fragmentem terenów kolejowych który znajduje się w jednostce Górki. Granicę strefy wyznaczają tory kolejowe znajdujące się na zachodzie i południu strefy, natomiast na północy – ul. Lodowa oddzielająca osiedla mieszkaniowe Młynka i Kowalszczyzny od terenów przemysłowych Dąbrowy. Na wschodzie granicę strefy stanowi granica Parku na Młynku włączonego w obszar strefy ze względu na charakter konfliktu toczącego się wokół przebudowy ul. Śląskiej. Strefa wokół planowanego Hospicjum na Julianowie jest najmniejszą spośród wyznaczonych stref (68 ha) i znajduje się w południowej części Radogoszczy. Strefa wokół Hospicjum w całości obejmuje tereny zabudowy jednorodzinnej Julianowa i rozciąga się pomiędzy ul. Łagiewnicką na wschodzie, Julianowską na południu i Zgierską na zachodzie. Północną granicę strefy stanowi Park im. A. Mickiewicza (dawniej Julianowski).

Łączna powierzchnia stref wokół obiektów NIMBY w Łodzi wynosi prawie 3000 ha, co stanowi ok. 10% powierzchni miasta. Jednak w przeważającej części (poza Hospicjum) strefy te położone są na obszarach peryferyjnych miasta i obejmują tereny otwarte, a towarzyszące im obszary mieszkaniowe mają głównie charakter zabudowy jednorodzinnej i zagrodowej.

4.3.2. Zagospodarowanie przestrzeni wokół obiektów NIMBY

Kwestia zagospodarowania przestrzeni w strefach wokół obiektów NIMBY, jest dość istotna w kontekście występowania syndromu NIMBY w przestrzeni wielkomiejskiej, szczególnie w badaniach geograficznych. I choć na tym etapie badań trudno wyciągać jednoznaczne wnioski, dokładna analiza sposobu użytkowania działek w strefach NIMBY może pozwolić na wskazanie pewnych prawidłowości dotyczących zależności między strukturą zagospodarowania terenów miejskich wokół niechcianych inwestycji a pojawianiem się syndromu NIMBY. Syndrom NIMBY jest wszakże specyficznym rodzajem konfliktu lokalizacyjnego, którego treścią jest właśnie sposób gospodarowania przestrzenią.

Analizę zagospodarowania terenu wykonano badając formy użytkowania oraz strukturę własności działek ewidencyjnych wchodzących w skład stref wyznaczonych wokół obiektów NIMBY w Łodzi. Podstawę analizy stanowiły dane ewidencji gruntów Miejskiego Ośrodka Dokumentacji Geodezyjnej i Kartograficznej (MODGiK) w Łodzi. Strukturę zagospodarowania terenu ukazano w oparciu o rodzaje użytków gruntowych wydzielone w *Rozporządzeniu Ministra Rozwoju Regionalnego i Budownictwa z dnia 29 marca 2001 r.*

w sprawie ewidencji gruntów i budynków⁵⁵. Na potrzeby pracy, klasyfikację przyjętą w *Rozporządzeniu...* zmodyfikowano wydzielając osiem form użytkowania:

- tereny mieszkaniowe (B – według oznaczenia w *Rozporządzeniu...*),
- tereny usługowe (Bi),
- tereny przemysłowe (Ba),
- tereny rekreacyjne (Bz),
- tereny komunikacyjne (drogi – dr, tereny kolejowe – Tk, inne tereny komunikacyjne – Ti),
- tereny rolnicze (grunty orne – R, sady – S, łąki trwałe – Ł, pastwiska trwałe – Ps, grunty pod stawami – Wsr, rowy – W, użytki ekologiczne – E),
- tereny leśne (las – Ls, grunty zadrzewione i zakrzewione – Lz),
- tereny pozostałe (nieużytki – N, zurbanizowane tereny niezabudowane – Bp, grunty pod wodami powierzchniowymi płynącymi – Wp, grunty pod wodami powierzchniowymi stojącymi – Ws).

Powyższa klasyfikacja w znacznym stopniu nawiązuje do klasyfikacji terenów miejskich S. Liszewskiego (1978), jednak jako osobną grupę wydzielono tereny leśne, które w sytuacjach konfliktowych często stają się w opinii mieszkańców dobrem, które należy chronić przed negatywnym wpływem niechcianych inwestycji (m. in. konflikt wokół budowy drogi ekspresowej S14, czy Magazynów na Olechowie). Natomiast pozostałe formy użytkowania (inne tereny zainwestowane, wody i nieużytki) ujęto w jednej grupie ze względu na fakt, iż rzadko kiedy te formy użytkowania stają się przedmiotem konfliktów, a ponadto stanowią niewielki odsetek w ogólnej powierzchni badanych terenów.

Strefy wokół obiektów NIMBY położone są poza centrum miasta (oprócz Hospicjum), co znajduje swoje odzwierciedlenie w strukturze użytkowania ziemi. W badanych strefach ponad połowę (57%) stanowią tereny niezainwestowane: użytki rolne i lasy (por. tab. 13 i ryc. 33). Wśród terenów zainwestowanych największy odsetek zajmują tereny komunikacyjne i mieszkaniowe stanowiące łącznie blisko 1/3 powierzchni wszystkich stref. Stosunkowo duży odsetek terenów komunikacyjnych wynika z uwzględnienia w powierzchni stref obszaru Lotniska Lublinek (ok. 220 ha), które stanowi ponad połowę terenów komunikacyjnych we wszystkich strefach. Udział terenów usługowych i przemysłowych wynosi odpowiednio 6% i 5%, natomiast tereny rekreacyjne (0,6%) obejmują głównie obszar parku na Młynku (ok. 14 ha), który znajduje się w strefie ul. Śląskiej.

---

⁵⁵ DzU 2001, nr 38 poz. 454.

Tabela 13

Bilans użytkowania ziemi w strefach wokół obiektów NIMBY w Łodzi

Tereny		S14	A1	Ślaska	Ustronna	Lotnisko	Magazyny	Spalarnia	Hospicjum	Ogółem
Mieszkaniowe	ha	100,2	28,8	13,2	49,4	72,0	18,9	12,6	49,9	345,0
	%	8,7	14,2	11,8	26,0	9,9	13,2	3,6	73,3	13,1
Usługowe	ha	28,6	6,6	5,9	33,8	12,8	4,4	82,8	4,8	179,7
	%	2,5	3,2	5,3	17,8	1,8	3,1	23,3	7,1	6,1
Przemysłowe	ha	34,6	1,7	0,6	18,1	7,8	4,0	89,9	0,0	156,8
	%	3,0	0,8	0,6	9,5	1,1	2,8	25,3	0,0	5,2
Rekreacyjne	ha	0,2	0,9	14,0	0,0	0,0	0,8	1,8	0,1	17,8
	%	0,0	0,5	12,6	0,0	0,0	0,6	0,5	0,2	0,6
Komunikacyjne	ha	52,5	11,8	21,9	26,6	220,8	11,8	39,4	12,1	396,9
	%	4,6	5,8	19,6	14,0	30,3	8,3	11,1	17,7	13,6
Rolnicze	ha	754,3	86,5	47,8	19,2	290,8	54,8	75,6	0,0	1329,0
	%	65,9	42,6	42,9	10,1	39,9	38,3	21,3	0,0	44,1
Leśne	ha	138,4	61,3	0,4	0,7	102,9	43,2	42,3	0,0	389,2
	%	12,1	30,2	0,4	0,4	14,1	30,2	11,9	0,0	12,9
Pozostałe	ha	36,0	5,5	7,7	42,4	21,0	5,1	10,7	1,2	129,6
	%	3,1	2,7	6,9	22,3	2,9	3,6	3,0	1,7	4,3
Ogółem	ha	1144,8	203,1	111,5	190,1	728,0	143,0	355,2	68,0	2943,9

Źródło: opracowanie własne na podstawie ewidencji gruntów MODGiK.

Ryc. 33. Struktura użytkowania gruntów w strefach wokół obiektów NIMBY

Źródło: opracowanie własne na podstawie ewidencji gruntów MODGiK

Do obszarów o wybitnie rolniczym charakterze zaliczyć można strefy wokół drogi ekspresowej S14, autostrady A1, ul. Śląskiej, Lotniska i Magazynów (por. ryc. 34). Powierzchnia terenów rolniczych zajmuje w nich od 40% do ponad 65% na terenach położonych wzdłuż S14. W strefach tych jest równie wysoki odsetek powierzchni leśnych (w tym terenów zadrzewionych i zakrzewionych) osiągający najwyższą wartość na Olechowie w strefach wokół Magazynów i A1 (ponad 30%). Tereny mieszkaniowe zajmują w tych strefach od kilku do kilkunastu procent i w przeważającej części dominuje w nich typ zabudowy zagrodowej i jednorodzinnej. W strefie wyznaczonej wzdłuż drogi ekspresowej S14 znalazły się obszary osiedli Sokołów, Zimna Woda, Kochanówka i Romanów w części północnej, Huta Jagodnica w części środkowej oraz Smulsko, Nowy Józefów i fragment Łaskowic w części południowej.

Ryc. 34. Zagospodarowanie terenu wzdłuż drogi ekspresowej S14
Źródło: opracowanie własne

Strefa wzdłuż autostrady A1 obejmuje zachodnią część Andrzejowa i luźną zabudowę jednorodzinną wschodnich peryferii osiedla Olechów. Podobnie, zabudowa jednorodzinną jest dominującym typem na terenach mieszkaniowych w strefie wzdłuż ul. Śląskiej (osiedla Młynek i Kowalszczyzna – por. ryc. 35) oraz wokół Lotniska obejmującej zachodnią część Rokicia i Lublinek. W omawianych strefach występuje również zabudowa wielorodzinna reprezentowana przez dwa nowopowstałe osiedla: Zielony Romanów ulokowany przy granicy Łodzi i Aleksandrowa Łódzkiego w pobliżu drogi ekspresowej S14 oraz osiedle położone po północnej stronie ul. Zakładowej przy ulicach Wojewódzkiego i Cynarskiego na Olechowie w strefie wokół Magazynów.

Ryc. 35. Zagospodarowanie terenu wzdłuż ul. Śląskiej

Źródło: opracowanie własne na podstawie ewidencji gruntów MODGiK

Zupełnie odmienny charakter mają strefy wzdłuż ul. Ustronnej oraz wokół Hospicjum i Spalarni odpadów. Wzdłuż ul. Ustronnej znajdują się rozległe tereny przemysłowo-składowe oraz tereny mieszkaniowe, na które składają się osiedle blokowe otaczające szpital Instytut Centrum Zdrowia Matki Polki (ICZMP) oraz domy jednorodzinne położone na południe od ul. Paradnej – obie formy zagospodarowania stanowią łącznie ponad połowę powierzchni strefy. Natomiast strefa wyznaczona wokół Hospicjum w całości obejmuje tereny zabudowy jednorodzinnej o charakterze willowym na Julianowie, w związku z czym odsetek terenów mieszkaniowych sięga ponad 76% (ryc. 36). W strefie

wokół Spalarni odpadów dominują tereny przemysłowe i produkcyjne zlokalizowane w pobliżu elektrociepłowni EC4 w zachodniej części Olechowa. Tereny mieszkaniowe stanowią zaledwie 3,6% i obejmują grupę domów jednorodzinnych położonych między ul. Zakładową i Al. Książąt Polskich oraz zabudowę zagrodową po zachodniej stronie ul. Olechowskiej.

Ryc. 36. Zagospodarowanie terenu wokół Hospicjum na Julianowie
Źródło: opracowanie własne na podstawie ewidencji gruntów MODGiK

Kolejnym elementem wpływającym na pojawianie się syndromu NIMBY w konfliktach lokalizacyjnych jest struktura własności gruntów w otoczeniu niechcianych inwestycji.

Podobnie w przypadku form własności gruntów przyjętych w *Rozporządzeniu...*, rozbudowaną klasyfikację zawężono do 4 podstawowych grup właścicieli działek:

- prywatna,
- gmina miasto Łódź (w tym: w dzierżawie i w użytkowaniu wieczystym),

- Skarb Państwa (w tym: w użytkowaniu wieczystym),
- inny (w tym: podwójne tytuły własności i właściciel nieustalony).

Dominującą formą własności w badanych strefach jest własność prywatna – działki należące do właścicieli prywatnych stanowią ponad 60% powierzchni stref (ryc. 37). Największy odsetek powierzchni działek należących do prywatnych właścicieli występuje w strefach wzdłuż drogi ekspresowej S14 (ponad 82%) i autostrady A1 (56%) oraz wokół Hospicjum (ponad 64%), natomiast najmniej terenów prywatnych

Ryc. 37. Formy własności działek w strefach wokół obiektów NIMBY w Łodzi

Źródło: opracowanie własne na podstawie ewidencji gruntów MODGiK

znajduje się w strefie wokół Spalarni na Olechowie (niepełna 22%). Grunty prywatne w przeważającej części zajęte są przez tereny mieszkaniowe i użytkowane rolniczo. Najwięcej terenów należących do gminy znajduje się w strefie wyznaczonej wzdłuż ul. Ustronnej i wokół Magazynów, gdzie stanowią one blisko połowę powierzchni. Są to obszary położone na obrzeżach pozaśródmiejskich osiedli blokowych (Chojny Zatorze i Olechów) stanowiące rezerwę rozwojową miasta. Najwięcej terenów należących do Skarbu Państwa znajduje się wokół Spalarni (około 34%) i obejmuje głównie obszar elektrociepłowni EC4 i tereny innych przedsiębiorstw przemysłowych oraz wzdłuż autostrady A1 (ponad ¼ powierzchni strefy) gdzie Skarb Państwa wykupił już działki stanowiące rezerwę pod planowaną autostradę. Struktura własności gruntów w strefach wokół obiektów NIMBY odpowiada ogólnym prawidłowościom zaobserwowanym dla obszaru całej Łodzi przez J. Dzieciuchowicza (2011).

4.4. Posumowanie

Przyjęte w pracy metody identyfikacji obiektów NIMBY i wyznaczenia wokół nich stref oddziaływania pozwoliły wskazać w przestrzeni Łodzi osiem miejsc, w których występuje syndrom NIMBY. Zidentyfikowane obiekty mają różny charakter, choć wszystkie określić można jako duże inwestycje o znaczeniu lokalnym (Hospicjum, hale magazynowe), a w przeważającej części – regionalnym czy wręcz krajowym (autostrada A1, droga ekspresowa S14, Lotnisko Lublinek...). Również konflikty toczące się wokół nich miały zróżnicowany przebieg, jednak należy podkreślić, że w większość konfliktów władze Łodzi zaangażowane były (są) jako strona przeciwna wobec protestujących mieszkańców. Sytuacja ta wydaje się szczególna w kontekście tego, że w krajach zachodnich, przy okazji występowania syndromu NIMBY towarzyszącego realizacji inwestycji o znaczeniu ponadlokalnym (a więc będących w interesie szerszej społeczności i władz wyższego szczebla), władze lokalne bardzo często stoją po stronie mieszkańców lub stają się mediatorem pomiędzy lokalną społecznością a ich oponentami.

Należy również zwrócić uwagę, że poza Hospicjum, wszystkie badane obiekty NIMBY w Łodzi zlokalizowane są w strefie peryferyjnej miasta w bliskim sąsiedztwie osiedli wielo- i jednorodzinnych, co tym bardziej wpływa na uznanie ich przez okolicznych mieszkańców za niechciane sąsiedztwo.

5. SYNDROM NIMBY W ŚWIELE PRZEPROWADZONYCH BADAŃ ANKIETOWYCH

5.1. Mieszkańcy stref NIMBY

W strefach wokół obiektów NIMBY mieszka blisko 15 tys. osób, co stanowi około 2% mieszkańców Łodzi. Największa liczba osób zamieszkuje w strefach wzdłuż ul. Ustronnej (ponad 3100 os.) oraz wokół Lotniska, Hospicjum i Magazynów – odpowiednio 2770, 2295 i 2079 mieszkańców (załącznik 2). Poza strefą wokół Lotniska, wymienione obszary cechuje również najwyższa gęstość zaludnienia, która na Julianowie wynosi ponad 3,3 tys. os./km² co znacznie przewyższa średnią wartość wyznaczoną dla wszystkich stref (jak również dla Łodzi – ok. 2,5 tys. os./km²), a wynika z dużego odsetka terenów mieszkaniowych (osiedla wielo- i jednorodzinne). W pozostałych strefach obejmujących w znacznej części tereny otwarte z luźną zabudową jednorodziną i zagrodową, gęstość zaludnienia jest poniżej średniej, przyjmując najniższą wartość w strefie wzdłuż drogi ekspresowej S14 – 125,3 os./km² (ryc. 38).

Ryc. 38. Liczba mieszkańców i gęstość zaludnienia w strefach NIMBY

Źródło: opracowanie własne

Struktura wieku i płci mieszkańców stref NIMBY jest niemal identyczna ze strukturą wieku i płci mieszkańców Łodzi – różnica między odsetkami kobiet i mężczyzn wynosi nieco ponad 1,5% na korzyść liczby mężczyzn w strefach NIMBY. Również udział poszczególnych grup wiekowych jest bardzo zbliżony, choć w strefach NIMBY mieszka o 2,9% więcej osób w wieku poniżej 26 lat i o tyle samo mniej osób starszych (ryc. 39). Można zatem uznać, że wyznaczone strefy NIMBY są pod kątem podstawowych zmiennych demograficznych, reprezentatywne dla całego miasta.

Ryc. 39. Struktura płci i wieku mieszkańców Łodzi i stref NIMBY

Źródło: opracowanie własne

W strefach NIMBY badaniom poddano łącznie 950 mieszkańców. Należy podkreślić, że badania te w przeważającej części miały charakter badań ankietowych, choć w kilkudziesięciu przypadkach ankietarzy przeprowadzili standaryzowane wywiady bezpośrednie (w większości z osobami starszymi, które gotowość do wzięcia udziału w badaniu warunkowały czytaniem i wypełnianiem kwestionariusza przez ankietera). Również w przypadku tego sondażu zastosowano dostępnościowy schemat doboru próby, jakkolwiek starano się zachować podobieństwo podstawowych struktur demograficznych respondentów i mieszkańców stref NIMBY. Przyjęto założenie, żeby w każdej z ośmiu stref przeprowadzić od 100 do 150 wywiadów. W obliczu niekompletności części ankiet, dalszym analizom poddano odpowiedzi udzielone przez 894 respondentów – odsetek odrzuconych ankiet wyniósł 6,3% (tab. 14).

Tabela 14

Liczba ankiet przeprowadzonych w strefach NIMBY

Strefa NIMBY	Przeprowadzone	Odrzucone	
	Liczba	Liczba	Odsetek
S14	137	6	4,6
A1	117	2	1,7
Śląska	113	8	7,6
Ustronna	100	2	2,0
Lublinek	103	1	1,0
Magazyny	116	6	5,5
Spalarnia	120	0	0,0
Hospicjum	143	31	27,4
Ogółem	950	56	6,3

Źródło: opracowanie własne.

Mając na celu zbadanie wpływu odległości geograficznej na syndrom NIMBY, poza mieszkańcami zamieszkującymi bezpośrednio w wyznaczonych strefach, badania rozszerzono na tereny położone w niewielkiej odległości poza ich granicami. W przypadku stref, w których dominowała rozproszona zabudowa mieszkaniowa (Spalarnia, Śląska, Lublinek) odsetek respondentów mieszkających poza granicami stref był bardzo wysoki (tab. 15). Należy jednak podkreślić, że granice stref NIMBY mają raczej charakter operacyjny (służący zawężeniu obszaru badań), niż ma z nich wynikać jakaś pogłębiona analiza. Dlatego też, włączenie do badań osób spoza stref, ale mieszkających na tyle blisko, że odczuwają „wpływ” obiektów NIMBY jest uzasadnione.

Tabela 15

Respondenci mieszkający w strefach NIMBY i poza nimi

Strefa NIMBY	W strefie		Poza strefą	
	Liczba	Odsetek	Liczba	Odsetek
S14	101	87,83	14	12,17
A1	89	87,25	13	12,75
Śląska	57	50,44	56	49,56
Ustronna	96	80,00	24	20,00
Lublinek	68	61,82	42	38,18
Magazyny	80	81,63	18	18,37
Spalarnia	18	17,14	87	82,86
Hospicjum	73	55,73	58	44,27
Ogółem	582	65,10	312	34,90

Źródło: opracowanie własne.

W każdej z ośmiu stref przeprowadzono badania w oparciu o zunifikowaną postać kwestionariusza, którą dostosowano do poszczególnych obiektów. Pytania konstruowane były w analogiczny sposób – zmieniała się tylko nazwa obiektu, a pozostałe drobne zmiany w brzmieniu pytań wynikały z potrzeb zachowania poprawności stylistycznej i językowej. Kwestionariusz ankiety składał się z 47 pytań w części problemowej i 9 pytań w metryczce. Pytania dotyczyły przede wszystkim obiektów NIMBY, konfliktów toczących się wokół nich, oceny okolicy miejsca zamieszkania respondentów oraz ich poglądów na kwestie związane z syndromem NIMBY. Kwestionariusz zawierał pytania zamknięte oraz półotwarte i otwarte, co zapewniało respondentom możliwość udzielenia swobodnej odpowiedzi w kategoriach, które nie były narzucane przez autorkę. Należy również zaznaczyć, że zarówno w treści kwestionariusza pilotażowego jak i tego, wykorzystanego w badaniach właściwych, nie pojawiło się określenie NIMBY. W świetle nielicznych badań na ten temat prowadzonych w Polsce, małej popularności tego terminu na polskich stronach internetowych oraz nieużywania tego pojęcia w artykułach prasowych, założono bowiem, że będzie on niezrozumiały dla respondentów. Ponadto, zdecydowano się w miarę możliwości unikać stosowania pojęć negatywnie obciążonych (por. Babbie 2005).

Zastosowanie w badaniach kwestionariuszowych schematu próby określane go jako dostępnościowy (co skutkuje tym, że próba ma charakter nieprobabilistyczny) oraz arbitralne wskazanie obiektów NIMBY sprawia, że wyniki badań nie są w pełni reprezentatywne statystycznie. Jednak w obliczu natury badanego problemu, nie ma możliwości skonstruowania operatu losowania osób prezentujących postawę NIMBY czy samych obiektów NIMBY. Brak reprezentatywności statystycznej badań i niemożność uogólnienia uzyskanych wyników na całą populację, nie powinien jednak znacząco obniżać wartości poznawczej pracy, gdyż zawarte są w niej wnioski, do których nie można dojść inaczej – przynajmniej na tym etapie rozwoju badań nad syndromem NIMBY w Polsce.

Jak już wspomniano, część pytań pokrywała się z pytaniami zadanymi respondentom w badaniach pilotażowych. Z punktu widzenia analiz przestrzennych wykonanych w dalszej części pracy, niezwykle istotne było zgeokodowanie przeprowadzonych wywiadów na planie adresowym Łodzi. Wprawdzie respondenci w sposób bezpośredni zostali poproszeni o podanie swojego adresu (w przybliżeniu do 5 numerów), jednak dla jak największej skuteczności uzyskania odpowiedzi, poproszono ich również o wyrysowanie granic okolicy miejsca zamieszkania. Metoda ta, w znacznym stopniu ułatwiła wydedukowanie „przybliżonego” miejsca zamieszkania respondentów, którzy stosunkowo niechętnie podawali swój adres, natomiast uzyskane przybliżenie pozwoliło na przeprowadzenie zamierzonych analiz.

Przeprowadzone badania sondażowe pozwoliły na dokonanie dokładniejszej charakterystyki części osób mieszkających w sąsiedztwie obiektów NIMBY. W badaniach wzięło udział 894 respondentów, co stanowi prawie 6% ludności mieszkającej w strefach NIMBY. Odsetek respondentów w ogólnej liczbie ludności stref różnicuje się w zakresie od około 3% do 32% z powodu stałej liczby wywiadów przeprowadzonych w każdej ze stref w stosunku do różnej liczby zamieszkujących je osób (tab. 16). Jednak zastosowanie doboru kwotowego

Tabela 16

Liczba respondentów w strefach NIMBY

Strefa NIMBY	Liczba respondentów	Odsetek respondentów*
S14	131	9,13%
A1	115	7,52%
Śląska	105	32,01%
Ustronna	98	3,08%
Lotnisko	102	3,68%
Magazyny	110	5,29%
Spalarnia	120	9,14%
Hospicjum	113	4,92%
Ogółem	894	5,99%

* Liczba mieszkańców stref = 100%.

Źródło: opracowanie własne.

próby pozwoliło w znacznym stopniu uzyskać podobieństwo struktur respondentów i mieszkańców stref NIMBY pod kątem podstawowych zmiennych demograficznych: płci i wieku, przy niewielkiej nadreprezentacji kobiet (około 5%) oraz osób w wieku 26–65 lat (12,3%) wśród respondentów.

Analizując struktury płci i wieku w układzie poszczególnych stref, można zauważyć że największe różnice w strukturze płci uwiadcniają się w strefie wokół Hospicjum i wzdłuż ul. Ustronnej, gdzie odsetek kobiet wśród respondentów przewyższa odsetek kobiet wśród mieszkańców odpowiednio o 14,1% (Hospicjum) i 8,4% (Ustronna). W pozostałych strefach różnice te nie przekraczają kilku procent. Natomiast nieco większe różnice zaobserwować można w udziale poszczególnych grup wiekowych w strukturach mieszkańców i respondentów, szczególnie w strefach gdzie występuje podwyższony udział osób w starszym wieku (powyżej 65 lat), czyli wokół Spalarni i Hospicjum. W strefach tych odsetek osób starszych był niższy wśród respondentów o 15,5% (Hospicjum) i 20,7% (Spalarnia), co z kolei zostało zrekompensowane w grupie wiekowej 25–65 lat. W niemal wszystkich strefach (poza Hospicjum), jest natomiast nieco mniejszy udział osób w wieku poniżej 26 lat wśród respondentów w stosunku do odsetka tej grupy wiekowej wśród mieszkańców stref – różnice wahają się od 3,9% (Lotnisko) do 11% w sąsiedztwie Magazynów na Olechowie⁵⁶ (ryc. 40).

Struktura respondentów według stanu cywilnego zbliżona jest do struktury mieszkańców Łodzi uzyskanej z danych Narodowego Spisu Powszechnego przeprowadzonego w 2002 roku (NSP 2002). Dominującą grupę stanowią osoby pozostające w związku małżeńskim (63% respondentów i 52% mieszkańców Łodzi), a na drugim miejscu znajdują się panny i kawalerowie – odpowiednio 23% i 26%. Jednak w poszczególnych strefach odsetki te nieco się różnią (ryc. 41). Największa liczba zamężnych i żonatych respondentów zamieszkuje w strefach wokół Lotniska i wzdłuż ul. Ustronnej, natomiast najwięcej panien i kawalerów mieszka w strefach wokół Hospicjum i Magazynów. W analizowanej strukturze uwagę zwraca stosunkowo niski odsetek osób rozwiedzionych, który jedynie w strefie wokół Magazynów na Olechowie osiąga wartość zbliżoną do średniej dla Łodzi – około 8%.

---

⁵⁶ Przyczyny tej sytuacji omówiono w rozdziale wstępnym gdzie szczegółowo opisano wykorzystane metody badawcze i warunki przeprowadzania badań sondażowych.

Ryc. 40. Struktura wieku i płci respondentów i mieszkańców stref NIMBY

Źródło: opracowanie własne

Ryc. 41. Struktura respondentów według stanu cywilnego
 Źródło: opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

Największy odsetek bezdzietnych respondentów mieszka w strefie wzdłuż planowanej autostrady A1, ul. Śląskiej oraz wokół Lotniska i Spalarni (ryc. 42). Odsetek osób nieposiadających dzieci na tych obszarach znacznie przewyższa średnią wartość dla wszystkich respondentów w badanych strefach – ponad 50%. Najwięcej osób posiadających co najmniej jedno dziecko zamieszkuje natomiast wokół Magazynów na Olechowie i Hospicjum na Julianowie oraz na peryferiach Łodzi wzdłuż planowanej drogi ekspresowej S14.

Ryc. 42. Struktura respondentów w strefach NIMBY
 według liczby dzieci w wieku poniżej 19 lat
 Źródło: opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

Poziom wykształcenia respondentów różni się od struktury wykształcenia mieszkańców Łodzi (dane z NSP 2002) – w badaniu wzięło udział znacznie więcej osób z wyższym wykształceniem uszczuplając tym samym odsetek osób

słabiej wyedukowanych o ponad 27% (ryc. 43). Występowanie najwyższego odsetka respondentów z wyższym wykształceniem cechuje okolicę Hospicjum na Julianowie (ponad 45%), natomiast najniższego odsetka – strefę wokół Lotniska (niecałe 15%), choć i ta wartość jest blisko o połowę wyższa niż średnia dla Łodzi, która wynosi 10,8%.

Ryc. 43. Poziom wykształcenia respondentów w strefach NIMBY

Źródło: opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

Ostatnią cechą analizowaną wśród respondentów była subiektywna ocena ich sytuacji materialnej dokona w 5 stopniowej skali (bardzo dobrze – dobrze – średnio – źle – bardzo źle). Uzyskane wyniki pozwalają stwierdzić, że ponad 1/3 respondentów ocenia swoją sytuację materialną dobrze i bardzo dobrze, a tylko nieco ponad 15% – źle i bardzo źle. Najwięcej osób negatywnie oceniających swoją sytuację mieszka w strefie wokół Hospicjum, natomiast najmniej – w okolicy Lotniska. W tej strefie też najwięcej respondentów (ponad 67%) ocenia swoją sytuację materialną dobrze lub bardzo dobrze (ryc. 44).

Ryc. 44. Ocena sytuacji materialnej respondentów w strefach NIMBY

Źródło: opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

5.2. Poziom akceptacji obiektów NIMBY

Wyrazem postaw w stosunku do obiektów NIMBY jest ich akceptacja społeczna, bądź jej brak, który prowadzi do wystąpienia syndromu NIMBY. Zgodnie z definicją podawaną przez *Słownik języka polskiego*, akceptacja definiowana jest jako aprobata, formalna zgoda na coś lub pogodzenie się z czymś, czego nie można zmienić, stąd też ocena poziomu poparcia niechcianych inwestycji u ludności zamieszkującej w ich pobliżu prowadzi do określenia znaczenia syndromu NIMBY towarzyszącego badanym obiektom. Na podstawie literatury, przyjęto zatem założenie, że identyfikując syndrom NIMBY należy wziąć pod uwagę trzy elementy: zadowolenie z inwestycji, określenie, czy dany obiekt jest potrzebny oraz akceptację bądź sprzeciw wobec inwestycji.

Oceniając poziom akceptacji obiektów NIMBY u osób mieszkających w ich najbliższym sąsiedztwie, należy najpierw odpowiedzieć na pytanie ilu respondentów w ogóle wie o planowanych inwestycjach. Otóż, okazuje się, że pomimo stosunkowo niewielkiej odległości miejsca zamieszkania respondentów (do około 1 km) od obiektów NIMBY, ponad 14% ankietowanych nic nie widziało o planach inwestycyjnych w ich sąsiedztwie (tab. 17). Najwyższy odsetek osób nie poinformowanych zamieszkuje w strefach wokół Spalarni i Hospicjum (blisko 1/3 badanych), natomiast najniższy w okolicy Lotniska i autostrady A1 – poniżej 5%. Wysoki odsetek osób deklarujących wiedzę o istnieniu Lotniska w ich sąsiedztwie nie wymaga szczególnego tłumaczenia, natomiast w przypadku autostrady może mieć na to wpływ długości trwania konfliktu (blisko 10 lat) oraz fakt rozpoczęcia prac budowlanych, które trudno przeoczyć.

Tabela 17

Poziom świadomości respondentów na temat budowy obiektów NIMBY w ich sąsiedztwie

Obiekt NIMBY	Tak, wiem	Wiem, ale nie wiem dokładnie gdzie	Nie wiem
S14	77,9	15,3	6,9
A1	69,3	26,3	4,4
Ślaska	37,4	47,5	15,2
Ustronna	69,1	14,4	16,5
Lotnisko	94,0	5,0	1,0
Magazyny	75,2	18,3	6,4
Spalarnia	42,2	20,7	37,1
Hospicjum	59,3	12,4	28,3
Ogółem	65,6	19,8	14,6

W tabeli podano odsetek odpowiedzi, N=879 (15 osób nie udzieliło odpowiedzi na pytanie).

Źródło: opracowanie własne na podstawie badań ankietowych.

Niski poziom świadomości mieszkańców o budowie w ich sąsiedztwie Spalarni i Hospicjum może dziwić, szczególnie w obliczu szeroko zakrojonej akcji informacyjnej władz miasta, jak również licznych doniesień medialnych o trwających protestach. Jednak przyczyny takiego stanu rzeczy dostrzec można

w źródłach, z których respondenci dowiedzieli się o konfliktach (ryc. 45). W strefach wokół Spalarni i Hospicjum, ale także wzdłuż ul. Śląskiej i Ustronnej, zwraca uwagę mała liczba osób, które informacje o konflikcie uzyskały z Internetu, czyli medium które obecnie jest jednym z ważniejszych źródeł wiedzy o sprawach lokalnych dla mieszkańców osiedli.

Ryc. 45. Źródła wiedzy o konfliktach wokół obiektów NIMBY
Źródło: opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

Wśród ankietowanych, którzy wiedzą o mających powstać w ich sąsiedztwie obiektach NIMBY, zdecydowanie przeważa grupa osób, które są niezadowolone z tego faktu – 45% w stosunku do 22% osób które są zadowolone. Największy odsetek niezadowolonych mieszkańców (w tym bardzo niezadowolonych) zamieszkuje przy ul. Śląskiej, planowanej drodze ekspresowej S14 i w okolicy Spalarni (ryc. 46). W tym kontekście można uznać, że szczególne zadowolenie budzi zaś wśród mieszkańców sąsiedztwo Hospicjum i ul. Ustronnej, gdzie odsetek zadowolonych oscyluje wokół 40%. W przypadku Hospicjum, przyczyną tego jest fakt, że jednak spora grupa mieszkańców nie postrzega jego sąsiedztwa za nadto uciążliwe, a w przypadku ul. Ustronnej do stosunkowo wysokiego poziomu zadowolenia może przyczyniać się pozytywne dla mieszkańców zakończenie konfliktu. Jednak jak pokazuje przykład ul. Ustronnej, nawet spełnienie żądań protestujących na etapie planowania inwestycji, nie wyeliminowało zupełnie poczucia niezadowolenia wśród mieszkańców, których grupa stanowi blisko połowę respondentów.

Ryc. 46. Poziom zadowolenia z realizacji inwestycji w sąsiedztwie respondentów

Źródło: opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

Z analizy powodów, dla których ankietowani na takim a nie innym poziomie ocenili swoje zadowolenie z planowanej inwestycji, wyłaniają się dwie grupy przyczyn, które określić można jako przyczyny „altruistyczne” oraz przyczyny „egoistyczne”. I co ciekawe, przyczyny „altruistyczne” wymieniane są głównie przez respondentów zadowolonych z nowego sąsiedztwa, natomiast przyczyny „egoistyczne” – przez respondentów, którzy są niezadowoleni. Przyczyny „altruistyczne” dotyczą przede wszystkim kwestii związanych z szeroko pojętym dobrem miasta i jego mieszkańców. Powodem zadowolenia jest więc najczęściej fakt, że dana inwestycja przyczyni się do rozwoju miasta czy okolicy, polepszenia warunków komunikacyjnych (w przypadku obiektów infrastruktury drogowej), czy jest ogólnie uznawana „za potrzebną” – i jakkolwiek enigmatycznie i ogólnikowo by to nie brzmiało, jest to powód najczęściej wskazywany przez respondentów (tab. 18). Wśród przyczyn zadowolenia mieszkańców, pojawiły się również te, o bardziej osobistym charakterze, szczególnie w przypadku Hospicjum część osób podkreślała, że oni sami, bądź ktoś z ich rodziny będzie mógł w przyszłości z niego skorzystać. Przyczyny „egoistyczne” natomiast, obejmują całe spektrum przewidywanych przez respondentów zagrożeń, które związane są z pojawieniem się niechcianej inwestycji w ich sąsiedztwie. Zagrożenia te odnoszą się głównie do „interesów prywatnych” respondentów i obejmują takie kwestie jak: spadek cen nieruchomości, zagrożenia dla zdrowia, nadmierny hałas, zwiększony ruch samochodów czy np. „ponury widok” i brak terenów rekreacyjnych np. w związku z rozbudową Magazynów na Olechowie.

Wśród przyczyn niezadowolenia, wymieniano również kilkakrotnie fakt braku informacji o planach inwestycyjnych, który został wręcz określony przez respondentów jako „zatajenie” czy „ukrywanie” informacji przed mieszkańcami (przy wytyczaniu drogi ekspresowej S14), co świadczy o daleko posuniętym braku zaufania do władz miasta i osób odpowiedzialnych za realizację inwestycji⁵⁷.

Za skrajnie egoistyczne, można natomiast uznać powody, dla których osoby niezadowolone z bliskiego sąsiedztwa Hospicjum oprotowały tę inwestycję na Julianowie. Blokowanie budowy hospicjum, (które jest nie tyle potrzebne, co wręcz niezbędne miastu), z powodu tego, że „dzieci będą patrzyły na chorych”, „nie chcę, by moje dzieci wychowywały się w TAKIM⁵⁸ sąsiedztwie”, „trudno się cieszyć gdy za ścianą umierają ludzie”, „nie będę mógł grillować w spokoju, bo tam umierają ludzie” czy „będą częste karawany samochodów pogrzebowych”, należy uznać za przejaw skrajnego braku zrozumienia i empatii. Warto w tym miejscu zauważyć również, że część respondentów (którzy zapewne dostrzegali „niestosowność” swojego niezadowolenia z powodu planów budowy hospicjum w ich sąsiedztwie), jako „oficjalne” powody, podała troskę o dobro pensjonariuszy wskazując, iż „hospicjum powinno powstać w otoczeniu zieleni, czyli na obrzeżach miasta” i „takie inwestycje powinny być realizowane za miastem, by chorzy mogli cieszyć się ciszą, spokojem i naturą” – należy podkreślić, że Szpital im. Jordana graniczy z terenami parkowymi, a otoczenie domów jednorodzinnych z powodzeniem uznać można za ciche i spokojne... W tym kontekście, w postawach tych dostrzec można elementy, które w psychologii określane są mianem ingracji⁵⁹ – osoby wskazujące altruistyczne powody swojego niezadowolenia, podnoszą ich (oraz swoją) „atrakcyjność”, liczącym tym samym na większe zrozumienie, akceptację i ewentualnie korzystny obrót spraw, czyli w tym przypadku zlokalizowanie hospicjum z dala od ich domów.

Powodem obojętności respondentów wobec mających powstać w ich sąsiedztwie obiektów NIMBY jest postawa, którą ogólnie określić można jako „ostrożna akceptacja”. Z jednej strony osoby obojętne argumentują, że dany obiekt nie przeszkadza im aż tak bardzo, z drugiej mówią: „gdzieś musi powstać”, a z trzeciej: „nie mam wpływu na to, że jest uciążliwy”. Przyglądając się powodom, które najczęściej wymieniane są w grupach zadowolonych, obojętnych i niezadowolonych respondentów, daje się zauważyć, że stopniowanie zadowolenia z sąsiedztwa obiektu NIMBY (zadowolenie – obojętność – niezadowolenie) jest

---

⁵⁷ Problem zaufania i oceny działania władz w kwestii prowadzenia inwestycji w mieście, omówiony zostanie szczegółowo w dalszej części pracy.

⁵⁸ W cytatach wypowiedzi z kwestionariuszy uwzględniono dokładną formę zapisu, jaką zastosowali respondenci.

⁵⁹ Ingracja jest rodzajem zachowania manipulacyjnego, które polega na „wkradaniu się w łaski” i „przymilaniu się”, co ma na celu wytworzenie w drugiej osobie pozytywnej postawy wobec podmiotu stosującego ingrację (Lis-Turlejska 1980).

Tabela 18

Główne przyczyny zadowolenia, obojętności i niezadowolenia z realizacji inwestycji
w sąsiedztwie respondentów

Poziom zadowolenia	Obiekty infrastruktury drogowej*	Lotnisko	Magazyny	Spalarnia	Hospicjum
ZADOWOLENIE	rozwój miasta, prestż miasta, lepsza komuni- kacja („mniej TIRów”, „mniej kor- ków”, więk- sze bezpie- czeństwo, szybsze do- jazdy), „są potrzebne”,	rozwój miasta, atrakcja, „jest potrzebne”, „mogę wylaty- wać z Łodzi”,	rozwój miasta, rozwój okolicy, inwestycje, nowe miejsca pracy,	względy ekologiczne („mniej śmie- ci”, „mniej wysypisk śmieci”), „będą niższe opłaty”, „jest potrzebna”,	„jest potrzebna”, „osoby z mojej rodziny będą korzystać”, „możliwe że ja będę korzy- stać”,
OBOJĘTNOŚĆ	„gdzieś muszą powstać”, nie przeszkadza aż tak bardzo,	„nie mam wpływu na to, że jest uciąż- liwe”,	„gdzieś muszą powstać”, nie przeszkadza aż tak bardzo, („rzadko jestem w domu”),	„gdzieś muszą powstać”, za mało infor- macji na temat funk- cjonowania,	„gdzieś muszą powstać”,
NIEZADOWOLENIE	nie potrzeba więcej dróg, zwiększony ruch samochodów, brak informacji o rozpoczęciu inwestycji, wyburzenia domów, uciążliwości, „brzydkie widoki”, hałas, choroby, „za blisko domu”, spadek atrakcyj- ności okolicy, spadek cen nieruchomo- ści, zagrożenie dla dzieci,	„jest głośno”,	brak terenów rekreacyj- nych, „ponury widok”, spadek cen nieruchomo- ści, większy ruch samochodów, „za blisko domu”,	„smród”, hałas, „za blisko domu”, szkodliwa dla zdrowia, spadek cen nieruchomo- ści, większy ruch samochodów, „w okolicy jest za dużo in- nych uciążli- wych obiek- tów”,	większy ruch samochodów, „nie jest to moje wymarzone sąsiedztwo”, „dzieci będą patrzeć na umierających i chorych ludzi”.

*S14, A1, ul. Śląska, ul. Ustronna; w cudzysłowie podano dosłowne brzmienie przyczyny wpi-
sanej przez respondenta w kwestionariuszu.

Źródło: opracowanie własne na podstawie badań ankietowych.

równoznaczne ze stopniowaniem określeń: „jest potrzebny” – „gdzieś musi powstać” – „jest za blisko mojego domu”, co uwiadamia istotę syndromu NIMBY (i tym samym potwierdza trafność doboru obiektów do badań). Osoby niezadowolone, z których część zapewne weźmie udział w protestach (bądź w inny sposób da wyraz swojemu niezadowoleniu) wyraźnie mówią o własnych interesach i „własnym podwórku”, podczas gdy pozostali dostrzegają bezwzględną potrzebę zlokalizowania tych obiektów w mieście.

Sam fakt zadowolenia z realizacji danej inwestycji nie stanowi jeszcze o postawie NIMBY, dlatego też należy przyrzeć się strukturze odpowiedzi udzielonych na pytanie o to, czy dany obiekt jest w ocenie respondentów w ogóle potrzebny w mieście. Za odpowiedź definiującą postawę NIMBY należy uznać stwierdzenie: „tak, (obiekt X) jest potrzebny, ale powinien powstać gdzie indziej” (czyli: nie na moim „podwórku”, gdzie obecnie jest planowany), Porównanie poziomu zadowolenia ze stwierdzeniem czy dany obiekt jest potrzebny wyraźnie ukazuje, iż te dwa elementy są ze sobą silnie skorelowane – współczynnik korelacji⁶⁰ $r = -0,35$. W miarę spadku poziomu zadowolenia, wyraźnie wzrasta odsetek osób, które twierdzą, że obiekty NIMBY są potrzebne, ale powinny powstać gdzie indziej, lub w ogóle są niepotrzebne w mieście. Co ciekawe, odsetek osób, które nie mają zdania na ten temat jest najwyższy w grupie osób obojętnych, a w miarę radykalizowania się opinii, odsetek ten spada (ryc. 47).

Ryc. 47. Porównanie poziomu zadowolenia z oceną potrzeby budowy obiektów NIMBY

Źródło: opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

⁶⁰ Korelację obliczono za pomocą współczynnika tau-b Kendalla, korelacja jest istotna na poziomie 0,01 (jednostronnie).

Do inwestycji, które w największym stopniu uznawane są za potrzebne przez mieszkańców sąsiednich terenów, zaliczyć można autostradę A1 (53,6%) i Hospicjum (47,6%), natomiast w największym stopniu jako niepotrzebne określone są: ul. Śląska (15,6%), ul. Ustronna (9,1%) i Magazyny na Olechowie (8,9%). Postawa NIMBY, (czyli potrzeba, ale „nie na moim podwórku”) najczęściej pojawia się w okolicy Spalarni, Lotniska, S14 i ul. Śląskiej – wszędzie tam, postawę NIMBY prezentuje ponad 60% badanych (ryc. 48). Największą trudność w określeniu swojego stanowiska w analizowanej kwestii, mieli mieszkańcy sąsiadujący z Magazynami i Hospicjum – ponad 1/5 nie miała zdania na temat tego czy te obiekty są w ogóle potrzebne w Łodzi.

Ryc. 48. Struktura odpowiedzi respondentów na pytanie o potrzebę budowy obiektów NIMBY
Źródło: opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

Ostatecznie o wystąpieniu syndromu NIMBY decyduje pojawienie się sprzeciwu wobec planów budowy niechcianych obiektów, dlatego też zapytano mieszkańców stref NIMBY o to, czy popierają planowaną inwestycję. Przyglądając się strukturze odpowiedzi respondentów można zauważyć, iż rozpatrując wszystkie badane obiekty odsetek ich zwolenników i przeciwników jest zbliżony – przeważa wręcz (o 3%) grupa osób popierających budowę tych obiektów. Jednak analiza pojedynczych przypadków pozwala wyodrębnić dwie wyraźnie zarysowujące się grupy obiektów (ryc. 49). Pierwszą z nich stanowią obiekty, przy których liczba przeciwników znacznie przeważa nad liczbą zwolenników, do której zaliczają się: ul. Śląska, droga ekspresowa S14, Spalarnia, Magazyny i ul. Ustronna. Natomiast w drugiej grupie (autostrada A1, Hospicjum i Lotnisko) wyraźnie dominuje grupa osób popierająca te inwestycje.

Ryc. 49. Stosunek do obiektów NIMBY

Źródło: opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

Podsumowując, niewątpliwie wpływ na poparcie dla danej inwestycji ma uprzednie uznanie jej za potrzebną, choć należy zauważyć, że nie wyklucza to również możliwości sprzeciwu – wśród przeciwników obiektów NIMBY ponad 3% stanowią respondenci, którzy wcześniej uznali, że te obiekty są potrzebne w mieście (nawet jeśli znajdują się koło ich miejsca zamieszkania). W grupie popierającej planowane inwestycje dominują osoby uznające potrzebę istnienia takich obiektów w Łodzi (ponad 60%), choć ponad 1/3 respondentów pomimo deklarowanego poparcia zauważa, że obiekty te powinny być zlokalizowane gdzie indziej (ryc. 50).

Ryc. 50. Ocena przydatności planowanych inwestycji wśród ich przeciwników i zwolenników

Źródło: opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

Powyższa analiza pozwala stwierdzić, że do ujawnienia się postawy NIMBY wśród respondentów prowadzi szczególna kombinacja trzech czynników. Otóż, syndrom NIMBY występuje u osób, które są niezadowolone z realizowanej inwestycji lub pomimo zadowolenia, uznają ją za potrzebną, ale twierdzą, że powinna znajdować się gdzie indziej i wyrażają swój sprzeciw (ryc. 51). Samo niezadowolenie i skutkujący tym sprzeciw nie wystarcza do określenia takiej postawy jako NIMBY. W sytuacji gdy dany obiekt uznawany jest za zupełnie niepotrzebny, mamy do czynienia z konfliktem lokalizacyjnym. Natomiast gwarancją akceptacji danego projektu jest poparcie i uznanie za potrzebny przy jednoczesnym zadowoleniu z faktu lokalizacji w najbliższym sąsiedztwie. Na poniższym schemacie, uwzględniającym najczęściej pojawiające się kategorie postaw (zgodnie z tab. 19), umieszczono również obojętny stosunek do inwestycji, który może skutkować poparciem, bądź brakiem zdania na temat lokalizacji inwestycji. Osoby przejawiające stosunek obojętny, z reguły nie angażują się w protesty, dlatego też nie uczestniczą w syndromie NIMBY.

Ryc. 51. Najczęstsze kombinacje kategorii postaw prowadzące do wystąpienia syndromu NIMBY

Źródło: opracowanie własne

Tabela 19

Struktura odpowiedzi respondentów na pytania ujawniające syndrom NIMBY

		Poziom zadowolenia							
		Zadowolenie		Obojętność		Niezadowolenie		Suma	
		os.	%	os.	%	os.	%	os.	%
Potrzebny	sprzeciw	0	0,0	3	0,5	5	0,9	8	1,4
	poparcie	100	17,9	45	8,0	6	1,1	151	27
	brak zdania	1	0,2	5	0,9	5	0,9	11	2,0
	suma	101	18,0	53	9,5	16	2,9	170	30,4
Potrzebny, ale w innym miejscu	sprzeciw	3	0,5	14	2,5	158	28,2	175	31,3
	poparcie	12	2,1	55	9,8	17	3,0	84	15,0
	brak zdania	4	0,7	22	3,9	16	2,9	42	7,5
	suma	19	3,4	91	16,3	191	34,1	301	53,8
Niepotrzebny	sprzeciw	0	0,0	1	0,2	31	5,5	32	5,7
	poparcie	1	0,2	0	0,0	0	0,0	1	0,2
	brak zdania	0	0,0	1	0,2	0	0,0	1	0,2
	suma	1	0,2	2	0,4	31	5,5	34	6,1
Brak zdania	sprzeciw	0	0,0	2	0,4	6	1,1	8	1,4
	poparcie	2	0,4	4	0,7	1	0,2	7	1,3
	brak zdania	7	1,3	26	4,6	7	1,3	40	7,1
	suma	9	1,6	32	5,7	14	2,5	55	9,8

Odsetek liczono w stosunku do liczby osób, które jednocześnie udzieliły odpowiedzi na wszystkie analizowane pytania, N=560.

Źródło: opracowanie własne na podstawie badań ankietowych.

Kierując się powyższymi założeniami postawę NIMBY zidentyfikowano łącznie u 223 respondentów, co stanowi blisko 30% badanych. Odsetek Nimbyistów w poszczególnych strefach jest zróżnicowany przyjmując wartości od 8,2% do prawie 47%. Najwięcej Nimbyistów mieszka w strefach wzdłuż S14, ul. Ustronnej i Śląskiej, wokół Magazynów i Spalarni, natomiast zdecydowanie w mniejszym stopniu syndrom NIMBY dotyczy respondentów z okolicy Hospicjum, Lotniska i autostrady A1. W rozkładzie odsetków Nimbyistów w poszczególnych strefach zwraca uwagę pojawienie się po raz kolejny wyraźnego podziału obiektów na te „mniej” i „bardziej” akceptowane (ryc. 52). W obliczu tego, autostradę A1, Lotnisko i Hospicjum można uznać za obiekty w najmniejszym stopniu (spośród badanych) powodujące wystąpienie syndromu NIMBY, choć niewątpliwie również im on towarzyszy.

Ryc. 52. Odsetek Nimbyistów wśród respondentów w strefach NIMBY

Źródło: opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

Na tym etapie analiz, trudno znaleźć uzasadnienie dla tak dużych różnic skali syndromu NIMBY w zaobserwowanych dwóch grupach obiektów. Choć należy podkreślić, że w świetle dotychczasowych badań, pojawienie się takich dużych różnic nie jest niczym niezwykłym. Nawet w badaniach nad poszczególnymi typami obiektów NIMBY, skala zjawiska może być bardzo zróżnicowana. Przykładowo, w pracy poświęconej jedynie ośrodkom pomocy dla osób z problemami⁶¹, odsetek Nimbyistów wahał się w zakresie od 19% do 51% wśród respondentów mieszkających w pobliżu różnych obiektów (por. Jimenez 2005). Dzieje się tak dlatego, gdyż jak już wielokrotnie podkreślano, na wystąpienie syndromu NIMBY wpływa bardzo wiele czynników, które niejednokrotnie wynikają z wybitnie indywidualnego charakteru obiektów NIMBY, społeczności lokalnej i zamieszkiwanego przez nią terytorium, co tym bardziej utrudnia dokonywanie uogólnień. Dlatego też, w dalszej części pracy podjęto próbę zidentyfikowania i scharakteryzowania czynników wpływających na skalę syndromu NIMBY towarzyszącego obiektom NIMBY w Łodzi.

Określając intensywność syndromu NIMBY na badanych obszarach, można się również zastanowić na „trwałości” postaw NIMBY u respondentów. Powszechnie wiadomo, że zmienność poglądów jest właściwa gatunkowi ludzkie-

⁶¹ W pracy L. Jimenez badane były obiekty w nomenklaturze anglojęzycznej określane mianem SNRF (*Special Needs Residential Facilities*) do których zalicza się wszelkiego rodzaju ośrodki świadczące pomoc osobom chorym (w tym psychicznie), uzależnionym bądź upośledzonym społecznie w innym zakresie. Autorka prowadziła badania w Vancouver w latach 2004-2005 (Jimenez 2005).

mu i nie inaczej jest w przypadku sprzeciwu wobec lokalizacji niechcianych inwestycji. Otóż, analizując odpowiedzi respondentów o możliwość zmiany stanowiska w tej kwestii, okazuje się, że ponad 40% Nimbyistów deklaruje gotowość poparcia inwestycji (ryc. 53). Najwięcej osób obecnie protestujących jest w stanie poprzeć plany rozbudowy Lotniska Lublinek (100%), budowę drogi ekspresowej S14 ($\frac{2}{3}$ respondentów) i budowę autostrady A1 (ponad połowa). Natomiast najwięcej osób, które nie widzą szans na zmianę swojego stanowiska mieszka w sąsiedztwie Hospicjum i ul. Ustronnej (w każdym przypadku ponad 60%).

Ryc. 53. Możliwość poparcia obiektów NIMBY wśród respondentów sprzeciwiających się ich budowie

Źródło: opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

Nimbyści deklarujący możliwość poparcia niechcianych inwestycji czynią to jednak pod pewnymi warunkami – i co doskonale oddaje istotę syndromu NIMBY, w przeważającej części warunki te mają charakter finansowego zadośćuczynienia za ewentualne niedogodności wynikające z sąsiedztwa z uciążliwymi obiektami (ryc. 54). Możliwość uzyskania odszkodowania bądź obniżenie podatków od nieruchomości w największym stopniu może wpłynąć na poparcie budowy drogi ekspresowej S14, autostrady A1, ul. Śląskiej i Spalarni oraz rozbudowy Lublinka i Magazynów. Natomiast kwestia uzyskania dodatkowych informacji i zapewnień o braku szkodliwości danych obiektów odgrywa dużą rolę w przypadku Magazynów, Śląskiej, S14 i Spalarni. Wśród innych warunków, szczególnie mieszkańcy ul. Śląskiej, wskazali (co oczywiste) zmianę lokalizacji (przebiegu) planowanej drogi, postawienie ekranów dźwiękochłonnych oraz doprowadzenie kanalizacji i gazu (postawa „coś za coś”). Warto w tym miejscu zacytować również wypowiedź jednego z mieszkańców sąsiedztwa Spalarni, która świadczy o braku zaufania do osób przekonujących do poparcia budowy Spalarni na Widzewie. Otóż respondent stwierdził, że jest w stanie poprzeć ten projekt, „jeżeli pomysłodawcy spalarni zamieszkają obok niej”...

Ryc. 54. Powody, dla których respondenci są skłonni poprzeć budowę obiektów NIMBY
 Źródło: opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

5.3. Determinanty syndromu NIMBY

5.3.1. Wyobrażenia obiektów NIMBY przez okolicznych mieszkańców

Sprzeciw wobec lokalizacji niechcianych inwestycji w bezpośrednim sąsiedztwie terenów mieszkaniowych w głównej mierze jest wyrazem negatywnej opinii na ich temat. Do poznania tych opinii wykorzystano metodę zaczerpniętą z badań psychologicznych (stosowaną również powszechnie w badaniach marketingowych), którą określa się jako *Word Association Method*⁶² – czyli metodę skojarzeń słownych. Jest to metoda zaliczająca się do badań jakościowych o charakterze projekcyjnym, która polega na podaniu słów (określeń), które kojarzą się respondentom z badanym przedmiotem. Adaptując założenia tej metody na grunt badań syndromu NIMBY, poproszono respondentów o wskazanie maksymalnie pięciu słów, które kojarzą im się z danymi obiektami NIMBY oraz o wskazanie, czy skojarzenie to ma charakter pozytywny, czy negatywny. W obliczu ogólnie panującej złej opinii o uciążliwych inwestycjach, nie dziwi fakt, że wśród skojarzeń podanych przez respondentów zdecydowanie przeważały te, o negatywnym znaczeniu (blisko 70%). Najbardziej negatywnym obrazem wśród respondentów charakteryzuje się Lotnisko, Hospicjum i Śląska,

⁶² Metodę (lub: test) skojarzeń słownych stosowaną w psychologii i psychiatrii opracował i stosował Carl Jung na początku XX wieku. Obecnie różne odmiany tej metody (metoda skojarzeń swobodnych, sukcesywnych, kontrolowanych) stosowane są powszechnie w badaniach mających na celu poznanie osobowości, postaw i motywów działania badanych osób na podstawie tego, co one mówią lub piszą.

natomiast stosunkowo pozytywne opinie w tym kontekście uzyskała autostrada A1 – tylko 36% skojarzeń negatywnych z ogólnej liczby skojarzeń z tym obiektem podanych przez respondentów (ryc. 55).

Ryc. 55. Skojarzenia negatywne i pozytywne na temat obiektów NIMBY

Źródło: opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

Skojarzenia podane przez respondentów usystematyzowano według tego, czy mają znacznie pozytywne, czy negatywne i w miarę możliwości połączono we wspólne kategorie, które odpowiadały stosowanym synonimom i określeniom bliskoznacznym (hałas = szum, zgiełk itp.). W przypadku określeń kojarzących się badanym z obiektami NIMBY należącymi do infrastruktury drogowej (droga ekspresowa S14, autostrada A1, ul. Śląska i ul. Ustronna) przeważały skojarzenia negatywne – szczególnie liczne w przypadku S14. Skojarzeniami najczęściej wymienianymi przy okazji planowanych dróg były: hałas, duży ruch samochodów, zanieczyszczenie środowiska, trwające remonty i odory (ryc. 56). W kategorii obejmującej skojarzenia dotyczące dużego natężenia ruchu znalazły się również takie określenia, jak: TIRy, ciężarówki, niebezpieczeństwo czy wypadki. Z drugiej strony, respondenci pozytywnie kojarzyli budowę nowych dróg przede wszystkim z polepszeniem warunków komunikacyjnych w mieście i prowadzeniem inwestycji, które świadczą o rozwoju Łodzi oraz z poprawą bezpieczeństwa komunikacyjnego. Struktura tych skojarzeń ukazuje jak bardzo różne punkty widzenia można mieć na ten sam obiekt w danych kategoriach: polepszenie warunków komunikacyjnych – za duże natężenie ruchu, większe bezpieczeństwo – wypadki itd.

Przyglądając się skojarzeniom z pozostałymi obiektami NIMBY można zauważyć, że w ich przypadku również przeważa liczba skojarzeń negatywnych nad pozytywnymi, oraz że najmniej skojarzeń podano w przypadku Lotniska Lublińek. Lotnisko w największym stopniu kojarzy się negatywnie z hałasem i co ciekawe z zanieczyszczeniem środowiska, natomiast w pozytywnym sensie oznacza dla respondentów poprawę warunków komunikacyjnych i możliwość odbywania podróży (ryc. 57)

Ryc. 56. Skojarzenia pozytywne (A) i negatywne (B) z obiektami NIMBY należącymi do infrastruktury drogowej

Źródło: opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

Ryc. 57. Skojarzenia z wybranymi obiektami NIMBY
(A – Lotnisko, B – Magazyny, C – Spalarnia, D – Hospicjum;
na osiach poziomych oznaczono liczbę skojarzeń)

Źródło: opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

Stosunkowo duża liczba rozmaitych skojarzeń została podana w stosunku do Magazynów na Olechowie, choć i w tym przypadku dominującym skojarzeniem okazał się być hałas, natomiast na drugim miejscu znalazła się kategoria o nazwie „brud”, w której znalazły się wszystkie skojarzenia dotyczące „fruwających śmieci” i „zalegających opakowań”, a także „tumany kurzu” wywoływane przez samochody dostawcze dojeżdżające do magazynów. Pozytywne skojarzenia z Magazynami obejmowały przede wszystkim fakt oferowania pracy oraz inwestycje mające miejsce w okolicy. Warto w tym miejscu zauważyć, że w opozycji do osób, którym bryły budynków kojarzą się z „blaszakami” i stanowią „ponury widok” (ryc. 58), znaleźli się respondenci bardzo pozytywnie oceniający walory architektoniczne Magazynów.

Ryc. 58. Hale magazynowe na Olechowie, listopad 2011 roku – widok z wejścia do klatki schodowej budynku przy ul. Wojewódzkiego (A), widok ogólny (B)

Autor: K. Dmochowska-Dudek

Spalarnia odpadów na Widzewie budzi wśród respondentów zdecydowanie negatywne skojarzenia, wśród których najczęściej pojawiającymi się były „odory” (choć w tej kategorii respondenci „nie przebierali w słowach” używając głównie określenia „smród”) oraz zanieczyszczenie środowiska, brud i hałas. Jedynym pozytywnym skojarzeniem pojawiającym się w wypowiedziach respondentów była szeroko rozumiana „ekologia”. Pewną równowagę w liczbie

kategorii obejmujących skojarzenia pozytywne i negatywne, można dostrzec w przypadku Hospicjum na Julianowie. Poza naturalnymi w tym przypadku skojarzeniami ze śmiercią, starością i cierpieniem, respondenci wśród skojarzeń pozytywnych wymieniali głównie słowa „opieka” i „pomoc”. Co ciekawe, słowo „starość” zostało wielokrotnie wymienione zarówno w kontekście pozytywnym, jak i negatywnym.

Podsumowaniem wyobrażeń na temat obiektów NIMBY może być ich obraz uzyskany w drodze wartościowania z użyciem dyferencjału semantycznego. Subiektywny wizerunek obiektów NIMBY uzyskano zestawiając ze sobą przeciwstawne pary przymiotników w kategoriach wartościujących. Zastosowanie 5-punktowej skali ocen pozwoliło na stworzenie profilu semantycznego każdego z obiektów na podstawie obliczenia średniej arytmetycznej dla każdej pary przymiotników. Uzyskane w ten sposób profile obiektów NIMBY są bardzo zróżnicowane: negatywny obraz przedstawiają profile dla obiektów infrastruktury drogowej – szczególnie ul. Śląskiej i drogi ekspresowej S14, natomiast zdecydowanie pozytywny jest wizerunek Hospicjum, które we wszystkich kategoriach uzyskało średnie oceny powyżej 4 (ryc. 59).

Ryc. 59. Wartościowanie obiektów NIMBY za pomocą dyferencjału semantycznego
Źródło: opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

Wizerunek obiektów NIMBY i zagrożenia, z którymi kojarzą się ludności zamieszkającej najbliżej, znajdują swoje odzwierciedlenie w argumentach wysuwanych przez protestujących przeciwko ich lokalizacji. Najczęściej wymienianymi argumentami były zanieczyszczenie środowiska i hałas⁶³. Na kolejnych miejscach znalazły się obawy związane ze spadkiem cen nieruchomości, zniszczeniem terenów zielonych i pojawieniem się nieprzyjemnych zapachów (ryc. 60). Struktura przedstawionych argumentów w przypadku poszczególnych obiektów, jest w zasadzie zbliżona – jedyne odstępstwo dotyczy Hospicjum, gdzie najważniejsze okazały się: spadek cen nieruchomości w okolicy, szpecący wygląd i utrudnienia w ruchu, choć i tutaj pojawił się argument dotyczący zanieczyszczenia środowiska.

Ryc. 60. Argumenty protestujących przeciw obiektom NIMBY
(A – liczba argumentów ogółem, B – struktura argumentów)

Źródło: opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

⁶³ Rozłączne potraktowanie obu kategorii (hałas jest formą zanieczyszczenia środowiska) wynika z faktu, że w taki właśnie sposób są one traktowane przez respondentów i w debacie publicznej na temat uciążliwych inwestycji.

Gdyby rozpatrywać argumentację protestujących przyjmując założenie, że mamy do czynienia ze zwykłymi konfliktami lokalizacyjnymi, dziwić mógłby fakt, że na pierwszym miejscu znalazło się zagrożenie środowiska, a nie hałas, który tak często pojawiał się przy uzasadnieniu niezadowolenia z faktu lokalizacji uciążliwej inwestycji w najbliższym sąsiedztwie oraz wśród skojarzeń z obiektami NIMBY. Należy jednak pamiętać, że mamy do czynienia z syndromem NIMBY, którego elementem składowym jest to, że Nimbyści często posługują się argumentami nie tyle racjonalnymi co skutecznymi. Trudno wyjaśnić tok rozumowania osób, które twierdzą, że budowa i funkcjonowanie Hospicjum na Julianowie zanieczyści środowisko, jeśli brać tylko pod uwagę jedynie realne zagrożenia wynikające z sąsiedztwa z tego typu obiektem. Jednak, gdy przyjmujemy jako aksjomat fakt, że kwestie związane z ochroną środowiska (które przecież jest „naszym wspólnym dobrem”!!!), są niezwykle „nośnym” argumentem, to stosowanie ich przez osoby zdecydowane nie mieć „na swoim podwórku” hospicjum, jest w zasadzie zrozumiałe. Nimbyści chcą być zrozumiani i chcą by ich działania przyniosły oczekiwany skutek (obiekt NIMBY zniknie z ich sąsiedztwa), dlatego też często stosują uniwersalny zestaw „dobrych argumentów, które przemówią do każdego”: środowisko naturalne zostanie zniszczone, okolica stanie się niebezpieczna i będą utrudnienia w ruchu... Taki sposób argumentowania swojej niechęci do uciążliwych obiektów, ma w zasadzie jeden finał: grupa Nimbystów postrzegana jest jako „niedoinformowani egoiści dbający tylko o swoje własne podwórko”, co prowadzi do tego że ich argumenty bardzo łatwo podważyć, a dyskusja mająca prowadzić do konsensusu, toczy się wokół nieistotnych kwestii.

Jednak argumenty wysuwane przez protestujących są na tyle skuteczne, że jedynie niecałe 16% respondentów jasno deklaruje, że się z nimi nie zgadza, przy podobnym odsetku osób, którym trudno zająć stanowisko w tej kwestii, reszta ankietowanych zgadza się z tymi argumentami, a ponad połowa popiera je wszystkie (ryc. 61). W największym stopniu kwestionowane są argumenty osób protestujących przeciwko rozbudowie Lotniska oraz budowie ul. Ustronnej i Hospicjum. Zarówno wokół Lotniska, jak i Hospicjum zamieszkuje najmniej, wśród respondentów, odsetek Nimbystów, dlatego też rozumiały jest tak duży brak poparcia dla argumentów przeciwników tych obiektów.

Ryc. 61. Stopień poparcia respondentów dla argumentów protestujących

Źródło: opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

Przedstawiając obraz, jaki mają mieszkańcy stref NIMBY na temat uciążliwych obiektów, które mogą pojawić się w ich sąsiedztwie, przeanalizowano również ocenę wpływu pojawienia się obiektów NIMBY na ceny nieruchomości w opinii Nimbystów i zwolenników inwestycji. W najwyższym stopniu, spadku cen obawiają się mieszkańcy okolic ul. Ustronnej, drogi ekspresowej S14 i Spalarni, przy czym wokół Spalarni również ponad połowa osób popierających jej budowę widzi takie zagrożenie (ryc. 62). Jest więc to bardzo poważny problem, gdyż przyjmując proste założenie, że „nieruchomość warta jest tyle, ile ktoś jest gotów za nią zapłacić”, może się okazać, że sąsiedztwo Spalarni odpadów jest niepożądane nie tylko dla osób, które już tam mieszkają, ale również dla ewentualnych nabywców nieruchomości, którzy zrezygnują z ich zakupu. W obliczu takich przewidywań respondentów zrozumiałe staje się oczekiwanie na rekompensatę finansową z powodu „niechcianego sąsiedztwa”.

Ryc. 62. Opinia o wpływie lokalizacji obiektów NIMBY na cenę nieruchomości w ich sąsiedztwie, wśród osób które są im przeciwnie (A) i je popierają (B)

Źródło: opracowanie własne

Z drugiej strony pojawia się również pytanie, jak wiele osób jest gotowych wyprowadzić się z danej okolicy z powodu obiektów NIMBY. Biorąc pod uwagę to kryterium, z najbardziej uciążliwe należy uznać Hospicjum, Lotnisko Lublinek i ul. Ustronną. Z drugiej strony znamienne jest też odsetek osób, które twierdzą, że chętnie by się wyprowadziły, ale na dzień dzisiejszy nie stać ich na to. Najwięcej takich osób zamieszkuje w strefie A1, ul. Ustronnej i S14 (ryc. 63). Udział procentowy tych dwóch grup oraz opinie o wpływie obiektów NIMBY na ceny nieruchomości w poszczególnych strefach, skłaniają do zachowania szczególnej roztropności w gospodarowaniu przestrzenią wokół Spalarni, przy ul. Ustronnej oraz A1 i S14, gdyż istnieje duże ryzyko wystąpienia na tych obszarach negatywnych zjawisk zarówno w wymiarze przestrzennym i społecznym.

Ryc. 63. Struktura odpowiedzi respondentów na pytanie o możliwość przeprowadzki z powodu sąsiedztwa z obiektem NIMBY

Źródło: opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

5.3.2. Wyobrażenia otoczenia obiektów NIMBY

Do bliższego przyjrzenia się wpływowi oceny miejsca zamieszkania na intensywność syndromu NIMBY, skłania podejście stosowane w psychologii środowiskowej, które traktuje o percepcji zmian środowiskowych. Zgodnie z nim, reakcją na nieprzyjemny bodziec środowiskowy (np. pojawienie się źródła hałasu) jest adaptacja, będąca procesem psychologicznym i habituacja określająca proces fizjologiczny (Bell i in. 2004). Zostawiając na boku rozważania dotyczące fizjologii człowieka, warto poświęcić nieco uwagi mechanizmom psychologicznym prowadzącym do przystosowania się do uciążliwości pojawiających się w naszym otoczeniu.

Rozpatrując jako negatywny bodziec pojawienie się w okolicy zamieszkania obiektu NIMBY i związanych z nim uciążliwości, można przyjąć, że mieszkańcy tym intensywniej będą postrzegać go negatywnie, im lepiej oceniają okolicę swojego miejsca zamieszkania. Fakt ten wynika z psychofizycznego prawa Webera-Fechnera, które mówi, iż „(...) natężenie nowego bodźca, niezbędne do tego, aby mógł on zostać spostrzeżony jako różny od poprzedniego bodźca, jest proporcjonalne do siły bodźca poprzedzającego” (Bell i in. 2004). Autorzy jako przykład zastosowania tego prawa podają, że ludność mieszkająca na obszarach o niskim zanieczyszczeniu powietrza, zareaguje natychmiast, gdy zobaczy chmury brązowego smogu, podczas gdy mieszkańcy wielkich miast, w których smog jest częstym zjawiskiem, zareagują dopiero wtedy gdy będą mieć do czynienia z bardzo dużym ładunkiem zanieczyszczeń. Odnosząc przedstawiony przykład do syndromu NIMBY, wizerunek obiektów NIMBY będzie miał bardziej negatywny wydźwięk, jeśli obiekty te będą wyraźnie kontrastować z okolicą, w której mają się znaleźć.

W celu zweryfikowania tego stwierdzenia, przeanalizowano odpowiedzi respondentów na pytania dotyczące problemów, jakie widzą w okolicy miejsca zamieszkania oraz jej ogólnej oceny. Problemy, które respondenci mieli ocenić dotyczyły kwestii związanych z uciążliwościami wynikającymi z sąsiedztwa z obiektami NIMBY (choć sformułowanie pytania nie nasuwało takich skojarzeń). Pytano zatem o kwestie związane z zanieczyszczeniem powietrza, hałasem, emisją odorów itd. – łącznie przedstawiono 8 problemów, które mogą pojawić się w miejscu zamieszkania respondentów.

Za strefę NIMBY w największym stopniu „wolną” od problemów należy uznać okolice drogi ekspresowej S14, natomiast najwięcej problemów wskazywano w sąsiedztwie Lotniska (ryc. 64), co zdaje się częściowo potwierdzać założenie przyjęte na podstawie prawa Webera-Fechnera, gdyż w strefie S14 postawę NIMBY prezentował najwyższy odsetek respondentów, natomiast wokół Lotniska – najniższy. Oczywiście, należy zachować dużą ostrożność w stosowaniu tego prawa jako jedyne go czynnika wyjaśniającego intensywność syndromu NIMBY – jest ono w tym przypadku raczej pewną prawidłowością, niż regułą. Potwierdza to bliższa analiza pozostałych stref – szczególnie na Olechowie, gdzie jak podkreślali sami respondenci jest duże nagromadzenie uciążliwych obiektów, co przekłada się na dużą liczbę problemów identyfikowanych na tym obszarze, a nie znajduje odbicia w niskim odsetku Nimbystów.

Ryc. 64. Suma odpowiedzi respondentów wskazujących na brak problemów w okolicy miejsca zamieszkania

Źródło: opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

Problemy, które wśród respondentów budzą największy niepokój to zanieczyszczenie powietrza i hałas, które najczęściej uznawane były za problem ważny lub bardzo ważny w poszczególnych strefach NIMBY, najlepiej pod tym względem oceniana była okolica Hospicjum. Interesujące jest porównanie w tym kontekście sąsiadujących ze sobą stref: A1 i Magazynów. Otóż, mieszkańcy

nowego osiedla wielorodzinnego przy Magazynach w znacznie mniejszym stopniu dostrzegali ważność problemów związanych z zanieczyszczeniem powietrza i hałasem niż respondenci mieszkający kilkaset metrów dalej w strefie autostrady A1 (ryc. 66). Może to wynikać z obiektywnie lepszych warunków mieszkaniowych (wewnętrznych i zewnętrznych), które cechują nowopowstałe osiedle i przekładają się na korzystniejszą ich ocenę subiektywną.

Zaobserwowane prawidłowości znajdują swoje odbicie w ocenie okolicy miejsca zamieszkania wykonanej za pomocą dyferencjału semantycznego zestawiającego przymiotniki w kategorii morfologicznych (ład – nieład, dużo zieleni – mało zieleni) i wartościujących (ładna – brzydka, cicha – głośna i bezpieczna – niebezpieczna). Uzyskany obraz pozwala stwierdzić, że średnia ocena dla wszystkich stref jest gorsza niż średnia ocena okolicy miejsca zamieszkania respondentów nie sąsiadujących z obiektami NIMBY (wynik z badań pilotażowych). Ogólnie, badane kategorie oceniane były raczej pozytywnie: do bardzo dobrze ocenianych stref zaliczyć można S14 i Hospicjum, zaś do najgorzej (choć nadal oceny oscylowały wokół średnich wartości) – Lotnisko i Ustronną. Również ta metoda uwidacznia różnice pomiędzy ocenami sąsiadujących ze sobą okolic Magazynów i autostrady A1 (ryc. 65).

Ryc. 65. Wartościowanie przestrzeni stref NIMBY za pomocą dyferencjału semantycznego
Źródło: opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

Ryc. 66. Liczba respondentów, którzy dany problem uznali za ważny i bardzo ważny w swojej okolicy

Źródło: opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

5.3.3. Wpływ odległości od niechcianych inwestycji na intensywność syndromu NIMBY

Na początku lat 90. XX wieku, kiedy to w badaniach syndromu NIMBY większą uwagę poświęcano wpływowi odległości na intensywność syndromu M. Dear (1992) wyraźnie podkreślił znacznie tego czynnika:

„(...) there is one universal factor in all NIMBY conflicts: geographical proximity... the closer residents are to an unwanted facility, the more likely they are to oppose it.”

Autor oparł swoje spostrzeżenia na porównaniu uciążliwości obiektu NIMBY do tzw. efektów zewnętrznych (*externalities*), które są zjawiskiem funkcjonującym głównie w ekonomii, i które polega na przeniesieniu części kosztów lub korzyści (w przypadku obiektów NIMBY można mówić jedynie o kosztach) funkcjonowania jednego podmiotu na inne, bez zapewnienia rekompensaty – koszty indywidualne i społeczne nie pokrywają się⁶⁴ (por. Begg i in. 1997). Zastosowanie teorii kosztów zewnętrznych do uciążliwości generowanych przez obiekt NIMBY, pozwoliło na wykreślenie pola efektów zewnętrznych i odpowiadającej mu krzywej, która określa spadek negatywnego wpływu obiektu NIMBY na sąsiedni teren wraz ze wzrostem odległości. Geograficzny kontekst niniejszej pracy wymaga zweryfikowania prawidłowości stwierdzonej przez M. Deara na gruncie przeprowadzonych badań.

Analizie poddano rozkład odpowiedzi na trzy pytania definiujące postawę NIMBY: ocenę poziomu niezadowolenia z sąsiedztwa z obiektem NIMBY, określenie tego czy jest potrzebny w Łodzi czy też nie, oraz stopień jego poparcia. Porównanie przeprowadzono dla czterech kategorii odległości respondentów od obiektu NIMBY: poniżej 100 metrów (umowna granica „bezpośredniego sąsiedztwa”), 100–500 metrów (sąsiedztwo obiektów NIMBY), 500 metrów – 1 kilometr (okolice wyznaczone przez granice ustalonych stref NIMBY – część respondentów mieszkająca w strefach, część poza nimi) oraz powyżej 1 kilometra (w przeważającej części respondenci spoza stref NIMBY, ale mieszkający w ich pobliżu). Uzyskane wyniki jednoznacznie potwierdzają wpływ odległości (czy raczej bliskości, ang. *proximity*) obiektu NIMBY na intensywność postaw definiujących syndrom NIMBY. Wraz ze wzrostem odległości wyraźnie wzrasta odsetek mieszkańców zadowolonych z lokalizacji obiektów NIMBY, oraz odsetek respondentów, którzy uważają je za bezwzględnie potrzebne w mieście, co skutkuje również wyraźnym wzrostem poparcia dla realizacji planowanych inwestycji (ryc. 67). Przekłada się to na rozkład odsetków Nimbystów i zwolenników obiektów NIMBY w poszczególnych kategoriach odległości: wraz z jej wzrostem następuje zupełne odwrócenie proporcji pomiędzy rozpatrywanymi grupami (ryc. 68).

---

⁶⁴ Obecnie, coraz częściej w kontekście kosztów zewnętrznych rozpatrywane są kwestie związane z zanieczyszczeniem środowiska.

Ryc. 67. Struktura odpowiedzi na pytania dotyczące zadowolenia (A), potrzeby budowy (B) i poparcia (C) obiektów NIMBY w zależności od odległości miejsca zamieszkania respondentów (Odsetki nie sumują się do 100%, gdyż na wykresach nie umieszczono braków odpowiedzi)

Źródło: opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

Ryc. 68. Odsetek Nimbyistów i zwolenników wg odległości miejsca zamieszkania od obiektów NIMBY

Źródło: opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

5.4. Zaangażowanie respondentów w konflikty

Konflikt nie jest stanem, jest natomiast procesem – zjawiskiem dynamicznym, które często cechuje pewna cykliczność. Długość trwania konfliktów uzależniona jest od szeregu czynników. Długotrwałe konflikty występują w sytuacji, gdy przeciwnicy nie w pełni zdefiniowali swoje cele, lub gdy strony dążą do osiągnięcia szerokiej gamy celów. Jasno określone i wyraźnie wyartykułowane cele pozwalają położyć kres konfliktowi w sytuacji osiągnięcia ich przez jedną ze stron. Kolejnym czynnikiem sprzyjającym zakończeniu konfliktu jest z jednej strony centralizacja władzy w grupach konfliktowych, a z drugiej – wewnętrzna integracja tych grup. Pozwala to przywódcom grup konfliktowych na przekonanie ich członków o celowości zakończenia konfliktu (Turner 2004). Niezależnie od długości trwania, M. Dear w swojej pracy z 1976 roku, wyróżnił 3 podstawowe fazy konfliktu o charakterze NIMBY:

- **I FAZA:** informacje o proponowanej inwestycji są zarzewiem konfliktu; przeciwnicy inwestycji wyrażający głośno sprzeciw stanowią niewielką grupę mieszkającą najbliżej planowanego przedsięwzięcia.

- **II FAZA:** grupa przeciwników powiększa się; debata przenosi się w sferę publiczną; strony wyrażają zrationalizowane i zobiektywizowane argumenty.

- **III FAZA:** rozpoczyna się proces arbitrażowy z wykorzystaniem profesjonalnych narzędzi, który ma na celu doprowadzenie do rozwiązania konfliktu; konsensus często jest stanem nietrwałym; strona uzyskująca przewagę dąży do zachowania swojej pozycji.

Blisko ćwierć wieku później S. Lesbirel i D. Shaw (2000) przedstawili schemat narastania syndromu NIMBY w formie niewiele różniącej się od modelu

M. Deara wskazując, iż na początku inwestorzy znajdują miejsce lokalizacji inwestycji, następnie lokalna społeczność dowiaduje się o podjętej decyzji lokalizacyjnej (często bez przeprowadzenia z nią konsultacji) i obawia się negatywnych efektów towarzyszących realizacji projektu. Faza ta charakteryzuje się tym, że lokalna społeczność jest nastawiona sceptycznie do instytucji związanych z podjęciem decyzji lokalizacyjnej i często postrzega ich działania jako nielegalne, co z kolei skutkuje przejściem do kolejnej fazy, w trakcie której lokalna społeczność organizuje się i posługując się protestami i budowaniem koalicji stara się zwiększyć szanse na zablokowanie realizacji projektu. Intensyfikacja konfliktu powoduje, że inwestorzy i zainteresowane instytucje nie radzą sobie z protestami mieszkańców, a często podejmowane próby porozumienia prowadzą do wzrastania oporu wśród mieszkańców. Jako ostatnią fazę syndromu NIMBY autorzy wskazują fakt wstrzymania lub zaniechanie realizacji inwestycji.

Najbardziej widoczną (szczególnie dla obserwatorów „z zewnątrz”), i zarazem spektakularną, fazą syndromu NIMBY jest pojawienie się konfliktu, którego wyrazem stają się protesty mieszkańców zagrożonych sąsiedztwem obiektu NIMBY. Można przyjąć, że o intensywności konfliktu świadczy poziom wiedzy na ich temat oraz stopień i forma zaangażowania. Przyglądając się świadomości mieszkańców terenów położonych najbliżej obiektów NIMBY o trwających sporach można zauważyć, że jej poziom jest zróżnicowany (ryc. 69). W największym stopniu (ponad 75%) wiedzę o konfliktach deklarują respondenci strefy wzdłuż drogi ekspresowej S14 oraz wzdłuż planowanej autostrady A1 (ponad 70%), w najmniejszym zaś – wokół Spalarni i Magazynów na Olechowie (mniej niż połowa respondentów). Za przyczynę tej sytuacji uznać należy w ogóle fakt posiadania wiedzy o mających powstać w sąsiedztwie respondentów, obiektach NIMBY. Jeśli respondenci nie wiedzą o tym, że w ich sąsiedztwie powstanie Spalarnia, nie wiedzą również o toczących się wokół tego faktu sporach.

Ryc. 69. Świadomość o konfliktach toczących się wokół lokalizacji obiektów NIMBY

Źródło: opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

Wyrazem intensywności konfliktu może być również liczba osób, które się w niego angażują. W konflikty wokół badanych obiektów NIMBY, najwięcej respondentów zaangażowało się w strefie wzdłuż drogi ekspresowej S14 (ponad 40 osób) i wzdłuż ul. Śląskiej (prawie 30 osób) – ryc. 70. Może nie są to znaczące wielkości, jednak należy pamiętać, że dane te dotyczą tylko respondentów i to jedynie tej ich części, która zadeklarowała wiedzę o tym, że w pobliżu ich miejsca zamieszkania powstaną lub mają powstać obiekty NIMBY. Najczęstszą formą zaangażowania respondentów w toczące się konflikty, było podpisywanie różnego rodzaju skarg, petycji i pism kierowanych do władz miasta oraz w przypadku ul. Śląskiej i Spalarni udział w pikietach organizowanych przez lokalnych działaczy. Część respondentów deklaruowała również udział w zebraniach mieszkańców, które miały na celu wypracowanie strategii w walce z niechcianymi inwestycjami.

Ryc. 70. Zaangażowanie respondentów w konflikty wokół obiektów NIMBY

Źródło: opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

Podsumowując należy zauważyć, że wyniki badań przeprowadzonych wśród mieszkańców terenów położonych w bezpośrednim sąsiedztwie niechcianych inwestycji, jednoznacznie (również w opinii respondentów) potwierdzają naturę NIMBY toczących się konfliktów, która wynika ze skali protestów. Respondenci wyraźnie wskazali, że osobami protestującymi przeciwko obiektom NIMBY są mieszkańcy terenów sąsiadujących z nimi lub co najwyżej mieszkańcy całego

osiedla (ryc. 71) – które szczególnie w przypadku S14 i ul. Śląskiej obejmują niewielkie jednostki: m. in. Mikołajew, Zimna Woda, Kochanówek, Smulsko (S14) czy Kowalszczyzna i Młynek (ul. Śląska). W obliczy takiej tendencji, zwraca uwagę fakt, że w strefie wokół Spalarni ponad połowa respondentów stwierdziła, iż w konflikt zaangażowani są mieszkańcy całego miasta, co może wynikać nie tyle z charakteru samego obiektu NIMBY, ile z „popularności” problemu wśród mieszkańców Łodzi, który jest efektem licznych doniesień medialnych na ten temat i stosowanych form protestu. Mieszkańcy terenów położonych w sąsiedztwie Spalarni kilkakrotnie brali udział w dobrze zorganizowanych pikietach (głównie pod urzędem miejskim) i uczestniczyli w zebraniach radnych, co nie uszło uwadze mediów i przypadkowych przechodniów w centrum Łodzi. Dzięki temu, protestującym udało się wciągnąć do debaty publicznej na ten temat spore grono osób spoza Widzewa, które przyjmując powszechnie panujący pogląd, że „Spalarnia jest szkodliwa”, poparły protestujących.

Ryc. 71. Struktura odpowiedzi respondentów na pytanie o to, kto według nich protestuje przeciwko obiektom NIMBY

Źródło: opracowanie własne na podstawie badań ankietowych

5.5. Profil Nimbystów

5.5.1. Model regresji logistycznej

Do opracowania profilu Nimbystów wykorzystano metodę regresji logistycznej⁶⁵, która pozwala oszacować prawdopodobieństwo pojawienia się syndromu NIMBY u osób z pewnym wskazanym przez model zestawem cech. Stworzenie profilu Nimbystów z jednej strony stanowi syntetyczne podsumowanie analiz prowadzonych we wcześniejszych rozdziałach, z drugiej natomiast, ma za zadanie ujawnienie tych grup społecznych, które są najbardziej narażone na wystąpienie syndromu, co z kolei można z powodzeniem wykorzystać w procesie podejmowania decyzji lokalizacyjnych. Ponadto, profil stworzony w badanych warunkach (syndrom NIMBY w przestrzeni wielkomiejskiej – w Łodzi) stanowić może pewien punkt odniesienia dla dalszych badań – wykonywanych w innych miastach, dotyczących innych obiektów itp.

Pod wieloma względami regresja logistyczna jest podobna do wielorakiej regresji liniowej, jednak w przypadku regresji logistycznej zmienna zależna ma charakter dychotomiczny, a estymacja parametrów modelu regresyjnego odbywa się przy użyciu metody największej wiarygodności w miejsce metody najmniejszych kwadratów (Moczko 2008). Jak podaje W. Szymczak (2008) funkcja logistyczna jest zależnością „(...) między wartościami czynnika ryzyka i prawdopodobieństwem wystąpienia badanego przez nas zdarzenia”. Zastosowanie regresji logistycznej w prowadzonych badaniach miało więc na celu udzielenie odpowiedzi na pytanie, które zmienne charakteryzujące respondentów istotnie wpływają na postawę NIMBY – zmienna zależna dychotomiczna przyjmująca dwie wartości: 0 – akceptacja „niechcianych obiektów”, 1 – postawa NIMBY. Ponadto utworzony model pozwala na określenie prawdopodobieństwa przyjęcia postawy NIMBY u osób z określonym zestawem cech. Model regresji logistycznej wiążący prawdopodobieństwo ze zmiennymi wyjaśniającymi przyjmuje postać równania:

$$P(Y = 1/x_1, x_2, \dots, x_k) = \frac{e^{(a_0 + \sum_{i=1}^k a_i x_i)}}{1 + e^{(a_0 + \sum_{i=1}^k a_i x_i)}},$$

gdzie:

a_i , $i = 0, \dots, k$ – współczynniki regresji

$x_1, x_2, \dots, x_k$ – zmienne niezależne, które mogą być mierzalne lub jakościowe (Mach 2010).

Prawa strona równania określa warunkowe prawdopodobieństwo, że zmienna Y przyjmie wartość 1 dla wartości zmiennych niezależnych $x_1, x_2, \dots, x_k$, co oznacza, że funkcja logistyczna przyjmuje wartości od 0 do 1. Liczebność próby

⁶⁵ Podstawy teoretyczne budowy modelu regresji logistycznej szczegółowo opisano w rozdziale wstępnym.

określa warunek, że $n > 10(k + 1)$, gdzie k jest liczbą parametrów analizowanych zmiennych.

W modelu logistycznym estymacja współczynników regresji $a_0, a_1, \dots, a_k$ odbywa się za pomocą metody największej wiarygodności (nie może być tu stosowana metoda najmniejszych kwadratów, która zakłada stałości wariancji, gdyż w przypadku zmiennej dychotomicznej warunek ten nie jest spełniony), która maksymalizuje funkcję wiarygodności, czyli iloczyn prawdopodobieństw pojawienia się poszczególnych obserwacji z próby przy danych parametrach modelu. W związku z tym, stopień wiarygodności modelu odpowiada stopniowi dopasowania modelu do analizowanych danych. Miarą wiarygodności modelu jest statystyka testu ilorazu wiarygodności wyrażona wzorem:

$$2(\ln L_{MP} - \ln L_{MZ}),$$

gdzie:

$\ln L_{MP}$ – logarytm funkcji wiarygodności dla modelu pełnego,

$\ln L_{MZ}$ – logarytm funkcji wiarygodności dla modelu zredukowanego (Mach 2010).

Dla doskonałego modelu, którego wiarygodność wynosi 1, wyrażenie $-2\ln L=0$. Statystyka testu ilorazu wiarygodności dla dużych prób z założenia ma rozkład χ^2 z liczbą stopni swobody równą liczbie zmiennych objaśniających w modelu pełnym. Statystyka ta pozwala zatem stwierdzić, które zmienne można usunąć z modelu. W modelu logistycznym istotność poszczególnych współczynników oceniana jest także za pomocą statystyki Walda, jednak w tym przypadku nie jest wymagane tworzenie dwóch modeli regresji (pełnego i zredukowanego) – im wyższa wartość statystyki, tym mocniejsze są podstawy do uznania istotności oszacowanego współczynnika. Wartości oszacowanych współczynników nie podlegają interpretacji i mają jedynie na celu podjęcie decyzji, które zmienne włączyć do modelu. Najczęściej odrzucamy zmienne objaśniające, dla których p -wartość testu jest większa od ustalonego poziomu istotności. Przy estymacji modelu regresji logistycznej ustala się wyższy poziom istotności niż stosowany zazwyczaj w testowaniu hipotez 5% – zaleca się wybór $\alpha = 25\%$ (Mach 2010).

Jak już zaznaczono model regresji logistycznej pozwala określić prawdopodobieństwo wystąpienia badanego zjawiska. Podstawę oceny prawdopodobieństwa stanowi interpretacja parametru nazywanego ilorazem szans (*odds ratio*) oznaczanego symbolem OR lub $\text{Exp}(B)$, który jest estymatorem ryzyka względnego i wyrażany jest wzorem:

$$e^{\alpha_j} = e^{\alpha_0 + \alpha_1 X_1 + \dots + \alpha_k X_k},$$

gdzie e^{α_j} to relatywna zmiana możliwości wystąpienia zdarzenia pod wpływem czynnika opisanego przez zmienną X_1 . Jeśli $e^{\alpha_j} > 1$, to czynnik opisywany przez zmienną X_j będzie zwiększać szansę wystąpienia badanego zjawiska, natomiast

gdy $e^{\alpha_j} < 1$, dany czynnik będzie ograniczać możliwość wystąpienia danego zjawiska, przy kontrolowanym wpływie pozostałych zmiennych uwzględnionych w równaniu. Wartość $e^{\alpha_j} = 1$ oznacza brak wpływu danego czynnika. W przypadku zmiennej zależnej zero-jedynkowej wartość e^{α_j} oznacza ile razy wzrasta iloraz szans dla wartości zmiennej zależnej równej 1 (Mach 2010).

Model regresji logistycznej określającej profil Nimbystów zbudowano dla grupy 412 respondentów, którzy zostali wybrani spośród 894 ankietowanych w oparciu o to, czy są Nimbystami czy też zwolennikami planowanych inwestycji, zaliczając 223 osoby do grupy Nimbystów oraz 189 osób do grupy zwolenników. Uzyskano w ten sposób zmienną zależną o charakterze dychotomicznym przedstawiającą dwie skrajne postawy mieszkańców wobec planów budowy obiektów NIMBY w ich sąsiedztwie. Pozostała część respondentów (nie włączona do budowy modelu) to osoby, których charakterystyka nie pozwala zaklasyfikować ich ani do Nimbystów ani do zwolenników. Najczęściej osoby te, zajmują stanowisko obojętne wobec lokalizacji obiektów NIMBY i nie angażują się w konflikty oraz akcje protestacyjne.

Wybór zmiennych, które mają zostać włączone do modelu, oparto na podstawach teoretycznych i prawidłowościach zaobserwowanych w dotychczas przeprowadzonej analizie. Zdecydowano poddać analizie 16 cech ujętych w trzech grupach: grupa 1 – cechy demograficzne, społeczne, ekonomiczne, grupa 2 – miejsce zamieszkania i grupa 3 – poglądy (tab. 20). Regresja logistyczna pozwala wśród wskazanych cech znaleźć istotne statystycznie predyktory przyjęcia postawy NIMBY.

Na potrzeby estymacji pierwotne zmienne posiadające więcej niż dwie kategorie przekształcono w nowe zmienne fikcyjne zero-jedynkowe (przypisując wartość 1 gdy dana kategoria występuje oraz 0 gdy nie występuje – *dummy variables*) w wyniku czego otrzymano zestaw 43 nowych zmiennych (tab. 21). Utworzenie zmiennych fikcyjnych dla cech wyrażonych na skali porządkowej z jednej strony spowodowało utratę informacji o uporządkowaniu kategorii odniesienia, z drugiej natomiast, pozwoliło na wnikliwszą analizę poszczególnych kategorii. Kodowanie zero-jedynkowe zmiennych nominalnych polega na przypisaniu nowym zmiennym wartości „1” gdy cecha występuje i „0” w pozostałych przypadkach. Przykładowo, pierwotna zmienna binarna DSE1 (płeć) została zakodowana jako zmienna DSE1_1 dla wartości „kobieta”, w związku z czym, wszystkim kobietom przypisano wartość „1” natomiast mężczyznom „0”. Jak już wspomniano, w przypadku zmiennych, które pierwotnie nie mają charakteru binarnego, kodowanie zerojedynkowe wymaga utworzenia nowych zmiennych. I tak zmienna DSE7 (ocena sytuacji materialnej), która przyjmuje 3 wartości – „źle”, „średnio”, „dobrze”, została zakodowana jako DSE7_0 – osobom oceniającym źle swoją sytuację materialną przypisano wartość „1”, pozostałym „0”, DSE7_1 – osobom oceniającym swoją sytuację materialną jako średnią przypisano „1”, pozostałym „0” i wreszcie DSE7_2 – osobom dobrze oce-

Tabela 20

Zmienne niezależne analizowane w modelu regresji logistycznej

Lp.	Kod zmiennej	Nazwa zmiennej	Kategorie
1	2	3	4
CECHY DEMOGRAFICZNE, SPOŁECZNE, EKONOMICZNE			
1	DSE1	Płeć	1 – kobieta, 2 – mężczyzna,
2	DSE2	Wiek (lata)	1 – poniżej 19, 2 – 19–24, 3 – 25–34, 4 – 35–44, 5 – 45–54, 6 – 55–64, 7 – powyżej 64,
3	DSE3	Stan cywilny	1 – w związku (zamężna/zonaty), 2 – samotny (panna/kawaler, w separacji, rozwiedziony/a, wdowa/wdowiec),
4	DSE4	Liczba dzieci	0 – bezdzietny, 1 – 1 dziecko i więcej,
5	DSE5	Wykształcenie	1 – niskie (zasadnicze zawodowe i poniżej), 2 – średnie (średnie, policealne), 3 – wyższe (wyższe zawodowe, wyższe),
6	DSE6	Praca zawodowa	1 – nie, 2 – tak,
7	DSE7	Ocena sytuacji materialnej	1 – złe, 2 – średnio, 3 – dobrze,
MIEJSCE ZAMIESZKANIA			
8	MZM1	Długość zamieszkania (lata)	1 – poniżej 5, 2 – 5–9, 3 – 10–14, 4 – 15–20, 5 – 20 i więcej,
9	MZM2	Ocena okolicy	1 – zła, 2 – średnia, 3 – dobra,
10	MZM3	Forma własności mieszkania	1 – mieszkanie wynajmowane, 2 – mieszkanie własne, 3 – własny dom,
11	MZM4	Uczestnictwo w życiu sąsiedzkim	1 – nie, 2 – tak,
12	MZM5	Zainteresowanie planem zagospodarowania	0 – brak, 1 – średnie, 2 – duże,

Tabela 20 (c. d.)

1	2	3	4
POGLĄDY			
13	POG1	Poglądy polityczne	1 – PO-PSL, 2 – inne, 3 – brak,
14	POG2	Informacja od władz	1 – wystarczająco wcześnie, 2 – za późno, 3 – nie przekazywane,
15	POG3	Ocena reprezentacji interesów	1 – tak, 2 – tak i nie, 3 – nie,
16	POG4	Możliwość ograniczenia praw własności	1 – tak, 2 – nie, 3 – brak zdania.

Źródło: opracowanie własne.

niającym swoją sytuację materialną przypisano „1”, a pozostałym „0”. Do modelu regresji logistycznej włączono wszystkie zmienne z wyjątkiem zmiennych fikcyjnych oznaczonych numerem „0”, gdyż stanowią one grupy referencyjne analizowanych zmiennych (por. Jackowska 2011). Uzyskane zmienne poddano estymacji z wykorzystaniem narzędzi analiz regresji logistycznej dostępnych w pakiecie *IBM SPSS Statistics 21*.

Wybór zmiennych do modelu oparto na statystyce Walda wykonanej dla 43 badanych zmiennych, gdyż przyjęto założenie, że wszystkie zmienne mogą mieć wpływ na przyjęcie postawy NIMBY. Przy ustalonym poziomie istotności $p = 0,25$, do dalszego modelowania włączono 14 zmiennych objaśniających, dla których spełniony jest warunek, że $p < 0,25$ (tab. 22). Uzyskana liczebność próby spełnia również warunek $N > 10(k + 1)$, gdzie k jest liczbą parametrów (14): $412 > 150$, co pozwala na wykorzystanie wszystkich zmiennych w budowanym modelu.

Wybrane zmienne poddano ocenie pod kątem występowania współliniowości (ang. *collinearity*), co jest zjawiskiem niepożądanym w modelu regresji logistycznej, gdyż prowadzi do zawyżonego oszacowania współczynników i dużych wartości błędów standardowych. Do oceny współliniowości zastosowano współczynnik VIF_i (ang. *variance inflation factor*), który informuje o tym, o ile wariancje współczynników są zawyżone z powodu zależności liniowych w badanym modelu regresji. Otrzymane wyniki (tab. 23) wskazują na brak współliniowości zmiennych, gdyż wartości współczynnika VIF_i w przypadku większości zmiennych tylko nieznacznie przekraczają 1, która to wartość odpowiada brakowi współliniowości zmiennych.

Tabela 21

Kodowanie zero-jedynkowe zmiennych objaśniających w modelu regresji logistycznej

Lp.	Kod zmiennej	Kategoria odniesienia zmiennej
1	DSE1_1	płeć: kobieta
2	DSE2_0*	wiek: poniżej 25 lat
3	DSE2_1	wiek: 25–34 lat
4	DSE2_2	wiek: 35–44 lat
5	DSE2_3	wiek: 45–54 lat
6	DSE2_4	wiek: 55–64 lat
7	DSE2_5	wiek: 65 lat i więcej
8	DSE3_1	stan cywilny: w związku
9	DSE4_1	dzieci: tak
10	DSE5_0*	wykształcenie: niskie
11	DSE5_1	wykształcenie: średnie
12	DSE5_2	wykształcenie: wyższe
13	DSE6_1	praca: tak
14	DSE7_0*	sytuacja materialna: zła
15	DSE7_1	sytuacja materialna: średnia
16	DSE7_2	sytuacja materialna: dobra
17	MZM1_0*	czas zamieszkania: 0–4
18	MZM1_1	czas zamieszkania: 5–9
19	MZM1_2	czas zamieszkania: 10–14
20	MZM1_3	czas zamieszkania: 15–19
21	MZM1_4	czas zamieszkania: 20 i więcej
22	MZM2_0*	ocena okolicy: zła
23	MZM2_1	ocena okolicy: średnia
24	MZM2_2	ocena okolicy: dobra
25	MZM3_0*	mieszkanie: wynajmowane
26	MZM3_1	mieszkanie: własne
27	MZM3_2	dom: własny
28	MZM4_1	życie sąsiedzkie: tak
29	MZM5_0*	zainteresowanie mpzp: brak
30	MZM5_1	zainteresowanie mpzp: średnie
31	MZM5_2	zainteresowanie mpzp: duże
32	POG1_0*	poglądy polityczne: brak
33	POG1_1	poglądy polityczne: PO-PSL
34	POG1_2	poglądy polityczne: inne
35	POG2_0*	informacja od władz: wystarczająco wcześniej
36	POG2_1	informacje od władz: za późno
37	POG2_2	informacje od władz: nie przekazywane
38	POG3_0*	reprezentowanie interesu: tak
39	POG3_1	reprezentowanie interesu: tak/nie
40	POG3_2	reprezentowanie interesu: nie
41	POG4_0*	ograniczenie prawa własności: tak
42	POG4_2	ograniczenie prawa własności: nie
43	POG4_3	ograniczenie prawa własności: brak zdania

* Zmienne stanowiące kategorie odniesienia predyktorów skategoryzowanych.

Źródło: opracowanie własne.

Tabela 22

Wyniki estymacji zmiennych modelu regresji logistycznej

Lp.	Zmienna	B	Błąd standardowy	Wald	df	Istotność	Exp(B)
1	DSE1_1	0,463	0,257	3,245	1	0,072	1,589
2	DSE2_5	0,842	0,408	4,247	1	0,039	2,320
3	DSE3_1	0,780	0,268	8,453	1	0,004	2,181
4	DSE4_1	0,454	0,246	3,417	1	0,065	1,574
5	DSE5_1	0,472	0,255	3,434	1	0,064	1,604
6	DSE7_1	0,821	0,255	10,409	1	0,001	2,273
7	MZM1_2	0,753	0,410	3,371	1	0,066	2,124
8	MZM2_1	-0,912	0,266	11,787	1	0,001	0,402
9	MZM5_2	0,999	0,268	13,878	1	0,000	2,715
10	POG1_2	0,438	0,273	2,567	1	0,109	1,549
11	POG2_1	2,548	0,536	22,587	1	0,000	12,783
12	POG2_2	2,738	0,560	23,859	1	0,000	15,449
13	POG3_2	0,525	0,253	4,305	1	0,038	1,690
14	POG4_1	0,916	0,256	12,827	1	0,000	2,500
	Stała	-4,905	0,676	52,659	1	0,000	0,007

Źródło: opracowanie własne (SPSS).

Tabela 23

Wartość współczynnika VIF_i dla zmiennych objaśniających w modelu regresji logistycznej

Lp.	Zmienna	VIF _i
1	DSE1_1 płeć: kobieta	1,099
2	DSE2_5 wiek: 65 i więcej	1,039
3	DSE3_1 st. cyw.: w związku	1,081
4	DSE4_1 dzieci: tak	1,095
5	DSE5_1 wykształcenie: średnie	1,074
6	DSE7_1 syt. mat.: średnia	1,057
7	MZM1_2 czas zamieszkania: 10–14	1,056
8	MZM2_1 ocena okolicy: średnia	1,093
9	MZM5_2 zainteresowanie mpzp: duże	1,080
10	POG1_2 poglądy polit.: inne	1,035
11	POG2_1 inf. od władz: za późno	2,502
12	POG2_2 inf. od władz: nie przekazywane	2,679
13	POG3_2 reprezentowanie interesu: nie	1,210
14	POG4_1 ograniczenie prawa własności: nie	1,099

Źródło: opracowanie własne (SPSS).

Ocenę jakości zbudowanego modelu rozpoczęto od interpretacji wyników testu Hosmera-Lemeshowa, w którym $\chi^2(8) = 8,926$, a $p = 0,349$. Ponieważ wartość p jest większa od przyjętego poziomu istotności ($\alpha = 25\%$), nie ma podstaw do odrzucenia hipotezy zerowej o poprawności funkcyjnej modelu – brak istotności jest pożądanym, gdyż wskazuje na podobieństwo licznosci obserwowanych i prawdopodobieństwa przewidywanego. Należy zatem przyjąć, że model został odpowiednio wyspecyfikowany.

Kolejnym krokiem w ocenie jakości modelu zbudowanego w oparciu o 14 wybranych zmiennych jest wykonanie krzywej ROC i obliczenie wskaźnika AUC. Krzywa ROC (ang. *Receiver Operating Characteristic Curves*) służy do oceny poprawności klasyfikatora poprzez łączną charakterystykę jego czułości (wrażliwości – ang. *sensitivity*) i swoistość (specyficzność – ang. *specificity*). W analizowanym modelu czułość jest prawdopodobieństwem, że osoby prezentujące postawę NIMBY zostaną faktycznie zaklasyfikowane jako Nimbyści (na podstawie analizowanych cech), zaś swoistość to trafna klasyfikacja zwolenników. Krzywa ROC budowana jest dla punktów o współrzędnych xy , gdzie na osi y wykresu odkładana jest czułość, natomiast na osi x wartość $1 - \text{swoistość}$, czyli prawdopodobieństwo, że zwolennicy zostaną błędnie zaklasyfikowani jako Nimbyści. Wykreślona krzywa (ryc. 72) pozwala na ocenę wskaźnika AUC (ang. *area under curve*) – pola pod krzywą, który przyjmuje wartości z zakresu $0-1$, gdzie wartość 1 oznacza doskonałe dopasowanie klasyfikatora (Hanley, McNeil 1982). Wskaźnik AUC dla badanego modelu ma wartość $0,828$ (jest istotnie większa od $0,5$; $p < 0,000001$), co świadczy o tym, iż model zbudowany w oparciu o wybrane zmienne jest trafny i dobrze dopasowany.

Ryc. 72. Krzywa ROC dla modelu regresji logistycznej profilu Nimbyistów
Źródło: opracowanie własne (SPSS)

Proponowany punkt odcięcia dla krzywej ROC wynosi $0,346$ i jest niższy niż zazwyczaj stosowany w regresji poziom $0,5$. Dla punktu odcięcia o proponowanej wartości otrzymano ponad $74,5\%$ poprawnych klasyfikacji (tab. 24), w tym

Nimbyści zostali poprawnie zaklasyfikowani w blisko 93% (czułość – 92,83%), zaś zwolennicy w prawie 53% (specyficzność – 52,91%).

Tabela 24

Tabela klasyfikacji modelu regresji logistycznej

Obserwowane		Przewidywane		
		NIMBY		Odsetek poprawnych klasyfikacji
		0 (nie)	1 (tak)	
NIMBY	0 (nie)	207	89	92,83%
	1 (tak)	16	100	52,91%
Odsetek ogółem				74,51%

Źródło: opracowanie własne (SPSS).

Na podstawie zbudowanego modelu regresji logistycznej, wśród cech demograficznych i społeczno-ekonomicznych, za istotne dla przyjęcia postawy NIMBY należy uznać: płeć, wiek, stan cywilny, fakt posiadania dzieci, wykształcenie oraz ocenę sytuacji materialnej. Na postawę NIMBY wpływa również długość okresu zamieszkania w danym miejscu, ocena okolicy miejsca zamieszkania, a także stopień zainteresowania planami zagospodarowania przestrzennego. Wśród zmiennych odpowiadających poglądom mieszkańców, wszystkie cechy okazały się istotne statystycznie dla przyjęcia postawy NIMBY.

Z punktu widzenia celów postawionych w niniejszej analizie, poza wskazaniem cech wpływających na postawę NIMBY, ważne jest również udzielenie odpowiedzi na pytanie o konkretne wartości rozpatrywanych cech oraz ich ważność dla predykcji. Analiza znaków przy współczynnikach beta (B), wartości standaryzowanych beta (B_s)⁶⁶ oraz wykresu ilorazu szans pozwala stwierdzić, iż najważniejszymi stymulantami syndromu NIMBY są: negatywna ocena polityki informacyjnej władz miasta dotyczącej planowanych inwestycji, duże zainteresowanie planami zagospodarowania przestrzennego, brak zgody na ograniczenie prawa własności oraz średnia ocena własnej sytuacji materialnej, natomiast destymulantą syndromu NIMBY (ujemna wartość współczynnika beta) jest średnia ocena okolicy miejsca zamieszkania (tab. 25, ryc. 73). Wartości standaryzowanych współczynników beta wskazują, iż cechy demograficzne mieszkańców (płeć, wiek czy fakt posiadania niepełnoletnich dzieci) w mniejszym stopniu wpływają na syndrom NIMBY niż wynikałoby to z wartości współczynników niestandaryzowanych oraz współczynnika $\text{Exp}(B)$, które podlegają bezpośredniej interpretacji.

⁶⁶ Im wyższa wartość standaryzowanego współczynnika beta, tym ważniejszy jest dany predyktor (zmienna) dla modelu (Kaufman 1996).

Tabela 25

Ważność zmiennych w modelu regresji logistycznej

Zmienna	B	Odchylenie standardowe	B _s	Exp(B)
POG2_2 inf. od władz: nie przekazywane	2,738	0,470	0,256	15,449
POG2_1 inf. od władz: za późno	2,548	0,500	0,253	12,783
MZM5_2 zainteresowanie mpzp: duże	0,999	0,480	0,096	2,715
POG4_1 ograniczenie prawa własności: nie	0,916	0,493	0,091	2,500
DSE7_1 syt. mat.: średnia	0,821	0,499	0,083	2,273
DSE3_1 st. cyw.: w związku	0,780	0,463	0,073	2,181
POG3_2 reprezentowanie interesu: nie	0,525	0,501	0,053	1,690
DSE2_5 wiek: 65 i więcej	0,842	0,300	0,051	2,320
MZM1_2 czas zamieszkania: 10–14	0,753	0,312	0,047	2,124
DSE5_1 wykształcenie: średnie	0,472	0,490	0,047	1,604
DSE4_1 dzieci: tak	0,454	0,500	0,046	1,574
DSE1_1 płeć: kobieta	0,463	0,489	0,046	1,589
POG1_2 poglądy polit.: inne	0,438	0,448	0,040	1,549
MZM2_1 ocena okolicy: średnia	-0,912	0,471	-0,086	0,402

Źródło: opracowanie własne.

Ryc. 73. Wykres ilorazu szans (75% przedziału ufności)

Źródło: opracowanie własne

Interpretacja wartości B i Exp(B) wyrazu wolnego (stałej) w modelu regresji logistycznej odpowiada szansie wystąpienia syndromu NIMBY w grupie referencyjnej. Dla analizowanych zmiennych grupą referencyjną tworzą samotni, bezdzietni mężczyźni w wieku poniżej 25 lat, posiadający niskie wykształcenie i źle oceniający swoją sytuację materialną, którzy w danym miejscu mieszkają

krócej niż 5 lat, źle oceniają swoją okolicę i nie interesują się planami zagospodarowania przestrzennego. Jeśli zaś chodzi o poglądy, to grupę referencyjną charakteryzuje brak sprecyzowanych poglądów politycznych (poparcia dla którejkolwiek partii politycznej), dobra ocena władz miasta (zarówno w zakresie polityki informacyjnej jak i reprezentowania interesów mieszkańców) oraz wyrażanie zgody na ograniczenie prawa własności w imię realizacji inwestycji stanowiących pożytek publiczny dla mieszkańców Łodzi. Grupa referencyjna stanowi grupę najniższego ryzyka, w której syndrom NIMBY ma niespełna 1% szanse wystąpienia ($\text{Exp}(B) = 0,007$ – por. tab. 22).

Zastosowanie modelu regresji logistycznej pozwala również na oszacowanie szans wystąpienia syndromu NIMBY dla różnych poziomów rozpatrywanych zmiennych niezależnych, poprzez analizę ilorazu szans – $\text{Exp}(B)$. Jak już wspomniano, wartość $\text{Exp}(B) > 1$ dla danej wartości zmiennej zwiększa możliwość wystąpienia syndromu NIMBY, natomiast $\text{Exp}(B) < 1$ – ogranicza ją. Iloraz szans równy 0 informuje o braku wpływu zmiennej niezależnej. W związku z tym, na podstawie wartości $\text{Exp}(B)$ zmiennych istotnych statystycznie dla przyjęcia postawy NIMBY (tab. 25), można przyjąć iż:

1. Wśród osób twierdzących, iż władze miasta w ogóle nie przekazują informacji o planowanych inwestycjach, bądź przekazują je za późno, szansa na wystąpienie syndromu NIMBY jest odpowiednio ponad 15-krotnie i blisko 13-krotnie większa niż w grupie referencyjnej.

2. Osoby, które wykazują duże zainteresowanie miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego mają blisko 3 razy większe szanse na zostanie Nimbystą w stosunku do grupy referencyjnej.

3. Osoby wyrażające pogląd, iż prawa własności nie należy ograniczać nawet w imię interesu ogółu mają 2,5 razy większe szanse na przyjęcie postawy NIMBY, niż osoby wyrażające zgodę na ograniczenie prawa własności w imię realizacji inwestycji stanowiących pożytek publiczny dla mieszkańców Łodzi – przy pozostałych charakterystykach na poziomie grupy referencyjnej⁶⁷.

4. Osoby starsze (w wieku 65 lat i więcej) mają ponad 2,3-krotnie większe szanse stania się Nimbystą niż osoby najmłodsze.

5. Osoby, które średnio oceniają swoją sytuację materialną mają 2,3-krotnie większe szanse na zostanie Nimbystą niż osoby oceniające swoją sytuację materialną źle.

6. Osoby pozostające w związku blisko 2,2 razy częściej zostają Nimbystami niż osoby samotne, owdowiałe, rozwiedzione czy separowane.

7. Osoby, które mieszkają w danym miejscu w okresie od 10 do 14 lat mają ponad 2-krotnie większe szanse prezentowania postawy NIMBY niż osoby mieszkające tam krócej niż 5 lat.

---

⁶⁷ Założenie o wartościach pozostałych cech na poziomie charakteryzującym grupę referencyjną stosowane jest dla wszystkich kolejnych twierdzeń.

8. Osoby twierdzące, iż władze miasta nie reprezentują ich interesów mają o 70% większe szanse stania się Nimbystą niż osoby mające przeciwny pogląd.

9. Blisko o 60 % rosną szanse na przyjęcie postawy NIMBY u osób ze średnim wykształceniem, posiadających dzieci i kobiet.

10. O 60% maleją szanse przyjęcia postawy NIMBY u osób, które średnio oceniają okolicę swojego miejsca zamieszkania, w stosunku do osób wyrażających negatywne opinie na ten temat.

5.5.2. Drzewo klasyfikacyjne CART

Model regresji logistycznej pozwolił na zidentyfikowanie zmiennych oraz określenie ich wpływu na pojawienie się syndromu NIMBY. Uzupełnieniem modelu regresji logistycznej profilu Nimbystów jest budowa drzewa klasyfikacyjnego, która ma na celu ukazanie rozdystrybuowania analizowanych zmiennych w badanej zbiorowości. Drzewa klasyfikacyjne budowane są dla zmiennej wyjaśnianej, która mierzona jest w skali nominalnej lub porządkowej, w odróżnieniu od drzew regresyjnych tworzonych dla zmiennych mierzonych na poziomie interwałowym lub ilorazowym. Drzewo jest graficznym modelem podziału zbioru obserwacji na rozłączne podzbiory, które są maksymalnie jednorodne pod względem wartości zmiennej zależnej. Drzewa klasyfikacyjne, oprócz sieci neuronowych czy technik opartych na teorii zbiorów przybliżonych i in., zaliczane są do metod *data miningu* – „zgłębiania danych” bazujących na sztucznej inteligencji. Metody *data miningu* dostępne są obecnie w większości aplikacji komputerowych służących analizie danych, m. in. w SPSS czy STATISTICA, co niewątpliwie ułatwia ich zastosowanie w różnych badaniach. *Data mining* definiowany jest jako „proces automatycznego lub półautomatycznego badania dużych ilości danych, w celu znalezienia istotnych zależności, wzorców i reguł”. Wnioskowanie w metodach *data miningu* ma charakter indukcyjny, czyli źródłem modeli jest struktura zebranych zbiorów danych, a nie teorie tworzone *a priori* (Łapczyński 2003). Ta cecha *data miningu* szczególnie predysponuje wykorzystanie takich metod w niniejszej pracy, gdyż syndrom NIMBY jest w niewielkim stopniu zbadany w warunkach polskich i przyjmowanie pewnych założeń co do charakteru zjawiska, mogłoby mieć charakter daleko posuniętych spekulacji – szczególnie w kontekście badania cech Nimbystów. Jak już podkreślano, syndrom NIMBY ma bowiem bardzo indywidualny charakter i poza kilkoma ogólnikowymi założeniami wynikającymi z istoty syndromu NIMBY, natura zjawiska bywa różna – w różnych warunkach społeczno-ekonomiczno-przestrzennych.

W niniejszej pracy wykorzystano model drzewa klasyfikacyjnego, gdyż zmienna wyjaśniana mierzona jest na poziomie nominalnym: postawa NIMBY lub poparcie planowanej inwestycji. Spośród dostępnych algorytmów budowy

drzew klasyfikacyjnych wybrano CART⁶⁸ (*Classification and Regression Trees*), który uznawany jest za najbardziej zaawansowaną metodę budowy drzew klasyfikacyjnych i regresyjnych. Budowa modelu drzewa klasyfikacyjnego CART jest procesem wieloetapowym, który w poszczególnych fazach podziału może wykorzystywać inną zmienną niezależną, gdyż na każdym etapie analizowane są wszystkie predyktory i wybierany jest ten, który zapewnia najlepszy podział węzła na zbiory możliwie najbardziej homogeniczne. Do reguł podziału drzewa klasyfikacyjnego CART zalicza się: regułę podziału na dwie części (*twoing rule*) – budowanie węzłów binarnych, indeks Giniego oraz miarę entropii (Łapczyński 2003).

Indeks Giniego, który został wykorzystany w niniejszej pracy jako kryterium w budowie drzewa (kryterium jakości podziałów na podstawie ich nieczystości), stanowi miarę koncentracji wartości w ramach danej zmiennej i wyrażony jest wzorem:

$$G = 1 - \sum_{i=1}^k P(t)_i^2,$$

gdzie:

$P(t)_i$ – proporcja obserwacji w węźle t dla i -tej kategorii.

Indeks Giniego jest podstawą wyliczenia ważonego indeksu Giniego (Z), który stanowi porównanie wartości indeksu liczonego dla rozkładu zmiennej z rozkładem w podziale na kategorie zmiennej wyjaśniającej:

$$Z = w_{k1}G_{k1} + w_{k2}G_{k2},$$

gdzie:

w_{k1} – waga będąca odsetkiem obserwacji wpadających do pierwszego węzła podrzędnego,

G_{k1} – indeks Giniego dla pierwszego węzła podrzędnego.

Różnica między indeksem Giniego a ważonym indeksem Giniego jest natomiast miarą określaną jako wskaźnik poprawy lub „poprawa” (*improvement*), która decyduje o podziale danego węzła przy użyciu najsilniejszej zmiennej (o najwyższym wskaźniku poprawy), uznawanej za najlepszy pierwotny predyktor podziału na danym poziomie. Interpretację modelu drzewa klasyfikacyjnego CART przeprowadza się w sposób bezpośredni, tzn. tworząc zestaw reguł typu „if... then...” oraz szacując prawdopodobieństwo wystąpienia tej reguły na podstawie indeksu Giniego, który mówi o proporcjach błędnej klasyfikacji (Gambin 2011).

Ogólną skuteczność predykcyjną opracowanego drzewa klasyfikacyjnego można ocenić na podstawie wartości ryzyka i macierzy klasyfikacji podawanej przez program *IBM SPSS Statistic 19*. Otóż, biorąc pod uwagę blisko 73%

⁶⁸ Algorytm indukcji drzewa decyzyjnego CART został opracowany przez amerykańskiego statystyka L. Breimana w 1984 roku (Dramiński 2007).

poprawnie sklasyfikowanych obserwacji, ryzyko błędnego zaklasyfikowania danej osoby do grupy Nimbystów (na podstawie zestawu cech ujętego w opracowanym modelu drzewa klasyfikacyjnego) można oszacować na około 23% (tab. 25). Wartość ta wynika z odsetka obserwacji poprawnie zaklasyfikowanych do grupy NIMBY – 77,1%.

Tabela 26

Macierz klasyfikacji w algorytmie budowy drzewa CART

Obserwowana	Przewidywana		
	NIMBY	Zwolennik	Odsetek poprawnych
NIMBY	172	51	77,1%
Zwolennik	61	128	67,7%
Odsetek ogółem	56,6%	43,4%	72,8%

Źródło: opracowanie własne (SPSS).

W utworzonym modelu drzewa klasyfikacyjnego dla profilu Nimbystów za najlepszy predyktor pierwotny została uznana zmienna POG2, czyli ocena władz miasta w kwestii przekazywania informacji na temat planowanych inwestycji (ryc. 74). Zmienna ta stanowiła podstawę pierwszego podziału na dwa węzły macierzyste dla drugiego etapu podziału. Węzeł 1 reprezentuje grupę osób, które uważają, że władze wystarczająco wcześnie podają do publicznej wiadomości informacje o planowanych inwestycjach i co zrozumiałe – w grupie tej dominują zwolennicy obiektów NIMBY (91,5%). Jest to jednocześnie węzeł końcowy (*terminal node*), co świadczy o dużej jednorodności tej grupy pod kątem pozostałych rozpatrywanych zmiennych (ryc. 75). Innymi słowy, jeśli dana osoba reprezentuje pogląd, że władze wystarczająco wcześnie informują o planowanych inwestycjach, to będzie ona popierać te inwestycje (z prawdopodobieństwem ponad 91,5% – tab. 26).

Węzeł 2 to z kolei osoby, które uważają, że informacje od władz w ogóle nie są przekazywane lub są przekazywane za późno (mieszkańcy nie mają wpływu na podjęte decyzje) i w grupie tej dominują Nimbyści. Podstawę podziału tego węzła stanowi stopień zainteresowania zagospodarowaniem okolicy miejsca zamieszkania, który reprezentuje zmienna MZM5, czyli zainteresowanie miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego (m. p. z. p.). Na tym etapie, wydzielono dwie grupy: osób które interesują się tym zagadnieniem w stopniu średnim lub w ogóle oraz osób, które zarówno przed ewentualną przeprowadzką, jak również obecnie śledzą prace planistyczne dotyczące ich okolicy – w tej grupie (węzeł 4) prawdopodobieństwo wystąpienia syndromu NIMBY wynosi ponad 70%. W analogiczny sposób można ocenić prawdopodobieństwo wystąpienia syndromu NIMBY wśród mieszkańców o innych charakterystykach.

Ryc. 74. Ważność zmiennych niezależnych w algorytmie budowy drzewa CART

Źródło: opracowanie własne (SPSS)

Szczegółowy rozkład odsetka Nimbystów i zwolenników planowanych inwestycji prześledzić można na ryc. 77, warto natomiast zwrócić uwagę na profile osób, które z największym prawdopodobieństwem zostaną Nimbystami (tab. 26). Najwyższe prawdopodobieństwo wystąpienia syndromu NIMBY charakteryzuje grupy osób umiejscowione po prawej stronie drzewa klasyfikacyjnego. Zaczynając od 4 węzła (w którym znajdują się mieszkańcy negatywnie oceniający politykę informacyjną władz miasta i wykazujący duże zainteresowanie polityką przestrzenną), prawdopodobieństwo wystąpienia syndromu NIMBY wzrasta do ponad 78% wraz z brakiem zgody na ograniczanie praw własności (węzeł 7) i do ponad 87%, gdy mieszkańcy ci dobrze oceniają okolicę swojego miejsca zamieszkania (węzeł 14). Wreszcie, dla osób w tej grupie, które jednoznacznie sprzeciwiają się ograniczeniu praw własności, prawdopodobieństwo przyjęcia postawy NIMBY wynosi prawie 94% – węzeł 18.

Z drugiej strony, dość wysokie prawdopodobieństwo przyjęcia postawy NIMBY występuje w węźle 9 – 73,6%. W grupie tej znajdują się osoby, które w mniejszym stopniu interesują się miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego, ale posiadają co najmniej 1 dziecko w wieku poniżej 19 lat i mają opozycyjne poglądy polityczne – nie popierają ani Platformy Obywatelskiej ani Polskiego Stronnictwa Ludowego.

W opracowanym modelu drzewa klasyfikacyjnego, wystąpiły również węzły, w których kategorię modalną stanowili zwolennicy planowanych inwestycji. Poza omówionym powyżej węzłem 1, największe prawdopodobieństwo poparcia

inwestycji charakteryzuje węzeł 16, a więc osoby młodsze (w wieku poniżej 55 lat), nie posiadające małoletnich dzieci, w niewielkim stopniu interesujące się planami dotyczącymi zagospodarowania okolicy ich miejsca zamieszkania i negatywnie oceniające politykę informacyjną władz miasta. Grupa ta z prawdopodobieństwem 80% będzie popierać planowane inwestycje.

Tabela 27

Prawdopodobieństwo wystąpienia kategorii modalnej
w węzłach drzewa klasyfikacyjnego CART

Numer węzła	Prawdopodobieństwo	Kategoria przewidywana
0	54,12%	NIMBY
1	91,53%	Zwolennik
2	61,76%	NIMBY
3	54,77%	NIMBY
4	70,78%	NIMBY
5	66,00%	NIMBY
6	56,57%	Zwolennik
7	78,51%	NIMBY
8	57,58%	Zwolennik
9	73,61%	NIMBY
10	53,57%	Zwolennik
11	67,80%	Zwolennik
12	60,00%	NIMBY
13	57,14%	NIMBY
14	87,21%	NIMBY
15	58,82%	Zwolennik
16	80,00%	Zwolennik
17	69,57%	NIMBY
18	93,65%	NIMBY

Źródło: opracowanie własne (SPSS).

Jak widać, wyniki uzyskane w modelu regresji logistycznej znajdują swoje odzwierciedlenie w modelu drzewa klasyfikacyjnego CART. Pośród analizowanych predyktorów największe znaczenie w obu modelach mają: ocena polityki informacyjnej władz miasta oraz zainteresowanie planowaniem przestrzennym. Pozostałe analizowane zmienne niezależne odgrywają mniejszą rolę w modelach, choć również się w nich pojawiają. Model drzewa klasyfikacyjnego CART dla profilu Nimbystów wykorzystał wszystkie zmienne, których przynajmniej dwie wartości okazały się istotne statystycznie w modelu regresji logistycznej. Predyktorem najslabiej dopasowanym do modeli okazało się zaangażowanie w życie sąsiedzkie. Model drzewa klasyfikacyjnego CART wykorzystał część zmiennych, które były nisko oceniane w regresji logistycznej (poglądy polityczne) jako tzw. zmienne zastępcze „*surrogates*” – wykorzystywane na różnych etapach podziału węzłów, zamiast zmiennych konkurencyjnych „*competitors*”, gdyż wywoływały one silniejszą zmianę zmiennej zależnej (były silniej skorelowane z danym predyktorem).

Ryc. 75. Drzewo klasyfikacyjne CART dla profilu Nimbystów
Źródło: opracowanie własne (SPSS)

Wnioski płynące z opracowanego profilu Nimbystów stanowią w zasadzie dobre wiadomości dla osób zainteresowanych zmniejszeniem rozmiarów zjawiska i negatywnych skutków pojawienia się syndromy NIMBY w trakcie realizowania niechcianych inwestycji. Otóż, predyktorami najbardziej istotnymi dla postawy NIMBY są zmienne z grupy poglądów, co oznacza, że uzyskanie pozytywnej oceny działań władz lokalnych wśród mieszkańców przekłada się bezpośrednio na poziom akceptacji obiektów NIMBY. Zatem pojawienie się syndromu NIMBY wynika nie tyle z samej „natury” protestujących mieszkańców (struktury płci, wieku czy faktu posiadania dzieci – na co decydenci raczej nie mogą wpłynąć), ile ze złej oceny władz, którą można skorygować prowadząc na przykład dobrze zorganizowane akcje informacyjne o planowanych inwestycjach. Wracając do bezpośrednich przyczyn niezadowolenia mieszkańców z ewentualnego sąsiedztwa z obiektami NIMBY, dość często mówili oni o braku informacji czy wręcz o zatajaniu informacji przez władze miasta, które często funkcjonują na zasadzie „póki mieszkańcy nic nie wiedzą – nie będą protestować”. Jest to praktyka nader często stosowana, jednak jej skutkiem jest sytuacja, że „jak się dowiedzą, to zablokują inwestycję na długie lata...”, szczególnie teraz, gdy zwykli ludzie coraz sprawniej wykorzystują narzędzia oferowane im przez ustrój demokratyczny do obrony własnych (zagrożonych w ich mniemaniu) interesów.

Z drugiej strony, profil Nimbystów dostarcza również informacji, jakie cechy demograficzne i społeczne podwyższają ryzyko przyjęcia postawy NIMBY, co z kolei pozwala ukierunkować akcje informacyjne i propagandowe dostosowując wykorzystywane w nich metody do potrzeb określonych grup społecznych, zgodnie z zasadą „przekonanych nie trzeba przekonywać”. Rozważmy zatem przykład zachęcania mieszkańców do poparcia budowy Spalarni na Olechowie. Za najważniejsze „osiągnięcie” władz w tej dziedzinie, należy niewątpliwie uznać uruchomienie portalu internetowego, na którym znaleźć można wszelkie informacje pozwalające na wyrobienie sobie pozytywnej opinii na temat realizowanej inwestycji. Jednak biorąc pod uwagę, że stosunkowo niewiele osób w starszym wieku korzysta z Internetu – a jak pokazuje opracowany profil jest to grupa szczególnie zagrożona syndromem NIMBY, nie dziwi fakt, że tak wiele osób jest przeciwnych i że mieszkańcy Olechowa czują się oszukani, oraz że duży odsetek osób mieszkających bardzo blisko przyszłej lokalizacji Spalarni, w ogóle nie wiedział o planach jej budowy. Podsumowując, władze miasta inwestują duże środki w nowoczesną kampanię informacyjną, a przeciwnicy Spalarni roznoszą zwykłe ulotki do aptek i przychodni „w okolicy”... Niewątpliwie należy docenić fakt podjęcia dialogu społecznego przez władze, jednak jego efektywność może budzić wątpliwości.

5.6. Podsumowanie

Analizy przeprowadzone w niniejszym rozdziale stanowią realizację zasadniczego celu pracy jakim było zgłębienie istoty syndromu NIMBY poprzez określenie skali zjawiska i determinujących je czynników, które wstępnie zidentyfikowano na podstawie bogatego zbioru studiów wykonanych w krajach zachodnich. Syndrom NIMBY występuje w Łodzi z różną intensywnością, co oznacza, że uciążliwe inwestycje realizowane na terenie miasta w różnym stopniu budzą kontrowersje wśród okolicznych mieszkańców: za najbardziej problemowe należy uznać budowę Zachodniej Obwodnicy Łodzi (drogi ekspresowej S14) oraz budowę Spalarni odpadów na Widzewie. Natomiast, w stosunkowo niewielkim stopniu, syndrom NIMBY towarzyszy rozbudowie i funkcjonowaniu Lotniska Lublinek, co może być efektem braku obszaru ograniczonego użytkowania, którego wyznaczenie wokół Lotniska stanie się impulsem do radykalizowania postaw mieszkańców starających się o odszkodowania z tytułu uciążliwego sąsiedztwa.

Niewątpliwie za najważniejsze determinanty syndromu NIMBY uznać należy czynniki o charakterze subiektywnym: wyobrażenia obiektów NIMBY oraz ich sąsiedztwa, czyli najbliższej okolicy miejsca zamieszkania lokalnych społeczności sprzeciwiających się uciążliwym inwestycjom. Obraz obiektów NIMBY w świadomości mieszkańców jest zdecydowanie negatywny i poniekąd oparty na powszechnych opiniach o szkodliwości i uciążliwości tego typu inwestycji, które nie znajdują potwierdzenia w rzeczywistości. Natomiast pozytywne postrzeganie najbliższej okolicy miejsca zamieszkania zdecydowanie wzmacnia niechęć do obiektów NIMBY, które miałyby znaleźć się w sąsiedztwie. Przeprowadzone badania jednoznacznie potwierdziły również wpływ odległości miejsca zamieszkania na postawę NIMBY: im bliżej obiektu NIMBY, tym powszechniejsza staje się niechęć do jego realizacji.

Profil Nimbystów otrzymany w wyniku zaawansowanych analiz statystycznych ukazał, że analizując cechy osób prezentujących postawę NIMBY, największe znaczenie mają ich poglądy polityczne i stosunek do władz lokalnych przejawiające się m. in. w zainteresowaniu polityką przestrzenną realizowaną w mieście. Szeroko omawiany w zachodniej literaturze (szczególnie w latach 90. XX wieku) wpływ innych czynników (m. in. wieku, płci, liczby dzieci czy wykształcenia), w świetle przeprowadzonych badań uznać należy za mniej istotny, choć w indywidualnych przypadkach mogą one sprzyjać postawom NIMBY.

6. ZAKOŃCZENIE

Praca ta stanowi pierwsze kompleksowe opracowanie problematyki syndromu NIMBY w warunkach wielkomiejskich w Polsce. Jej niewątpliwym waleorem jest opracowanie metod identyfikacji obiektów NIMBY i wyznaczania stref ich oddziaływania, co pozwoliło podejść w sposób metodyczny do badanego problemu. Przedstawione metody stanowią pewną propozycję narzędzi wykorzystanych w opracowanym schemacie badawczym, który z kolei można (czy wręcz należałoby) zweryfikować w innych warunkach – na przykład w innych miastach, czy w przypadku innych obiektów. Jednak uzyskane wyniki pozwalają uznać zastosowane metody za dość efektywne, choć lista obiektów NIMBY uzyskana na przykład w drodze analizy spraw sądowych dotyczących zagospodarowania przestrzennego mogłaby różnić się od wyników kwerendy prasowej.

Przeprowadzone badania jednoznacznie wykazały, że w Łodzi istnieją obiekty NIMBY, a ich lokalizacja w sąsiedztwie terenów mieszkaniowych prowadzi do ujawnienia się w społeczeństwie syndromu NIMBY, który zdeterminowany jest specyficznymi warunkami społeczno-przestrzennymi panującymi na danym obszarze. Można zatem uznać, że hipoteza postawiona w pracy została zweryfikowana pozytywnie a cele pracy zostały osiągnięte. Przyjęte założenia metodologiczne pozwoliły zidentyfikować w Łodzi osiem obiektów, których lokalizacji towarzyszyło pojawienie się syndromu NIMBY w latach 2007–2011:

- droga ekspresowa S14 w zachodniej części miasta,
- fragment autostrady A1 na granicy Olechowa i Andrzejowa,
- ul. Śląska w rejonie Młynka i Kowalszczyzny,
- ul. Ustronna w okolicy szpitala ICZMP,
- rozbudowa Lotniska Lublinek,
- hale magazynowo-biurowe na Olechowie,
- spalarnia odpadów na Olechowie,
- hospicjum w szpitalu im. Jordana na Julianowie.

Wśród zidentyfikowanych obiektów zwraca uwagę kilka inwestycji drogowych, co można wyjaśnić odwołując się do słów Pana Wojciecha Gradowskiego⁶⁹ z Miejskiej Pracowni Urbanistycznej w Łodzi (MPU), który również wskazał, że najczęstszą przyczyną konfliktów lokalizacyjnych w mieście są inwestycje drogowe:

---

⁶⁹ Wojciech Gradowski pracuje na stanowisku Głównego Projektanta w Oddziale Planów Miejsowych w Miejskiej Pracowni Urbanistycznej w Łodzi.

„Problem polega na tym, że wszyscy generalnie chcą nowych dróg, znaczy większość osób chce nowych dróg – chce nimi jeździć, natomiast nie chce, żeby przechodziły przez ich nieruchomość, czyli: jak ma być droga, to u sąsiada najlepiej, nie u mnie [podkreślenie: K. D.-D.]. To jest w całej Polsce powszechne, tylko że w naszym mieście jest problem (pewnie w innych miastach jest on trochę mniejszy), że od wielu lat (myślę, że od jakiś czterdziestu) było wiele dróg projektowanych, były rezerwowane tereny – przy czym inwestycje nie powstawały... z różnych powodów: politycznych, finansowych itd. I z tych korytarzy komunikacyjnych, z tych przestrzeni, które były rezerwowane, tylko nieliczne udało się miastu blokować, czyli nie wydawać tam decyzji o warunkach zabudowy. Natomiast w wielu miejscach... no... tam już zabudowa „poszła” i tam, gdzie „zabudowa” [decyzja o warunkach zabudowy – przypis K. D.-D.] została wydana – tam są te konflikty... Wtedy, jeżeli trzeba już gdzieś przeprowadzić drogę to niestety wiąże się to z wykupem terenu, a jak jest zabudowa to również z wielomilionowymi odszkodowaniami, żeby ktoś mógł sobie kupić nową działkę i nowy dom wybudować... Także [przyczyną konfliktów jest] przede wszystkim brak inwestycji przez dziesiątki lat.”⁷⁰

W trakcie wywiadu, W. Gradowski jednoznacznie stwierdził, że według jego wiedzy „najgłośniejsze” konflikty toczyły się w Łodzi wokół budowy ul. Ustronnej, ul. Śląskiej oraz autostrady A1 i Zachodniej obwodnicy Łodzi – drogi ekspresowej S14. Warto zauważyć (co podkreślono w cytacie), że nawet w opinii projektanta MPU, konflikty te cechował syndrom NIMBY, choć W. Gradowski nie użył tego terminu w rozmowie.

Badania ludności zamieszkałej w sąsiedztwie zidentyfikowanych obiektów NIMBY pozwoliły stwierdzić, że niewątpliwie istotą syndromu NIMBY są subiektywne negatywne wyobrażenia mieszkańców na temat niechcianych inwestycji, a nie faktyczna uciążliwość tego typu obiektów. Dlatego też, badania syndromu NIMBY są tak naprawdę próbą dotarcia do osobowości oraz poznania postaw i motywów działania osób zaangażowanych w konflikty wokół obiektów NIMBY. Stąd też, wykorzystanie w prowadzonych badaniach materiałów źródłowych pochodzących z badań ankietowych.

Ukazanie syndromu NIMBY towarzyszącego lokalizacji ośmiu inwestycji w Łodzi pozwoliło na wskazanie pewnych prawidłowości charakteryzujących owo zjawisko. Otóż, w pierwszej kolejności należy podkreślić znaczenie odległości zamieszkania od niechcianych inwestycji dla poziomu ich akceptacji w społeczeństwie: syndrom NIMBY częściej występuje wśród osób mieszkających w ich bezpośrednim sąsiedztwie (do 500 m) niż wśród zamieszkałych w większej odległości. Przy czym w warunkach wielkomiejskich (zwłaszcza na obszarach silnie zurbanizowanych) wpływ odległości jest znacznie silniejszy niż na terenach wiejskich, gdzie syndromem NIMBY dotknięte są społeczności lokalne, które częściej definiowane są przez zamieszkiwanie w jednej wsi, miasteczku czy gminie niż przez odległość od niechcianej inwestycji. W warunkach wielkomiejskich syndrom NIMBY dotyczy przede wszystkim niewielkie

⁷⁰ Cytat pochodzi z wywiadu swobodnego przeprowadzonego w styczniu 2011 roku.

społeczności stanowiące fragment większych struktur (osiedli, dzielnic), mieszkające w bezpośrednim sąsiedztwie obiektów NIMBY.

W obliczu przeprowadzonych badań za najważniejszą przyczynę postawy NIMBY w społeczeństwie należy uznać złą politykę informacyjną władz miasta w kwestii lokalizacji uciążliwych inwestycji. Mieszkańcy zdecydowanie sprzeciwiający się lokalizacji obiektów NIMBY w ich sąsiedztwie najczęściej czują się pominięci, czy wręcz oszukani przez władzę, która staje się stroną konfliktu, przez co jej zdolności medacyjne mające na celu złagodzenia sporów, są znacznie ograniczone. Zła ocena roli władz w konfliktach o charakterze NIMBY z jednej strony wynika z faktycznie niewłaściwie prowadzonych konsultacji społecznych (bądź w ogóle ich braku) i całego procesu informowania mieszkańców o planach inwestycyjnych, jednak z drugiej, przeprowadzone badania wskazują, że jest to również efekt poglądów politycznych mieszkańców – osoby głoszące na partie obecnie sprawujące władzę w mieście (czy w Polsce) Platformę Obywatelską i Polskie Stronnictwo Ludowe, w mniejszym stopniu negatywnie oceniały działania władz lokalnych, a tym samym częściej popierały niechciane inwestycje. Natomiast szczególnie stronnicy Prawa i Sprawiedliwości wykazywali dużą nieufność w stosunku do władz i w ogóle podmiotów decyzyjnych w kwestii lokalizacji obiektów NIMBY, zarzucając im kierowanie się jedynie względami ekonomicznymi (często wskazując również, iż decyzje wydawane są „za łapówki”) co wzmacniało postawy NIMBY w tej grupie.

Ponadto stopień zaufania do władz lokalnych pośrednio przejawiał się również w zainteresowaniu miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego. Należy podkreślić, iż teza (często wygłaszana przez decydentów), że najczęściej protestują osoby, które nie interesują się planami zagospodarowania przestrzennego, nie znajduje potwierdzenia w przeprowadzonych badaniach. To właśnie osoby, które aktywnie uczestniczą w procesie planowania przestrzennego (sprawdzają koncepcje planów miejscowych, składają wnioski itd.) w większym stopniu przyjmują postawę NIMBY, szczególnie gdy mają opozycyjne poglądy polityczne.

Opracowany profil Nimbystów uwzględnił również wpływ cech społeczno-demograficznych na postawę NIMBY, jednak rozpowszechnione stwierdzenie, że typowym Nimbystą jest „mężczyzna z wyższym wykształceniem, posiadający na własność dom lub mieszkanie i osiągający wysokie dochody” (Dear 1992), jest raczej dyskusyjne. Postawę NIMBY w stosunku do niechcianych inwestycji w Łodzi częściej prezentowały kobiety, osoby ze średnim wykształceniem oraz średnio oceniające swoją sytuację materialną i raczej mieszkające w mieszkaniach, które nie są ich własnością (wynajmowanych, spółdzielczych, komunalnych). Natomiast typowy Nimbysta M. Deara w polskich warunkach częściej akceptował niechciane inwestycje w swoim sąsiedztwie, niż protestował przeciwko ich lokalizacji. Jedynym czynnikiem, który istotnie wpływał na niechęć wobec obiektów NIMBY zarówno w badaniach w Łodzi jak i w Stanach Zjed-

noczonych był fakt posiadania dzieci, co nie wymaga szczególnego tłumaczenia, choć warto zauważyć, że często „troska o dobro dziecka” traktowana jest jako argument zastępczy (patrz: konflikt wokół Hospicjum na Julianowie), a nie faktyczna przyczyna sprzeciwu.

Pojawienie się syndromu NIMBY towarzyszącego realizacji uciążliwych inwestycji, nie jest jedynie problemem Łodzi. W całej Polsce protesty towarzyszą kontrowersyjnym lokalizacjom licznych inwestycji mających strategiczne znaczenie dla rozwoju miast, regionów, czy wręcz całego kraju. Nie wdając się w szczegółowe analizy, można wymienić tylko kilka „najświeższych” konfliktów: w Krakowie protestują przeciw budowie spalarni zwłok (sierpień, 2011), w Trójmieście – Obwodnicy Metropolii Trójmiejskiej (lipiec, 2011), w Starej Iwicznej (okolice Warszawy) – wiaduktu kolejowego (wrzesień, 2011), w Tułowicach (woj. opolskie) – biogazowni (listopad, 2011), w okolicach Jeleniej Góry – planowanej kopalni uranu (grudzień, 2011), by nie wspomnieć o wielkim „poruszeniu” na Wybrzeżu w związku z ogłoszeniem możliwych lokalizacji pierwszej polskiej elektrowni atomowej... Różne miejsca, różne inwestycje, ale zawsze to samo hasło: „Budować – ale „nie na moim podwórku”!!! Biorąc pod uwagę, że w kolejnych latach zapewne realizowane będą liczne plany inwestycyjne (w dużej części finansowane ze środków unijnych), można spodziewać się, że ruchy protestacyjne znacznie się nasilą – szczególnie przy wsparciu stale rozwijających się ruchów ekologicznych, oraz wraz z nabywaniem doświadczenia przez lokalne społeczności w walce z niechcianymi inwestycjami.

W związku z tym, warto raz jeszcze jasno podkreślić, że wypowiedź L. Susskinda przytoczona jako motto we wstępie niniejszej pracy jednoznacznie wskazuje, że syndromu NIMBY nie da się zupełnie wyeliminować z procesu lokalizacji niechcianych inwestycji – zawsze pojawią się osoby, które będą mówić „Not In My BackYard!!!” (czego chociażby dowodzi wciąż wysoki odsetek Nimbystów – 40%, w strefie wzdłuż ul. Ustronnej, gdzie uwzględniono wszystkie postulaty protestujących zmieniając przebieg projektowanej drogi), dlatego też nie należy się zastanawiać jak uniknąć protestów... Należy natomiast poszukać sposobów ograniczenia skali tego zjawiska, szczególnie gdy jego negatywne skutki społeczne i ekonomiczne mogą stanowić wysoką cenę, jaką trzeba będzie zapłacić za błędnie przeprowadzony proces lokalizacyjny. Jak pokazują przeprowadzone badania, syndrom NIMBY jest efektem złej polityki informacyjnej na temat lokalizacji niechcianych inwestycji, dlatego też najprostszym sposobem uniknięcia fali protestów jest uczciwe traktowanie mieszkańców i włączenie ich w proces decyzyjny – nie na etapie oceny podjętej już decyzji lokalizacyjnej, a w trakcie jej opracowywania. Prowadzenie otwartego dialogu ze społeczeństwem z wykorzystaniem, chociażby nowoczesnych technologii (GIS), niewątpliwie zapewni zminimalizowanie negatywnych skutków syndromu NIMBY.

Na końcu tej pracy należałoby postawić naturalnie nasuwające się pytanie o konkretne sposoby rozwiązywania konfliktów o charakterze NIMBY. W ciągu minionych dziesięcioleci w krajach zachodnich wypracowano liczne techniki „radzenia sobie” z syndromem NIMBY – stosowanie niektórych z nich kończyło się fiaskiem, innych – pomagało w osiągnięciu konsensusu i prowadziło do realizacji problemowych inwestycji. Jednak analiza poszczególnych strategii i ich skuteczności stanowi niezwykle szerokie zagadnienie, któremu należałoby poświęcić dalsze badania. Pytanie o rozwiązania syndromu NIMBY stanowi zatem przyczynek do dalszych studiów nad tym problemem, których wartość niewątpliwie podniosłyby opracowania wykonane w interdyscyplinarnych zespołach badawczych.

BIBLIOGRAFIA

- Ando A., 2003, *Locations of NIMBY Facilities: When Two Adjacent Communities Decide Independently*, 42nd WRSA Meeting.
- Babbie E., 2005, *Badania społeczne w praktyce*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa.
- Banachowicz B., 2004, *Konflikty społeczne w grze o przestrzeń*, [w:] D. Stawasz (red.), *Ekonomiczno-organizacyjne uwarunkowania rozwoju – teoria i praktyka*, Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź.
- Bański J., 1999, *Obszary problemowe w rolnictwie Polski*, „Prace Geograficzne”, nr 172.
- Barak R. D., Boerner C., 2006, *A Transaction Cost Economizing Approach to Regulation: Understanding the NIMBY Problem and Improving Regulatory Responses*, Yale Journal on Regulation, No 23.
- Bazak A., 2007, *Ludzie bez serca?*, Gość Niedzielny (16/2007).
- Begg D., Fischer S., Dornbusch R., 1997, *Makroekonomia*, Polskie Wydawnictwo Ekonomiczne Warszawa.
- Bell D., Gray T., Haggett C., 2005, *The 'social gap' in wind farm siting decisions: explanations and policy responses*, Environmental Politics, No 14 (4).
- Bell P. A., Green T. C., Fisher J. D., 2004, *Psychologia środowiskowa*, Gdańskie Wydawnictwo Psychologiczne, Gdańsk.
- Bojarski L., Lipoński S., 2011, *Lotniska wydadzą kilkaset milionów na odszkodowania za hałas*, Pobrano: 15.11.2011 z lokalizacji http://wyborcza.biz/biznes/1,100896,9943840_Lotniska_wydadza_kilaset_milionow_na_odszkodowania.html.
- Borys T., 2003, *Konflikt ekologiczny w Kotlinie Jeleniogórskiej. Geneza, przebieg i perspektywy rozwiązania*, [w:] Rocznik Jeleniogórski, t. XXXV, Jelenia Góra.
- Brion D. J., 1991, *Essential Industry and the NIMBY Phenomenon*, Quorum Books New York, Westport, London.
- Buczkowski P., 2001, *Sprawowanie władzy w perspektywie konfliktów lokalnych*, [w:] P. Buczkowski, P. Matczak (red.), *Konflikt nieunikniony. Wspólnoty i władze lokalne wobec konfliktów spowodowanych rozwojem*, Wydawnictwo Wyższej Szkoły Bankowej, Poznań.
- Bulak-Borówka B., 2010, *Obszary ograniczonego użytkowania*, Pobrano: 15.11.2011 z lokalizacji <http://www.abc.com.pl/problem/2472/1>.
- Burger T., 1990, *Ekologia a konflikty przestrzenne*, Aura, nr 1.
- Burgess T. W., 1898, *A Historical Address on Our Canadian Institution for the Insane*, [w:] *Transactions of the Royal Society of Canada*, Section IV.
- Burningham K., (b. d.), *Using the language of NIMBY: a topic for research, not an activity for researchers*, Local Environment, vol. 5, No 1.

- Burningham K., Barnett J., Thrush, T., 2006, *The limitations of the NIMBY concept for understanding public engagement with renewable energy technologies: a literature review*, Pobrano: 10.10.2011 z lokalizacji http://geography.exeter.ac.uk/beyond_nimbyism/deliverables/bn_wp1_3.pdf.
- Caplan A., Grijalva T., Jackson-Smith, D., 2007, *Using choice question formats to dermine compensable values: The case of a landfill-siting process*, *Ecological Economics*, No 60.
- Castells M., 1982, *Kwestia miejska*, Państwowe Wydawnictwo Naukowe, Warszawa.
- Chaerul M., Tanaka M., Shekdar A. V., 2008, *A system dynamics approach for hospital waste management*, *Waste Management*, No 28.
- Chmielewski J. M., 2001, *Teoria urbanistyki w projektowaniu i planowaniu miast*, Oficyna Wydawnicza Politechniki Warszawskiej, Warszawa.
- Coser L. A., 1956, *The Functions of Social Conflict*, Free Press of Glencoe, London.
- Czykwin E., 2007, *Stygmat społeczny*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa.
- Dahrendorf R., 1969, *Class and Class Conflict in Industrial Society*, Board of Trustees of the Leland Stanford Junior University, London.
- Dana B., 2010, *Spalarnia śmieci będzie jednak na Widzewie*, *Gazeta Wyborcza* (23.07.2010).
- Davy B., 1997, *Essential Injustice: When Legal Institutions Cannot Resolve Environmental and Land Use Disputes*, Springer, Wien.
- Dear M., 1976, *Spatial Externalities and Locational Conflict*, [w:] D. B. Massey, P. W. Batey (eds.), *Alternative Frameworks for Analysis*, Pion, London.
- Dear M., 1992, *Understanding and overcoming the NIMBY syndrome*, *Journal of the American Planning Association*, vol. 58, No 3.
- Dear M., Taylor S. M., 1982, *Not on Our Street: Community Attitudes Toward Mental Health Care*, Pion, London.
- Dear M., Taylor S. M., Hall G. B., 1980, *External effects of mental health facilities*, *Annals of the Association of American Geographers*, vol. 70, No 3.
- Derczyński W., Jasińska-Kania A., Szacki J., 1975, *Elementy teorii socjologicznych. Materiały do dziejów współczesnej socjologii zachodniej*, Państwowe Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa.
- Devine-Wright P., 2009, *Rethinking NIMBYism: The Role of Place Attachment and Place Identity in Explaining Place-protective Action*, *Journal of Community & Applied Social Psychology*, No 19.
- Dmochowska-Dudek K., 2010, *Konflikty społeczne wokół inwestycji w Łódzkim Obszarze Metropolitalnym*, [w:] A. Suliborski, Z. Przygodzki (red.), *Łódzka Metropolia. Problemy integracji społecznej i przestrzennej*, Wyd. Biblioteka, Łódź.
- Dmochowska-Dudek K., 2011, *Obiekty NIMBY jako przykład konfliktowych inwestycji na terenach mieszkaniowych – teoretyczny zarys problemu*, [w:] J. Dzieciuchowicz (red.), *Współczesne przemiany środowiska mieszkaniowego – wybrane problemy*, *Space-Society-Economy*, nr 10.

- Dmochowska-Dudek K., 2008, *Usługowe obiekty NIMBY w oczach mieszkańców Łodzi*, [w:] A. Rochmińska (red.), *Theoretical and Empirical Researches on Services during Socio-Economic Changes*, Space-Society-Economy, No 8.
- Dolata M., Kotus J., 2004, *Spoleczne naznaczanie obszarów miasta*, [w:] J. Jażdżewska (red.), *Zróźnicowanie warunków życia ludności w mieście*, XVII Konwersatorium wiedzy o mieście, Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź.
- Dramiński M., 2007, *Algorytm indukcji reguł decyzyjnych w problemach klasyfikacji i wyboru cech w zadaniach wysokowymiarowych* (rozprawa doktorska), Pobrano: 12.11.2011 z lokalizacji: http://www.ipipan.eu/staff/m.draminski/files/mdr_phd.v2.pdf.
- Dubel K., 2009, *Konflikty środowiskowe w procesie planowania przestrzennego*, Przegląd Komunalny, nr 216.
- Dubel K., 2000, *Uwarunkowania przyrodnicze w planowaniu przestrzennym*, Białystok, Wydawnictwo Ekonomia i Środowisko.
- Dutkowski M., 1995, *Konflikty w gospodarowaniu dobrami środowiskowymi*, Rozprawy i Monografie Uniwersytetu Gdańskiego, Wydawnictwo UG, Gdańsk.
- Dymnicka M., 2004, *Miasto i jego obywatele*, [w:] A. Majer, P. Starosta (red.), *Wokół socjologii przestrzeni*, Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź.
- Dzieciuchowicz J., 2011, *Środowisko mieszkaniowe wielkiego miasta*, Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź.
- Engel Z., 1993, *Ochrona środowiska przed drganiami i hałasem*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa.
- Erkut E., Karagiannidis A., Perkoulidis G., Tjandra S. A., 2008, *A multicriteria facility location model for municipal solid waste management in North Greece*, European Journal of Operational Research, No 187.
- Feitelson E., 2001, *Malicious Siting or Unrecognized Processes? A Spatio-Temporal Analysis of Environmental Conflicts in Tel-Aviv*, Urban Studies, vol. 38, No 7.
- Fisher F., 1993, *Citizen Participation and the Democratization of Policy Expertise*, Policy Sciences, No 26.
- Fredriksson G., 2000, *The Siting of Hazardous Waste Facilities in Federal Systems*, Environmental and Resource Economics, No 15.
- Freudenberg W., Pastor S., 1992, *NIMBYs and LULUs: Stalking the Syndromes*, Journal of Social Issues, vol. 48, No 4.
- Gambin A., 2011, *Klasyfikacja I: wstęp, klasyfikatory drzewowe, bagging, boosting*, Pobrano: 30.10.2011 z lokalizacji: http://www.mimuw.edu.pl/~aniag/SADM/SADM_6.pdf.
- Glabbersson W., 1988, *Coping in an Age of NIMBY*, New York Times, (19.06.1988).
- Goffman E., 2005, *Piętno. Rozważania o zranionej tożsamości*, Gdańskie Wydawnictwo Psychologiczne, Gdańsk.
- Greenberg M., Lowrie K., Burger J., Powers C., Gochfeld M., Mayer H., 2007, *The Ultimate LULU?*, Journal of American Planning Associations, vol. 73, No 3.

- Grocholska J., 1986, *Konflikty w planowaniu przestrzennym i próby ich rozwiązania (na przykładzie wybranych obszarów aglomeracji warszawskiej)*, *Studia nad funkcjonalnym makroregionem Warszawy (III)*, Biuletyn Informacyjny, Nr 53.
- Grocholska J., 1980, *Obszary konfliktowe – problem badawczy w przestrzennym zagospodarowaniu kraju*, *Przegląd Geograficzny*, nr 52.
- Groeger L., 2004, *Waloryzacja przestrzeni mieszkaniowej w opiniach klientów łódzkich biur obrotu nieruchomościami*, Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź.
- Hanley J. A., McNeil B. J., 1982, *The meaning and use of the area under receiving operating characteristic (ROC) curve*, *Radiology*, No 43.
- Hao O. J., 2000, *Sludge Management in the 21st Century*, *Journal of Environmental Engineering*, No 126.
- Hermansson H., 2007, *The Ethics of NIMBY Conflicts*, *Ethical Theory and Moral Practice*, No 10.
- Hoggart K., Henderson S., 2005, *Excluding exceptions: Housing non-affordability and the oppression of environmental sustainability?*, *Journal of Rural Studies*, No 21.
- Hsu S.-H., 2006, *NIMBY opposition and solid waste incinerator siting in democratizing Taiwan*, *The Social Science Journal*, No 43.
- Hubbard P., 2009, *NIMBY*, [w:] R. Kitchin, N. Thrift (eds.), *International Encyclopedia of Human Geography*, Elsevier Ltd.
- Hurley A., 1995, *Environmental Inequalities: Class, Race, and Industrial Pollution in Gary, Indiana, 1945–1980*, The University of North Carolina Press, Chapel Hill and London.
- Inhaber H., 1998, *Slaying the NIMBY Dragon*, Transaction Publishers, New Brunswick.
- International Encyclopedia of Social Sciences*, (1962/1972). New York, London.
- Jackowska B., 2011, *Efekty interakcji między zmiennymi objaśniającymi w modelu logitowym w analizie zróżnicowania ryzyka zgonu*, *Przegląd statystyczny*, R. LVIII, z. 1–2.
- Jałowiecki B., 1992, *Gra o miasto w sytuacji transformacji ustroju*, [w:] B. Jałowiecki (red.), *Gra o miasto*, Biuletyn KPZK PAN, z. 157.
- Jałowiecki B., 2000, *Spoleczna przestrzeń metropolii*, Wydawnictwo Naukowe Scholar, Warszawa.
- Jałowiecki B., 1988, *Spoleczne wytwarzanie przestrzeni*, Książka i Wiedza, Warszawa.
- Jałowiecki B., Szczepański M. S., 2006, *Miasto i przestrzeń w perspektywie socjologicznej*, Wydawnictwo Naukowe Scholar, Warszawa.
- Janelle D. G., 1977, *Structural dimensions in the geography of locational conflicts*, *Canadian Geographer*, vol. 21, No 4.
- Janelle D. G., Millward H. A., 1976, *Locational conflict patterns and urban ecological structure*, *Tijdschrift voor Econ. en Soc. Geografie*, vol. 67, No 2.
- Jay A., 2005, *Not in Our Backyard: How to run a protest campaign and save the neighbourhood*, White Ladder Press, Devon.

- Jimenez L., 2005, *From NIMBY to YIMBY: Understanding Community Opposition to Special Needs Residential Facilities in Vancouver*, Pobrano: 5.04.2011 z lokalizacji Simon Fraser University: http://www.sfu.ca/mpp-old/pdf_news/Capstone/Liza%20Jimenez%20capstone.pdf
- Kaufman, R. L., 1996, *Comparing effects in dichotomous logistic regression: A variety of standardized coefficients*, Social Science Quarterly, No 77.
- Kearney R. C., 1993, *Low-Level Radioactive Waste Management: Environmental Policy, Federalism, and New York*, The Journal of Federalism, No 23.
- Keating W. D., Krumholz N., 2000, *Neighborhood Planning*, Journal of Planning Education and Research, vol. 20, No 1.
- Kipp V. W., 2002, *The battle of NIMBY*, Pobrano: 10.08.2009 z lokalizacji http://www.stealthsite.com/whats_new/press/The_battle_of_NIMBY.pdf.
- Klein W., Meck S., 1998, *Growing Smart Legislative Guidebook: Model Statutes for Planning and the Management of Change*, Diane Publishing.
- Kłopot W., 1994, *Gra o przestrzeń – system miejski Wrocławia w okresie transformacji ustrojowej*, [w:] E. Kaltenberg-Kwiatkowska (red.), *Miasta polskie w dwusetlecie prawa o miastach*, Sekcja Socjologii Miasta PTS, Warszawa.
- Knox P., Pinch S., 2006, *Urban Social Geography. An Introduction*, Pearson Prentice Hall.
- Kołodziejcki J., 1982a, *Geneza, funkcjonowanie oraz ocena sytuacji konfliktowych w gospodarce przestrzennej Polski*, [w:] *Diagnoza stanu gospodarki przestrzennej Polski*, Biuletyn KPZK PAN, z. 123.
- Kołodziejcki J., 1982b, *Realizacja celów rozwoju w warunkach narastania konfliktów w gospodarce przestrzennej*, [w:] *Konflikty polskiej przestrzeni*, Biuletyn KPZK PAN, z. 120.
- Kontos T. D., Komilis D. P., Halvadakis C. P., 2005, *Siting MSW landfills with a spatial multiple criteria analysis methodology*, Waste Management, No 25.
- Kośmider J., Mazur-Chrzanowska B., Wszyński B., 2002, *Odory*, Wydawnictwa Naukowe PWN, Warszawa.
- Kotus J., 2007, *Natura wielkomiejskich sąsiedztw. Analiza subsąsiedzkich i sąsiedzkich terytorialnych podsystemów społecznych w Poznaniu*, Wydawnictwo Naukowe UAM, Poznań.
- Kozerańska M., *Spalarnia tak – ale nie u nas*, Gazeta Wyborcza (06.22.2010).
- Krause J. D., 1992, *The effects of prison siting practices on community status arrangements: A framework applied to the California state prison*, "Crime & Delinquency", 38 (1).
- Kreps G. A., Wenger D. E., 1973, *Toward Theory of Community Conflict: Factors Influencing the Initiation and Scope of Conflict*, Sociological Quarterly, No 14.
- Królikowska K., 2007, *Konflikty społeczne w polskich parkach narodowych*, Oficyna Wydawnicza „Impuls”, Kraków.
- Kuhn R. G., Ballard K. R., 1998, *Canadian Innovations in Siting Hazardous Waste Management Facilities*, Environmental Management, vol. 28, No 4.

- Kwaśniewicz W., 2000, *Konflikty społeczne w dobie zmiany ustrojowej a procesy żywiołowe*, [w:] M. Malikowski, Z. Seręga (red.), *Konflikty społeczne w Polsce w okresie przemian systemowych. Studia, komunikaty, eseje*, t. I, Wydawnictwo Wyższej Szkoły Pedagogicznej, Rzeszów.
- Lake R. W., 2001, *Locational Conflict (NIMBY)*, [w:] N. J. Smelser, P. B. Baltes (eds.), *International Encyclopedia of the Social & Behavioral Sciences*, Elsevier Ltd.
- Leão S., Bishop I., Evans D., 2004, *Spatial-temporal model for demand and allocation of waste landfills in growing urban regions*, Computers, Environment and Urban Systems, No 28.
- Lefebvre H., 1972, *Le Droit à la ville*, II – Espace et politique, Anthropos, Paris.
- Lesbirel S., Shaw D., 2000, *Facility Siting: Issues and Perspectives*, [w:] S. Lesbirel, D. Shaw (eds.), *Challenges and Issues in Facility Siting: Conference Proceedings*, Columbia University Press, New York.
- Levinson A., 1999, *NIMBY taxes matter: the case of state hazardous waste disposal taxes*, Journal of Public Economics, No 74.
- Lisowski A., 2003, *Koncepcje Przestrzeni w Geografii Człowieka*, Wydawnictwa Uniwersytetu Warszawskiego, Warszawa.
- Lis-Turlejska M., 1980, *Ingracjacja, czyli manipulowanie innymi ludźmi za pomocą zwiększania własnej atrakcyjności*, [w:] J. Reykowski (red.), *Osobowość a społeczne zachowanie się ludzi*, Książka i Wiedza, Warszawa.
- Liszewski S., 1997, *Przestrzeń miejska i jej organizacja*, [w:] A. Jackowski (red.), *Geografia, człowiek, gospodarka*, Instytut Geografii UJ, Kraków.
- Liszewski S., 1978, *Tereny miejskie. Podział i klasyfikacja*, Acta Universitatis Lodziensis, Seria II, Nr 15.
- Livezey E. T., 1980, *Hazardous waste*, Pobrano: 18.10.2011 z lokalizacji <http://www.csmonitor.com/1980/1106/110653.html>
- Luloff A. E., Albrecht S. L., Bourke L., 1998, *NIMBY and the hazardous and toxic waste siting dilemma: The need for concept clarification*, Society & Natural Resources, vol. 11, No 1.
- Łapczyński M., 2003, *Drzewa klasyfikacyjne w badaniach satysfakcji i lojalności klientów*, Pobrano: 10.10.2011 z lokalizacji www.statsoft.pl/czytelnia/marketing/drzewa.pdf
- (b. a.) *Łódzkie: brakuje hospicjów*, „Dziennik Łódzki”, (27.06.2011).
- Łucki Z., Misiak W., 2010, *Energetyka a społeczeństwo. Aspekty socjologiczne*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa.
- Mach Ł., 2010, *Zastosowanie regresji logistycznej do określenia prawdopodobieństwa sprzedaży zasobu mieszkaniowego*, Pobrano: 10.02.2011 z lokalizacji: http://www.ptzp.org.pl/files/konferencje/kzz/artyk_pdf_2010/101_Mach_L.pdf
- Machwitz M., *Mieszkańcy Julianowa protestują przeciw budowie hospicjum*, Dziennik Łódzki, (23.03.2007).

- Majer A., 2000, *Konflikty miejskie. Próba rozwinięcia tematu*, [w:] M. Malikowski, Z. Seręga (red.), *Konflikty społeczne w Polsce w okresie przemian systemowych. Studia, komunikaty, eseje*, t. II, Wydawnictwo Wyższej Szkoły Pedagogicznej, Rzeszów.
- Majer A., 1999, *Miasta Ameryki. Kryzys i polityka odnowy*, „Studia KPZK PAN”, t. CVII.
- Makles Z., Galwas-Zakrzewska M., 2005, *Złowne gazy w środowisku pracy*, Bezpieczeństwo pracy, nr 9 (419).
- Markowski T., 1999, *Zarządzanie rozwojem miast*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa.
- Martin R., 2000, *Community Perceptions About Prison Construction: Why Not In My Backyard?*, The Prison Journal, No 80.
- Martin R., Myers D. L., 2005, *Public Responses to Prison Siting: Perceptions of Impact on Crime and Safety*, Criminal Justice and Behavior, No 32.
- Matczak P., 1999, *A Community facing environmental risk. Hungarian and Polish local environmental protests case studies*, Pobrano: 10.07.2008 z lokalizacji http://www.staff.amu.edu.pl/~regional/Pracownicy/P_Matczak/A_Community_facing_environment/a_community_facing_environment.html
- Matczak P., 1996, *Spoleczne uwarunkowania eliminacji syndromu NIMBY*, [w:] R. Cichocki (red.), *Podmiotowość społeczności lokalnych. Praktyczne programy wspomagania rozwoju*, Wydawnictwo Media G-T, Poznań.
- Mazmanian D. A., Morell D., 1990, *The NIMBY Syndrome: Facility Siting and the Failure of Democratic Discourse*, [w:] N. Vig, M. Kraft (eds.), *Environmental Policy in the 1990s: Toward a New Agenda*, CQ Press, Washington.
- Meyer W., Brown M., 1989, *Locational conflict in a nineteenth century city*, Political Geography Quarterly, No 8.
- Michałowska E., 2008, *Syndrom NIMBY jako przykład samoorganizacji społecznej na poziomie lokalnym*, Studia Regionalne i Lokalne, t. 3, z. 1.
- Minehart D., 2002, *Effective Siting of Waste Treatment Facilities*, Journal of Environmental Economics and Management, No 43.
- Morris D. J., Hess K., 1975, *Neighborhood power: the new localism*, Beacon Press.
- Morris J. A., 1994, *Not In My Back Yard*, San Diego, Silvercat Publications, California.
- Nowak M., 2001, *Protesty lokalizacyjne jako egemplifikacja zmiany systemowej połowy lat dziewięćdziesiątych*, [w:] P. Buczkowski, P. Matczak (red.), *Konflikt nieunikniony. Wspólnoty i władze lokalne wobec konfliktów spowodowanych rozwojem*, Wydawnictwo Wyższej Szkoły Bankowej, Poznań.
- O'Hare M., 1992, *Waste Disposal? Not In My Backyard*, VSD, vol. 59, No 4.
- Okeke C. U., Armour A., 2000, *Post-landfill siting perceptions of nearby residents: a case study of Halton landfill*, Applied Geography, No 20.
- Oxford Dictionary of New Words, The*, 1999, Oxford University Press.
- Oxford English Dictionary*, 2011, www.oed.com.

- Pahl R. E., 1970, *Whose city? and other essays on sociology and planning*, Longmans, Harlow.
- The City: Suggestions for the Study of Human Nature in Urban Environment*, 1925, R. E. Park, E. W. Burgess, R. D. McKenzie (red.), University of Chicago Press, Chicago.
- Pendall R., 1999, *Opposition to Housing: NIMBY and Beyond*, Urban Affairs Review, No 35.
- Słownik łacińsko-polski*, 2007, M. Plezia (red.), t. I, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa.
- Po powrocie z Austrii: jaka piękna ta spalarnia*, Gazeta Wyborcza, (13. 09.2010).
- Pol E., Di Masso A., Castrechini A., Bonet M. R., Vidal T., 2006, *Psychological parameters to understand and manage the NIMBY effect*, Revue européenne de psychologie appliquée, No 56.
- Popper F. J., 1981a, *How to Locate a LULU*, American Land Forum.
- Popper F. J., 1981b, *Siting LULUs*, Planning Magazine.
- Popper F. J., 1983, *LULU: Unwanted and Unloved, But Unneeded?*, Amicus Journal.
- Popper F. J., 1985, *The environmentalist and the LULU*, Environment, vol. 27, No 1.
- Popper F. J., 1992, *The Great LULU Trading Game*, Planning Magazine.
- Quah E., Tan K. C., 1998, *The siting problem of NIMBY facilities: cost-benefit analysis and auction mechanisms*, Environment and Planning C: Government and Policy, vol. 16, No 3.
- Rabe B. G., 1994, *Beyond nimby: hazardous waste siting in Canada and the United States*, Brookings Institution Press, Washington.
- Rahardyan B., 2004, *Study on Citizen's Concerns and Attitudes towards Solid Waste Management Facility in Japan*, Pobrano: 18.08.2009 z lokalizacji <http://ws3-er.eng.hokudai.ac.jp/egpsee/alumni/abstracts/Benno.pdf>.
- Rahardyan B., Matsuto T., Kakuta Y., Tanaka N., 2004, *Resident's concerns and attitudes towards Solid Waste Management facilities*, Waste Management, vol. 24, No 5.
- Rephann T. J., 1996, *The Economic and Social Impacts of NIMBYs*, Pobrano: 19.08.2009 z lokalizacji <http://www.rri.wvu.edu/wpapers/pdffiles/nimby.pdf>.
- Rex J., Moore P., 1967, *Race, Community and Conflict*, Oxford University Press Oxford.
- Robinson J. W., 1988, *The Conflict Approach*, [w:] J. A. Christenson, J. W. Robinson (eds.), *Community Development in Perspective*, The Iowa State Univeristy Press, Ames.
- Rykiel Z., 1990, *Region przygraniczny jako przedmiot badań geograficznych*, Przegląd Geograficzny, t. LXII z. 3–4.
- Sasao T., 2004, *An estimation of social costs of landfill siting using a choice experiment*, Waste Management, No 24.
- Schively C., 2007, *Understanding the NIMBY and LULU Phenomena: Reassessing Our Knowledge Base and Informing Future Research*, Journal of Planning Literature, No 21.
- Siemiński M., 2008, *Środowiskowe zagrożenia zdrowia*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa.

- Ślodeczyk J., 2001, *Przestrzeń miasta i jej przeobrażenia*, Wydawnictwo Uniwersytetu Opolskiego, Opole.
- Słownik języka polskiego*, 2011, Wydawnictwo Naukowe PWN.
- Smith C. J., 1980, *Preferred residential distance from different public facilities*, [w:] D. Herbert, R. J. Johnston (red.), *Geography and the urban environment*, t. 3, Wiley, Chichester.
- Smith E., Marquez M., 2000, *The Other Side of the NIMBY Syndrome*, Society & Natural Resources, No 13.
- Solecki S., 2000, *Konflikty społeczno-przestrzenne jako element procesów transformacji miejskiej na przykładzie Rzeszowa*, [w:] M. Malikowski, Z. Seręga (red.), *Konflikty społeczne w Polsce w okresie przemian systemowych. Studia, komunikaty, eseje*, t. I, Wydawnictwo Wyższej Szkoły Pedagogicznej, Rzeszów.
- Starosta P., 2000, *Konflikt lokalny*, [w:] M. Malikowski, Z. Seręga (red.), *Konflikty społeczne w Polsce w okresie przemian systemowych. Studia, komunikaty, eseje*, t. II, Wydawnictwo Wyższej Szkoły Pedagogicznej, Rzeszów.
- Steelman T. A., Carmin J., 1998, *Common property, collective interests, and community opposition to locally unwanted land uses*, Society and Natural Resources, vol. 11, No 6.
- Szacki J., 2002, *Historia myśli socjologicznej*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa.
- Szczepański M. S., 2005, *Miasta realnego socjalizmu – miasta realnego kapitalizmu. Aktorzy pierwszoplanowi i epizodyczni*, [w:] B. Jałowiecki, A. Majer, M. S. Szczepański (red.), *Przemiany miasta. Wokół socjologii Aleksandra Wallisa*, Wydawnictwo Naukowe Scholar, Warszawa.
- Szczepański M. S., Ślęzak-Tazbir W., 2007, *Między lękiem a podziwem: getta społeczne w starym regionie przemysłowym*, [w:] B. Jałowiecki, W. Łukowski (red.), *Gettoizacja polskiej przestrzeni miejskiej*, Wydawnictwo SWPS Academica i Wydawnictwo Naukowe Scholar, Warszawa.
- Szrejner M., *W Łodzi brakuje miejsc dla nieuleczalnie chorych*, Dziennik Łódzki, (20.09.2009).
- Szymczak W., 2008, *Podstawy statystyki dla psychologów*, Difin, Warszawa.
- Śliwińska M., 2001, *Rola, przyczyny i skutki dominacji interesów indywidualnych nad ogólnospołecznymi w konfliktach środowiskowych*, [w:] P. Buczkowski, P. Matczak (red.), *Konflikt nieunikniony. Wspólnoty i władze wobec konfliktów spowodowanych rozwojem*, Wydawnictwo Wyższej Szkoły Bankowej, Poznań.
- Takahashi L. M., Dear M. J., 1997, *The changing dynamics of community opposition to human service facilities*, Journal of American Planning Association, vol. 63, No 1.
- Takahashi L. M., Gaber S. L., 1998, *Controversial facility siting in the urban environment*, Environment and Behavior, vol. 30, No 2.
- Tempalski B., Friedman R., Keem M., Cooper H., Friedman S. R., 2007, *NIMBY localism and national inequitable exclusion alliances: The case of syringe exchange programs in the United States*, Geoforum, No 38.

- Tobera P., 2000, *Konflikt i konkurencja*, [w:] M. S. Malikowski (red.), *Konflikty społeczne w Polsce w okresie przemian systemowych. Studia, komunikaty, eseje*, t. I, Wydawnictwo Wyższej Szkoły Pedagogicznej, Rzeszów.
- Turner J. H., 2004, *Struktura teorii socjologicznej*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa.
- Upreti B. R., 2004, *Conflict over biomass energy development in the United Kingdom: some observations and lessons from England and Wales*, *Energy Policy*, vol. 32, No 6.
- Upreti B. R., van der Horst D., 2004, *National renewable energy policy and local opposition in the UK; the failed development of a biomass electricity plant*, *Biomass & Bioenergy*, vol. 26, No 1.
- Van der Horst D., 2007, *NIMBY or not? Exploring the relevance of location and the politics of voiced opinions in renewable energy siting controversies*, *Energy Policy*, No 35.
- Walker G., 1995, *Social Mobilization in the City's Countryside: Rural Toronto Fights Waste Dump*, *Journal of Rural Studies*, vol. 11, No 3.
- Warren C. R., Lumsden C., O'Dowd S., Birnie R. V., 2005, *"Green on green": Public perceptions wind power in Scotland and Ireland*, *Journal of Environmental Planning and Management*, No 48.
- Warren R. L., 1963, *The Community in America*, Rand McNally, Chicago.
- Whelan J. M., 2005, *A Hard Road to Learn*, [w:] J. Crowther, V. Galloway, I. Martin (eds.), *Popular Education: Engaging the Academy: international perspectives*, National Institute of Adult Continuing Education, Leicester.
- Wolsink M., 2006, *River basin approach and integrated water management. Governance pitfalls for the Dutch Space-Water-Adjustment Management Principle*, *Geoforum*, No 37.
- Wolsink M., 2000, *Wind power and the NIMBY-myth: institutional capacity and the limited significance of public support*, *Renewable Energy*, No 21.
- Zuziak Z., 1995, *Rozwiązywanie konfliktów środowiskowych w gospodarce przestrzennej*, [w:] L. M. Salomon, R. A. Seidel, P. Bury, T. Markowski (red.), *Gospodarka samorządów terytorialnych w świetle doświadczeń amerykańskich*, Fundacja Promocji Czystych Technologii TECHEKO, Łódź.

Materiały źródłowe

Decyzja Nr 15/2011 o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na „Budowie drogi ekspresowej S-14 – zachodniej obwodnicy Łodzi na odcinku od drogi krajowej nr 1 w m. Słowik do węzła Lublinek” w ramach zadania „Zachodnia obwodnica Łodzi w ciągu drogi ekspresowej S-14 wraz z obwodnicą Pabianic” wydana w dn. 23 marca 2011 roku przez Regionalną Dyрекcję Ochrony Środowiska w Łodzi.

Halas drogowy z perspektywy europejskiej, 2005, Pobrano: 10.08.2009 z lokalizacji http://www2.nynas.com/start/article.cfm?Art_ID=2141&Sec_ID=101.

- Opracowanie ekofizjograficzne sporządzone na potrzeby Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Łodzi, 2007, Pobrano: 9.08.2009 z lokalizacji http://www.mpu.lodz.pl/data/other/ekofizjografia_tekst.pdf.
- Plan Gospodarki Odpadami dla Miasta Łodzi – PGO-Łódź, uchwała nr LII/0996/09 Rady Miejskiej w Łodzi w dn. 4 marca 2009 roku.*
- Plan Gospodarki Odpadami Województwa Łódzkiego 2011 z uwzględnieniem lat 2012–2015, uchwała nr XXIII/549/08 Sejmiku Województwa Łódzkiego z dn. 31 marca 2008 roku.
- Program Budowy Dróg Krajowych i Autostrad na lata 2011–2015*, uchwała Rady Ministrów Nr 10/2011 z dnia 25 stycznia 2011 roku.
- Rozporządzenie Ministra Rozwoju Regionalnego i Budownictwa z dnia 29 marca 2001 r. w sprawie ewidencji gruntów i budynków (DzU 2001, nr 38, poz. 454).
- Rozporządzenie Ministra Środowiska z dn. 26 lipca 2002 roku w sprawie rodzajów instalacji mogących powodować znaczne zanieczyszczenie poszczególnych elementów przyrodniczych albo środowiska jako całości (DzU 2002, nr 122, poz. 1055)
- Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 23 stycznia 1996 r. w sprawie ustalenia sieci autostrad i dróg ekspresowych (DzU 1996, nr 12, poz. 63).
- Stan środowiska w Polsce na tle celów i priorytetów Unii Europejskiej. Raport wskaźnikowy 2004, 2006, Biblioteka Monitoringu Środowiska, Warszawa.
- Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania miasta Łodzi*, uchwała nr XCIX/1826/10 Rady Miejskiej w Łodzi z dnia 27 października 2010 roku.
- The Effects of Subsidized and Affordable Housing on Property Values*, 1988, Department of Housing and Community Development, Sacramento.
- Uchwała nr XC/1562/10 Rady Miejskiej w Łodzi z dnia 23 czerwca 2010 r. w sprawie realizacji Projektu „Gospodarka odpadami komunalnymi w Łodzi – faza II” współfinansowanego z Funduszu Spójności.
- Ustawa z dn. 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (DzU 2003, nr 80, poz. 717).
- Ustawa z dn. z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (DzU 2008, nr 193, poz. 1194).
- Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (tekst jednolity: DzU 2008, nr 25, poz. 150).
- Why not in our community? Removing Barriers to Affordable Housing. An Update to the Report of the Advisory Commission on Regulatory Barriers to Affordable Housing. Washington, 2005, U.S. Department of Housing and Urban Development, Office of Policy Development and Research.

SPIS TABEL

Tabela 1. Konflikty miejskie wg istoty, uczestników i przedmiotu konfliktu	29
Tabela 2. Zestawienie przyczyn i uczestników konfliktu wg typologii J. Kołodziejskiego i Z. Zuziaka.....	35
Tabela 3. Obiekty NIMBY w literaturze.....	40
Tabela 4. Zagrożenia związane z wybranymi obiektami NIMBY	44
Tabela 5. Protesty i obiekty NIMBY w relacji do zagrożeń środowiskowych.....	49
Tabela 6. Obiekty NIMBY wg definicji w literaturze przedmiotu	59
Tabela 7. Potencjalne obiekty NIMBY w Łodzi	60
Tabela 8. Zestawienie konfliktów na podstawie kwerendy prasowej	66
Tabela 9. Liczba respondentów w jednostkach urbanistycznych Łodzi	70
Tabela 10. Znajomość poszczególnych konfliktów wśród respondentów	72
Tabela 11. Zestawienie obiektów NIMBY wybranych do dalszych badań.....	75
Tabela 12. Powierzchnia stref NIMBY w Łodzi	103
Tabela 13. Bilans użytkowania ziemi w strefach wokół obiektów NIMBY w Łodzi.....	106
Tabela 14. Liczba ankiet przeprowadzonych w strefach NIMBY	114
Tabela 15. Respondenci mieszkający w strefach NIMBY i poza nimi.....	115
Tabela 16. Liczba respondentów w strefach NIMBY	116
Tabela 17. Poziom świadomości respondentów na temat budowy obiektów NIMBY w ich sąsiedztwie	121
Tabela 18. Główne przyczyny zadowolenia, obojętności i niezadowolenia z realizacji inwestycji w sąsiedztwie respondentów	125
Tabela 19. Struktura odpowiedzi respondentów na pytania ujawniające syndrom NIMBY	130
Tabela 20. Zmienne niezależne analizowane w modelu regresji logistycznej.....	156
Tabela 21. Kodowanie zero-jedynkowe zmiennych objaśniających w modelu regresji logistycznej	158
Tabela 22. Wyniki estymacji zmiennych modelu regresji logistycznej	159
Tabela 23. Wartość współczynnika VIF_i dla zmiennych objaśniających w modelu regresji logistycznej	159
Tabela 24. Tabela klasyfikacji modelu regresji logistycznej	161
Tabela 25. Ważność zmiennych w modelu regresji logistycznej	162
Tabela 26. Macierz klasyfikacji w algorytmie budowy drzewa CART	166
Tabela 27. Prawdopodobieństwo wystąpienia kategorii modalnej w węzłach drzewa klasyfikacyjnego CART	168

SPIS RYCIN

Ryc. 1. Elementy syndromu NIMBY	11
Ryc. 2. Miejsce syndromu NIMBY pośród różnych kategorii konfliktów	24
Ryc. 3. Typologia konfliktów przestrzennych wg podmiotów konfliktów	36
Ryc. 4. Preferowane odległości od miejsca zamieszkania do wybranych obiektów użyteczności publicznej	46
Ryc. 5. Struktura odpowiedzi respondentów na pytanie dotyczące tego co zrobić, gdy mieszkańcy protestują przeciwko budowie obiektów NIMBY	47
Ryc. 6. Struktura argumentów wysuwanych przez protestujących przeciw uciążli- wym inwestycjom	50
Ryc. 7. Zasięg hałasu (izofona 55 Ldwn) nad lotniskiem im. Wł. Reymonta w Łodzi	51
Ryc. 8. Model identyfikacji obiektów NIMBY	58
Ryc. 9. Rozmieszczenie potencjalnych obiektów NIMBY w Łodzi	63
Ryc. 10. Rozmieszczenie obiektów NIMBY w Łodzi zidentyfikowanych na podsta- wie kwerendy prasowej	67
Ryc. 11. Struktura wieku i płci mieszkańców Łodzi i respondentów	68
Ryc. 12. Znajomość konfliktów wśród respondentów	70
Ryc. 13. Rozmieszczenie respondentów i liczba znanych im konfliktów w Łodzi	71
Ryc. 14. Miejsca zamieszkania respondentów, którzy słyszeli o poszczególnych konfliktach	73
Ryc. 15. Rozmieszczenie badanych obiektów NIMBY w Łodzi	74
Ryc. 16. Warianty przebiegu drogi ekspresowej S14 opracowane przez Biuro Projektowo-Badawcze Dróg i Mostów „Transprojekt – Warszawa” w 2008 roku	77
Ryc. 17. Przebieg problemowego odcinka drogi ekspresowej S14 w północnej części Łodzi	79
Ryc. 18. Przebieg problemowego odcinka drogi ekspresowej S14 w południowej części Łodzi	80
Ryc. 19. Przebieg fragmentu autostrady A1 w granicach administracyjnych Łodzi	82
Ryc. 20. Przebieg problemowego odcinka autostrady A1	83
Ryc. 21. Przebieg problemowego odcinka projektowanej ul. Śląskiej	85
Ryc. 22. Pikieta mieszkańców na ul. Broniewskiego w Łodzi w październiku 2006 roku	86
Ryc. 23. Planowany przebieg „Trasy Górnej”	87
Ryc. 24. Planowany przebieg „Trasy Górnej” według dwóch wariantów	88
Ryc. 25. Lokalizacja Lotniska Lublinek w Łodzi	90
Ryc. 26. Położenie hal magazynowo-biurowych w pobliżu terenów mieszkaniowych Olechowa	91
Ryc. 27. Lokalizacja spalarni odpadów na obszarze EC4 na Widzewie w Łodzi	93

Ryc. 28. Mieszkańcy Łodzi protestują w czerwcu 2010 roku przeciwko budowie spalarni odpadów: pikietą przed Urzędem Miasta i udział w zebraniu Rady Miasta.....	94
Ryc. 29. <i>Citylighty</i> promujące budowę Instalacji Termicznego Przekształcania Odpadów Komunalnych w Łodzi	95
Ryc. 30. Wizualizacje koncepcji architektonicznej Hospicjum przy Szpitalu im. Jordana	97
Ryc. 31. Wyznaczanie zasięgu strefy NIMBY na przykładzie ul. Ustronnej w Łodzi	101
Ryc. 32. Rozmieszczenie stref NIMBY w Łodzi	102
Ryc. 33. Struktura użytkowania gruntów w strefach wokół obiektów NIMBY	106
Ryc. 34. Zagospodarowanie terenu wzdłuż drogi ekspresowej S14.....	107
Ryc. 35. Zagospodarowanie terenu wzdłuż ul. Śląskiej.....	108
Ryc. 36. Zagospodarowanie terenu wokół Hospicjum na Julianowie.....	109
Ryc. 37. Formy własności działek w strefach wokół obiektów NIMBY w Łodzi.....	110
Ryc. 38. Liczba mieszkańców i gęstość zaludnienia w strefach NIMBY	113
Ryc. 39. Struktura płci i wieku mieszkańców Łodzi i stref NIMBY	114
Ryc. 40. Struktura wieku i płci respondentów i mieszkańców stref NIMBY	118
Ryc. 41. Struktura respondentów według stanu cywilnego	119
Ryc. 42. Struktura respondentów w strefach NIMBY według liczby dzieci w wieku poniżej 19 lat.....	119
Ryc. 43. Poziom wykształcenia respondentów w strefach NIMBY	120
Ryc. 44. Ocena sytuacji materialnej respondentów w strefach NIMBY	120
Ryc. 45. Źródła wiedzy o konfliktach wokół obiektów NIMBY	122
Ryc. 46. Poziom zadowolenia z realizacji inwestycji w sąsiedztwie respondentów	123
Ryc. 47. Porównanie poziomu zadowolenia z oceną potrzeby budowy obiektów NIMBY	126
Ryc. 48. Struktura odpowiedzi respondentów na pytanie o potrzebę budowy obiektów NIMBY	127
Ryc. 49. Stosunek do obiektów NIMBY	128
Ryc. 50. Ocena przydatności planowanych inwestycji wśród ich przeciwników i zwolenników.....	128
Ryc. 51. Najczęstsze kombinacje kategorii postaw prowadzące do wystąpienia syndromu NIMBY	129
Ryc. 52. Odsetek Nimbystów wśród respondentów w strefach NIMBY	131
Ryc. 53. Możliwość poparcia obiektów NIMBY wśród respondentów sprzeciwiających się ich budowie.....	132
Ryc. 54. Powody, dla których respondenci są skłonni poprzeć budowę obiektów NIMBY	133
Ryc. 55. Skojarzenia negatywne i pozytywne na temat obiektów NIMBY	134

Ryc. 56. Skojarzenia pozytywne i negatywne z obiektami NIMBY należącymi do infrastruktury drogowej	135
Ryc. 57. Skojarzenia z wybranymi obiektami NIMBY	136
Ryc. 58. Hale magazynowe na Olechowie, listopad 2011 roku – widok z wejścia do klatki schodowej budynku przy ul. Wojewódzkiego, widok ogólny	137
Ryc. 59. Wartościowanie obiektów NIMBY za pomocą dyferencjału semantycznego	138
Ryc. 60. Argumenty protestujących przeciw obiektom NIMBY	139
Ryc. 61. Stopień poparcia respondentów dla argumentów protestujących	141
Ryc. 62. Opinia o wpływie lokalizacji obiektów NIMBY na cenę nieruchomości w ich sąsiedztwie, wśród osób które są im przeciwnie i je popierają.....	142
Ryc. 63. Struktura odpowiedzi respondentów na pytanie o możliwość przeprowadzki z powodu sąsiedztwa z obiektem NIMBY	143
Ryc. 64. Suma odpowiedzi respondentów wskazujących na brak problemów w okolicy miejsca zamieszkania	144
Ryc. 65. Wartościowanie przestrzeni stref NIMBY za pomocą dyferencjału semantycznego.....	145
Ryc. 66. Liczba respondentów, którzy dany problem uznali za ważny i bardzo ważny w swojej okolicy	146
Ryc. 67. Struktura odpowiedzi na pytania dotyczące zadowolenia, potrzeby budowy i poparcia obiektów NIMBY w zależności od odległości miejsca zamieszkania respondentów	148
Ryc. 68. Odsetek Nimbystów i zwolenników wg odległości miejsca zamieszkania od obiektów NIMBY	149
Ryc. 69. Świadomość o konfliktach toczących się wokół lokalizacji obiektów NIMBY...	150
Ryc. 70. Zaangażowanie respondentów w konflikty wokół obiektów NIMBY	151
Ryc. 71. Struktura odpowiedzi respondentów na pytanie o to, kto według nich protestuje przeciwko obiektom NIMBY	152
Ryc. 72. Krzywa ROC dla modelu regresji logistycznej profilu Nimbystów	160
Ryc. 73. Wykres ilorazu szans (75% przedziału ufności)	162
Ryc. 74. Ważność zmiennych niezależnych w algorytmie budowy drzewa CART	167
Ryc. 75. Drzewo klasyfikacyjne CART dla profilu Nimbystów	169

ZAŁĄCZNIK 1

Zestawienie artykułów prasowych wykorzystanych do identyfikacji obiektów NIMBY w Łodzi

Oznaczenia i skróty zastosowane w tabeli:

GW – „Gazeta Wyborcza”,

DŁ – „Dziennik Łódzki”,

EI – „Express Ilustrowany”,

w.i. – artykuł zamieszczony w wydaniu internetowym gazety.

Lp.	Data publikacji	Autor	Tytuł	Liczba znaków (bez spacji)	Strona	Gazeta
1	2	3	4	5	6	7
AUTOSTRADA A1						
1	07/03/2006	sow	Wykupią ziemię pod A1	908	1	DŁ
2	20/03/2006	M. Bogurat	Autostrada donikąd?	5948	16	DŁ
3	18/04/2006	sow	Wyceniają ziemię pod A1	1387	4	DŁ
4	13/08/2006	PB	Autostrada w kasacji	1044	10	DŁ
5	13/10/2006	PB	Mieszkańcy Andrzejowa zablokują wyjazd z Łodzi	493	4	DŁ
6	14/10/2006	b.a.	Czy Młynek czeka zagłada?	74	1	DŁ
7	14/10/2006	KUP	Protest-strada	1762	10	DŁ
8	14/10/2006	M. Pawlak	Czy Młynek czeka zagłada?	7701	15	DŁ
9	14/10/2006	P. Anuszczyk	Autostrada nie pod oknami	2055	1	GW
10	19/10/2006	MP	Hasłem w radnych	1693	6	DŁ
11	08/12/2006	PB	Wojewoda zobaczy drogę (której nie widać)	1337	8	DŁ
12	24/01/2007	sow	Zagrożona autostrada	687	1	DŁ
13	10/07/2007	P. Wasiak	Nie chcą tirów i spalin	2333	1	GW
14	24/08/2007	P. Brzózka	Prokurator na A1	4156	4	DŁ
15	31/08/2007	b.a.	Łódzcy księża chcą autostrady	644	1	DŁ
16	31/08/2007	PB	Autostrada dzieli parafie	2835	4	DŁ
17	08/09/2007	P. Brzózka	Zagubiona Autostrada	9059	13	DŁ
18	17/09/2007	RD	Cztery blokady jednego dnia	617	4	GW
19	18/09/2007	M. Kałach	Północ-Południe: wojna secesyjna w Nowosolnej	2406	8	DŁ
20	18/09/2007	P. Wasiak	Nie chcą TIR-ów pod oknami	2923	3	GW
21	22/09/2007	M. Pawlak	Transparent i na ulicę	6328	12	DŁ
22	24/08/2008	b.a.	Prokurator na drodze	1453	1	DŁ
23	24/08/2009	S. Sowa	Autostrada i uczciwość	1134	2	DŁ
24	16/11/2009	A. Hac	Chcą zmienić Łódź	3740	2	GW
DROGA EKSPRESOWA S14						
25	06/10/2008	M. Bereszczczyński	S14: dwa warianty, jedna awantura	1701	w.i.	DŁ
26	07/10/2008	P. Wasiak	Awantura o S-14	3222	3	GW
27	09/01/2006	M. Kwintkiewicz, P. Wasiak	Zburzą domy na S14	3712	1	GW

1	2	3	4	5	6	7
28	16/07/2008	M. Kwintkiewicz	Dość tajemnic przy S-14	2241	1	GW
29	16/07/2008	tas	Sekretna droga koło Łodzi	889	w.i.	EI
30	17/07/2008	A. Kuźmicki	Jesienią poznamy plan przebiegu trasy S14	1203	w.i.	DŁ
31	20/08/2008	W. Pierzchała	Koniec konfliktu w Chocianowicach	1464	w.i.	DŁ
32	07/10/2008	M. Bereszczczyński	S14 wiedzie po dachach	3156	w.i.	DŁ
33	07/10/2008	tj	Mieszkańcy Smulska nie chcą drogi S14!	2777	w.i.	EI
34	09/10/2008	W. Gnacikowska	"Grupy nacisku" na radzie miejskiej	1504	4	GW
35	09/10/2008	M. Bereszczczyński	Droga S14 ma ominąć łódzką aglomerację	2187	w.i.	DŁ
36	10/10/2008	WIOL	Radni o drodze S-14	1753	4	GW
37	11/10/2008	M. Bereszczczyński	Batalia o przebieg S14 na finiszu	3149	w.i.	DŁ
38	14/10/2008	W. Gnacikowska	Przeciwko S 14 przez Łódź	2212	4	GW
39	14/10/2008	msm	Polityka a trasa S14 - radni obudzili się w ostatniej chwili	943	w.i.	EI
40	14/10/2008	M. Bereszczczyński	S14 - tak, ale poza granicami Łodzi	2429	w.i.	DŁ
41	15/10/2008	W. Gnacikowska	Przeciwnicy drogi S-14 w radzie miejskiej	2094	1	GW
42	15/10/2008	msm	Politycy dogadali się co do przebiegu drogi S14, mieszkańcy są przeciw	1642	w.i.	EI
43	15/10/2008	M. Bereszczczyński	Dłuższe konsultacje w sprawie S14	2158	w.i.	DŁ
44	16/10/2008	P. Wasiak	S-14 w miejskiej komisji	1811	4	GW
45	17/10/2008	P. Wasiak, W. Gnacikowska	Protesty przeciwko obwodnicy	7970	8	GW
46	17/10/2008	forum mieszkańców	Forum o S-14	2238	9	GW
47	18/10/2008	b.a.	S14 - drogowcy ugięli się pod ciężarem wniosków	1461	w.i.	DŁ
48	21/10/2008	M. Bereszczczyński	Spór o S14 - nie chcą al. Włóknarzy - bis	1461	w.i.	DŁ
49	22/10/2008	M. Bereszczczyński	S14 oczami radnych i drogowców	1426	w.i.	DŁ
50	23/10/2008	W. Gnacikowska	S-14 przebiegnie przez Łódź	2450	1	GW
51	25/10/2008	P. Wasiak	Ostatnie odwołania w sprawie S-14	1844	4	GW
52	16/10/2009	M. Bereszczczyński	Przebieg drogi S14 jest już praktycznie przesądzony	4970	w.i.	DŁ
53	23/10/2009	M. Pawlak	Radni PO i PiS wybrali czerwony wariant S14	3265	w.i.	DŁ
54	25/10/2010	tj	W ankietach wygrywa wariant czerwony S14	705	w.i.	EI

UL. ŚLĄSKA						
1	2	3	4	5	6	7
55	13/10/2006	W. Gnacikowska	Do Della nie przez Młynek!	2673	3	GW
56	23/09/2007	M. Pawlak	Protesty mieszkańców Andrzejowa, Olechowa, Młynka i Nowosolnej nie robią na urzędnikach wrażenia	6187	w.i.	DŁ
57	17/03/2009	P. Wasiak	Ulica Śląska będzie dłuższa	2370	4	GW
„TRASA GÓRNA”						
58	08/09/2007	P. Wasiak	Mieszkańcy nie chcą tej drogi	2544	4	GW
59	20/06/2009	P. Wasiak	Nie będą mieli drogi pod oknami	2251	4	GW
LOTNISKO LUBLINEK						
60	17/06/2004	J. Blewaska	Trzy protesty na lotnisku	1091	4	GW
61	01/07/2004	J. Blewaska	Droga w zawieszeniu	1805	3	GW
62	16/07/2004	blew	Inwestycja na Lublinku o krok dalej	965	w.i.	GW
63	17/03/2005	forum mieszkańców	Debate o Lublinku – są obietnice!	1192	22	GW
64	21/09/2010	A. Jasińska	Sukces łódzkiego lotniska to duże problemy dla Rokicia	2176	4	DŁ
„MAGAZYNY”						
65	08/04/2008	W. Gnacikowska	Fabryka zamiast rekreacji	3798	1	GW
66	04/05/2009	J. Blewaska	Magazyny pod oknami	2762	1	GW
SPALARNIA ODPADÓW						
67	30/09/2008	msm	Spalarnia śmieci za 660 mln zł	486	3	EI
68	14/08/2009	B. Dana	W Łodzi będą spalać śmieci z regionu	3403	1	GW
69	17/08/2009	B. Dana	Zwykle zawodzi człowiek	3381	3	GW
70	18/08/2009	B. Dana	Spalarnia? Tak, ale nie w centrum	3211	4	GW
71	19/08/2009	B. Dana	Tania spalarnia to fikcja	3142	2	GW
72	22/01/2010	B. Dana	Łódzianie chcą spalarni śmieci	2647	6	GW
73	20/05/2010	M. Malinowski	Spalarnia śmieci na Widzewie	484	2	EI
74	24/05/2010	A. Zboińska	Łódź: konsultacje społeczne w sprawie spalarni śmieci i MPK	2052	w.i.	DŁ
75	23/06/2010	A. Magnuszewska	Łódź: weto wobec spalarni śmieci	1410	w.i.	DŁ
76	24/06/2010	B. Dana, M. Kozerawska	Spalarnia śmieci będzie jednak na Widzewie	3125	1	GW
77	24/06/2010	-	Spalarnia – tak, ale nie u nas – mówią mieszkańcy Widzewa	3625	2	GW
78	29/06/2010	B. Dana	Podatek zamiast spalarni	4107	2	GW
79	03/08/2010	A. Jasińska	Łódź: spalarnia śmieci na Widzewie za 5 lat	1678	w.i.	DŁ
80	04/08/2010	B. Dana	O krok bliżej do spalarni odpadów	2524	4	GW
81	04/08/2010	P. Grabowski	Spalarnia coraz bliżej	978	6	EI
82	13/09/2010	A. Magnuszewska	Łódź: przyjechali z Wiednia, przekonają do spalarni	1509	w.i.	DŁ
83	14/09/2010	TUX	Jaka piękna ta spalarnia	860	4	GW
84	01/10/2010	A. Magnuszewska	Łódź: mieszkańcy Widzewa Wschodu nie chcą spalarni	5351	w.i.	DŁ
85	23/10/2010	J. Krywko	Śmieci biegają po Łodzi i przekonują do spalarni	1469	5	GW

HOSPICJUM						
<i>1</i>	<i>2</i>	<i>3</i>	<i>4</i>	<i>5</i>	<i>6</i>	<i>7</i>
86	19/03/2007	ACZ	Hospicjum w Jordanie	1785	5	GW
87	23/03/2007	M. Machwitz	Mieszkańcy Julianowa protestują przeciw budowie hospicjum	2740	8	DL
88	31/03/2007	A. Czerwiński	Spór o hospicjum	3207	3	GW
89	20/06/2009	M. Szejner	Łódzkie szpitale czeka rewolucja	6422	w.i.	DL
90	18/07/2009	M. Wojciechowki	Będzie hospicjum w szpitalu Jordana	3365	1	GW
91	22/07/2009	b.a.	Lekarze walczą o Jordana	420	6	DL
92	19/05/2010	W. Gnacikowska	Radni tną inwestycje	4204	1	GW
POZOSTAŁE						
93	21/02/2005	mw	Protestują przeciw antenom GSM – tym razem na Retkini	2522	w.i.	EI
94	15/07/2005	M. Markowski	Gaz pod nosem	2160	4	GW
95	28/07/2008	P. Drzewiecki	Galeria handlowa pod oknami mieszkańców	2050	5	GW
96	25/05/2011	mal	Nie chcemy krematorium!	1610	w.i.	EI
97	09/04/2009	forum mieszkańców	Nie chcą orlika pod oknami	1209	2	GW
98	14/07/2004	kow	Mieszkańcy protestują – nie będzie stacji benzynowej przy „Teofilu”	1149	w.i.	EI

Źródło: opracowanie własne.

ZAŁĄCZNIK 2

Struktura płci i wieku mieszkańców stref NIMBY

		Liczba ludności ogółem	Liczba kobiet ogółem	Liczba kobiet w wieku:			Liczba męż- czyzn ogółem	Liczba mężczyzn w wieku:		
				poniżej 26 lat	26–65 lat	powyżej 66 lat		poniżej 26 lat	26–65 lat	powyżej 66 lat
Liczba ludności Łodzi		712804 (100,0%)	392194 (55,0%)	84322 (11,8%)	227356 (31,9%)	80516 (11,3%)	320610 (45,0%)	87618 (12,3%)	193188 (27,1%)	39804 (5,6%)
Liczba mieszkańców stref NIMBY	S14	1435 (100,0%)	735 (51,2%)	193 (13,4%)	440 (30,7%)	102 (7,1%)	700 (48,8%)	207 (14,4%)	424 (29,5%)	69 (4,8%)
	A1	1530 (100,0%)	784 (51,2%)	206 (13,5%)	446 (29,2%)	132 (8,6%)	746 (48,8%)	224 (14,6%)	449 (29,3%)	73 (4,8%)
	Śląska	328 (100,0%)	181 (55,2%)	41 (12,5%)	109 (33,2%)	31 (9,5%)	147 (44,8%)	45 (13,7%)	91 (27,7%)	11 (3,4%)
	Ustronna	3183 (100,0%)	1714 (53,8%)	482 (15,1%)	1081 (34,0%)	151 (4,7%)	1469 (46,2%)	489 (15,4%)	900 (28,3%)	80 (2,5%)
	Lotnisko	2770 (100,0%)	1448 (52,3%)	349 (12,6%)	848 (30,6%)	251 (9,1%)	1322 (47,7%)	383 (13,8%)	784 (28,3%)	155 (5,6%)
	Magazyny	2079 (100,0%)	1104 (53,1%)	315 (15,2%)	715 (34,4%)	74 (3,6%)	975 (46,9%)	330 (15,9%)	606 (29,1%)	39 (1,9%)
	Spalarnia	1313 (100,0%)	774 (58,9%)	112 (8,5%)	314 (23,9%)	348 (26,5%)	539 (41,1%)	100 (7,6%)	340 (25,9%)	99 (7,5%)
	Hospicjum	2295 (100,0%)	1240 (54,0%)	251 (10,9%)	688 (30,0%)	301 (13,1%)	1055 (46,0%)	302 (13,2%)	577 (25,1%)	176 (7,7%)
	Ogółem	14933 (100,0%)	7980 (53,4%)	1949 (13,1%)	4641 (31,1%)	1390 (9,3%)	6953 (46,6%)	2080 (13,9%)	4171 (27,9%)	702 (4,7%)

Źródło: opracowanie własne.