

Jacek Petryszyn
Elżbieta Zuzańska-Żyśko
Uniwersytet Śląski w Sosnowcu

PODOBIENSTWA I RÓŻNICE PRZESTRZENI PUBLICZNEJ MOLSHEIM I NIEPOŁOMIC

1. WPROWADZENIE

Przestrzeń publiczną można określić jako fragment przestrzeni miejskiej przeznaczony na potrzeby społeczne korzystających z niej zbiorowości ludzkich. Przestrzenie publiczne pozostają fizycznie dostępne dla wszystkich zainteresowanych osób. Wyróżnia się przestrzenie otwarte, w postaci miejskich ulic, placów i terenów zielonych, oraz przestrzenie dośrodkowe, które cechują się ograniczonym dostępem, czy to poprzez nabycie biletu, czy też wstęp do budynku tylko w określonych godzinach (LORENS 2007). Współczesny obraz przestrzeni publicznych jest wypadkową przyjętych założeń i zrealizowanych rozwiązań w przeszłości oraz zachodzących przemian w miarę upływającego czasu (JĘDRZEJCZYK 2004). W ustawie o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (*Ustawa o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym* 2003) obszar przestrzeni publicznej został określony jako „obszar o szczególnym znaczeniu dla zaspokajania potrzeb mieszkańców, poprawy jakości ich życia i sprzyjający nawiązywaniu kontaktów społecznych ze względu na jego położenie oraz cechy funkcjonalno-przestrzenne.” Przestrzeń publiczną rozumiemy jako dobro celowo kształtowane i wspólnie użytkowane, zgodnie z przyjętymi wartościami i zasadami społecznymi (OLENDEREK 2011). Publiczny charakter przestrzeni jest zeterminowany zbiorowym sposobem jej użytkowania (BIEGAŃSKI i in. 2009).

Przestrzenie publiczne według CHMIELEWSKIEGO (2009) dzieli się na te o charakterze technicznym, w których kontakty odbywają się przez mechaniczne środki transportu, i o charakterze kulturowym, gdzie występują bezpośrednie interakcje osób oraz kształtują się obyczaje życia zbiorowego. HŁADKIEWICZ (2006) zauważa, iż miejskie przestrzenie publiczne cechuje dostępność, jawność i otwartość. Przebywając w przestrzeniach publicznych w jakiś sposób je odbieramy i niekiedy nawet oceniamy, a ich funkcjonalność, estetyka oraz elementy, z jakich jest zbudowana, świadczą o jakości miasta (PIOTROWSKA 2010). Przestrzeń publiczna istnieje nie tylko materialnie, ale także w świadomości użyt-

kowników, dlatego jej dopełnienie stanowią doświadczenia i działania ludzi z niej korzystających (CEGŁOWSKA, MATYKOWSKI 2010).

Odbiorców przestrzeni publicznych jest według PIOTROWSKIEJ (2010, s. 222) „tyłu, ilu jest ludzi, gdyż każdy odczytuje ją w indywidualny sposób. Chcąc jednak określić cechy wartościujące miasto z punktu widzenia różnych użytkowników, podzielono ich na trzy grupy: odbiorcy wewnętrzni (mieszkańcy), odbiorcy zewnętrzni (turyści, przyjezdni, odwiedzający) i inwestorzy (krajowi i zagraniczni)”. Wymieniona autorka podkreśla, iż współcześnie mieszkańcy dużych i wielkich miast tracą między sobą kontakt, natomiast w społecznościach małych miast przestrzeń jest bliższa i bardziej przyjazna człowiekowi.

W postrzeganiu małych miast szczególną rolę odgrywają inwestorzy i odbiorcy zewnętrzni. Inwestor zwraca uwagę przede wszystkim na potencjalne korzyści finansowe, jakie można osiągnąć w określonej przestrzeni. Ocenia głównie: a) sprawność komunikacji – drogowej, kolejowej, lotniczej itd.; b) dostępność do zaplecza naukowo-technicznego; c) możliwości obsługi bankowej; d) lokalizację nieruchomości i dostępność mediów; e) bezpieczeństwo, poziom bezrobocia, dostępność infrastruktury społecznej; f) koszty pozyskania i utrzymania gruntów; g) istnienie sprzyjającego klimatu inwestycyjnego; h) możliwość zapewnienia dobrej lokalizacji biur, mieszkań itp. Z kolei odbiorca zewnętrzny (np. turysta) postrzega miasto w sposób wybiórczy i subiektywny, zwracając często uwagę tylko na wybrane fragmenty. Ocenia: a) ofertę transportową i organizację komunikacji; b) estetykę miasta; c) dbałość o dziedzictwo kulturowe; d) jakość oferty gastronomicznej; e) dostępność i różnorodność bazy noclegowej; f) rozmieszczenie i pojemność parkingów; g) sposób oznaczania obiektów użyteczności publicznej (PIOTROWSKA 2010).

Przestrzeń publiczna stanowi niezwykle interesujący przedmiot badań, co wyraźnie można zaobserwować na terenie mniejszych ośrodków miejskich. Celem niniejszego opracowania jest porównanie stanu zagospodarowania przestrzeni publicznej dwóch małych miast, Molsheim we wschodniej Francji i Niepołomic na południu Polski. W analizie szczególną uwagę zwrócono na cechy jakościowe przestrzeni poprzez ukazanie podobieństw i różnic w jej użytkowaniu. Wybór tych miast nie jest przypadkowy, lecz wynika z określonych uwarunkowań geograficznych oraz położenia w strefach bezpośredniego oddziaływania dwóch ważnych metropolii europejskich, Strasburga i Krakowa. Badane miasta charakteryzują się nową jakością ukształtowanych przestrzeni publicznych oraz zwiększoną dynamiką zmian w ostatnim dwudziestoleciu. Zarówno Molsheim, jak i Niepołomice, chociaż leżą w odległych częściach Europy, wykazują dużo podobieństw w kształtowaniu i wykorzystaniu przestrzeni publicznej. Owe podobieństwa wynikają m.in. z rozwoju we wspólnym kręgu cywilizacji europejskiej.

Starano się także pokazać różnice wynikające z odrębnych ścieżek rozwoju oraz uwarunkowań politycznych i gospodarczych, które wpływały na przemiana-

ny tych miast w ciągu ich wieloletniego istnienia. W opracowaniu szczególnie akcent położono na postrzeganie przestrzeni publicznej przez odbiorcę zewnętrznego lub inwestora, przybywającego do miasta w celach turystycznych, gościnnych lub biznesowych. Sposób zagospodarowania przestrzeni i jej jakość wpływa na jej odbiór przez potencjalnego inwestora i na rozpoczęcie lub kontynuację określonych działalności gospodarczych w mieście.

Współczesna turystyka miejska polega na szybkich zmianach, dużej elastyczności i łączeniu funkcji. Jej konsumpcyjny styl mało różni się od konsumpcyjnego stylu życia w miastach, a zatem coraz trudniej odróżnić turystę od mieszkańca, zwłaszcza gdy korzystają z tej samej infrastruktury. Stąd, określenie turystów odwiedzających miasta jako „gości”, lepiej oddaje charakter tych wizyt (SAGAN 2011). Władze miejskie kształtują pożądany obraz miast poprzez odwołanie się do walorów atrakcyjnych dla gościa-turysty, inwestora. Z kolei pozytywne postrzeganie przestrzeni publicznej przez gości ma wpływ na tę przestrzeń w aspekcie społecznym i ekonomicznym, przyjeżdżają kolejni goście, powstają hotele, rozwija się gastronomia, powstają specjalne strefy ekonomiczne itd. Z powodu braku odpowiednich materiałów empirycznych nie analizowano przestrzeni publicznej z punktu widzenia odbiorcy wewnętrznego – mieszkańców miast i sąsiednich miejscowości.

2. PODOBIEŃSTWA I RÓŻNICE W POŁOŻENIU I ROZWOJU OBU MIAST

Przedmiotem analizy są dwa małe miasta, francuskie Molsheim i polskie Niepolomice. Oba te ośrodki wykazują pewne podobieństwa w zakresie położenia i dostępności komunikacyjnej. Molsheim leży we Francji nad rzeką Bruche u wylotu doliny górskiej w strefie przedgórza Wogezów, na zachodnim skraju rozległej doliny Renu. Miasto zlokalizowane jest około 20 km na zachód od Strasburga, głównego miasta w Alzacji. Molsheim jest położone bardzo korzystnie ze względu na warunki komunikacyjne. W pobliżu miasta znajduje się autostrada A35, biegnąca przez Alzację równolegle do Renu, od granicy z Niemcami na północy, poprzez Strasburg, Colmar i Miluzę, aż do Bazylei w Szwajcarii. Stosunkowo niedawno miasto wzbogaciło się o nową obwodnicę miejską, która umożliwia sprawne dotarcie nie tylko do śródmieścia, ale także do odrębnie zlokalizowanej strefy gospodarczej. W pobliżu krzyżują się szlaki kolejowe, jeden ze wschodu, biegnący od Strasburga w kierunku zachodnim, poprzez dolinę rzeki Bruche w Wogezach, i drugi w kierunku Colmar na południu. niespełna 10 km na wschód od Molsheim, obok miejscowości Entzheim i w pół drogi do Strasburga, zlokalizowany jest międzynarodowy port lotniczy. Z kolei duży port żeglugi śródlądowej istnieje od dawna nad Renem w bez-

pośrednim sąsiedztwie Strasburga, co pozwala łatwo i tanio dowieźć towary masowe do portów w Niemczech i nad Morzem Północnym.

Wobec tego można ocenić, iż Molsheim posiada wręcz idealne warunki jeżeli chodzi o przewóz towarów i ludzi, a zarazem dostępność do głównych szlaków komunikacyjnych w sąsiednich państwach Europy Zachodniej. Ze względu na dużą rangę Strasburga, jako głównego miasta w Alzacji, znaczącego ośrodka akademickiego i innych usług wyższego rzędu, w tym siedziby instytucji europejskich, odnotować należy, iż Molsheim stanowi ośrodek satelitalny na obszarze metropolitalnym tego miasta.

Nadmienić należy, iż w przypadku bardzo rozdrobnionych francuskich gmin siła oddziaływania małego miasta i rola jego przestrzeni publicznej często wynikają nie tylko z samej liczby mieszkańców gminy, ale przede wszystkim z istnienia różnorodnych związków komunalnych i powiązań terytorialnych z innymi otaczającymi gminami. W świetle spisu z roku 2007 gminę Molsheim zamieszkiwało zaledwie 9331 osób. Utworzona przez 14 gmin Wspólnota Gmin Regionu Molsheim-Mutzig liczyła już 32 530 mieszkańców. Z kolei okręg administracyjny (Arrondissement) Molsheim, odpowiednik naszego powiatu, zamieszkiwało ponad 96 tys. mieszkańców.

Niepołomice natomiast są małym miastem w województwie małopolskim w powiecie wielickim, jednocześnie stanowią gminę miejsko-wiejską. W jej skład wchodzi miasto Niepołomice i 12 wsi. Miasto zajmuje powierzchnię 28 km² oraz posiada 9384 mieszkańców (2009 r.), a obszary wiejskie to 65 km² i ponad 14 tys. ludności. Około 1/5 powierzchni gminy we wschodniej części zajmuje fragment Puszczy Niepołomickiej. Położenie komunikacyjne Niepołomic, podobnie jak Molsheim, jest bardzo korzystne. Leżą one na wschód od Krakowa, jednocześnie z nim granicząc. Miasto powstało na prawym brzegu terasy zalewowej Wisły. Przez teren gminy, w południowej jej części, przebiega autostrada A4 przechodząca dalej w drogę krajową nr 4, a zarazem międzynarodową E 40. Niedaleko centrum miasta znajduje się droga krajowa nr 75, łącząca się z autostradą A4 i DK 79, co bardzo ułatwia dotarcie z Niepołomic do Krakowa.

Dobra dostępność komunikacyjna jest ważnym elementem podnoszącym atrakcyjność inwestycyjną gminy oraz wpływa na poziom życia mieszkańców, powodując wzrost jego liczby ludności. Obszar Niepołomic znajduje się w zasięgu 30 minut czasu dojazdu do Krakowa oraz ma z nim bardzo silne powiązania w zakresie komunikacji publicznej (DOMAŃSKI, NOWORÓL, red. 2010). Korzystne położenie i dobra dostępność komunikacyjna są najważniejszymi czynnikami rozwojowymi miasta, wpływającymi także na jakość przestrzeni publicznej. Według PIOTROWSKIEJ (2010) to właśnie sprawność komunikacji, w tym m.in. drogowej, jest jednym z podstawowych czynników warunkujących korzyści dla inwestorów gospodarczych. Stwierdzono, iż istnieje łatwa dostępność do Niepołomic i sąsiednich terenów rekreacyjnych, które są popularnym

miejszem turystyki weekendowej dla mieszkańców Krakowa. Równie istotna jest obecność w gminie głównej linii kolejowej, biegnącej z Krakowa do Przemysła. Z punktu widzenia inwestora zagranicznego niezwykle ważnym elementem jest bliskość Międzynarodowego Portu Lotniczego Kraków-Balice.

Wpływ na przestrzeń publiczną Niepołomic ma bliskie sąsiedztwo Krakowa, miasta o silnie wykształconych funkcjach, m.in. gospodarczych, kulturowych i akademickich. Według SOKOŁOWSKIEGO (2006) ośrodek ten posiada drugi co do wielkości wskaźnik centralności w Polsce po Warszawie, tym samym potwierdzając wysokie znaczenie wśród polskich miast. Niepołomice, wchodząc w skład Krakowskiego Obszaru Metropolitalnego, zyskują tzw. wartość dodaną, czyli korzyści wynikające z położenia w pobliżu dużego, znakomicie rozwiniętego ośrodka o licznych usługach wyższego rzędu. Badania pokazują, że Niepołomice znajdują się w grupie najlepiej rozwijających się małych miast w strefie oddziaływania ośrodków regionalnych w Polsce (ZUZAŃSKA-ŻYŚKO 2007).

Przestrzeń publiczną miasta odczytujemy przez pryzmat jego historii i zdarzeń, które niejednokrotnie mają swoje konsekwencje w postaci określonego krajobrazu miejskiego. Francuskie Molsheim ukształtowało się przy dawnej rzymskiej drodze przechodzącej przez Wogezy w kierunku przeprawy przez Ren w pobliżu Strasburga. Nazwa „Mollesheim” pierwszy raz pojawiła się w dokumencie z 820 r. W kolejnych wiekach powstał spór pomiędzy biskupami ze Strasburga a cesarzami niemieckimi o własność znajdujących się tam winnic, który zakończył się pomyślnie dla biskupstwa, co skutkowało rozbudową murów miejskich w XIII w. „Złoty wiek” dla Molsheim nadszedł wraz z rozwojem reformacji luterńskiej, gdy przeniosła się tam kanonia katedralna po jej usunięciu ze Strasburga.

Na początku XVII w. biskupie miasto stało się centrum kontrreformacji w Dolnej Alzacji, co przyczyniło się do znacznej rozbudowy i powstania licznych obiektów w przestrzeni publicznej Molsheim. Ufundowane zostały nowe zabudowania klasztorne dla benedyktynów i jezuitów oraz kartuzów, przeniesionych w 1598 r. W tamtych czasach Molsheim stało się siedzibą uniwersytetu jezuickiego i miejscem zamieszkania biskupów, którzy musieli opuścić Strasburg. W swojej akademii i uniwersytecie jezuici stosowali nowe metody nauczania, założyli nawet teatr. Zasługi, jakie mieli w dziedzinie kultury i sztuki docenił nawet francuski król Ludwik XIV w 1683 r. Dopiero po Rewolucji Francuskiej Molsheim stało się centrum przemysłu, lecz o produkcji prowadzonej na małą skalę. Z kolei po aneksji Alzacji przez Niemcy (1870 r.) umiejscowiono w nim stolicę powiatu w ramach nowej organizacji terytorialnej regionu. Funkcja administracyjna jest obecnie kontynuowana w postaci siedziby subprefektury – zarządzającej Arrondissement, odpowiednikiem polskiego powiatu.

Działalność produkcyjna w Molsheim uległa przemianom i rozwojowi na początku XX w. dzięki otwarciu dużych zakładów z branży motoryzacyjnej.

Pierwszą fabrykę samochodów założył w Molsheim zdolny przemysławiec i przedsiębiorca, który przybył z Włoch. Pochodzący z Mediolanu Ettore Bugatti osiadł w Molsheim w 1909 r., kupił Hardtmühle i wspomagany przez zdolnych pracowników założył fabrykę Bugatti, w której zatrudniał nawet do 1000 osób. W latach 1910–1947 zaprojektował i wyprodukował w swoich zakładach ponad 7800 wysokiej klasy samochodów, które nawet dzisiaj budzą podziw, osiągając wysokie ceny. Marka ta jest bardzo modna wśród bogatych warstw społecznych. Sportowe auto bugatti typ 35 wygrywało ponad 1000 razy w wyścigach Grand Prix w latach 1924–1939, co znacznie rozślawiło także Molsheim¹. E. Bugatti był obdarzony wieloma talentami, projektował m.in. lokomotywy i elementy jezdne dla kolei, a w 1935 r. ustanowił nowy rekord prędkości na torach (200 km/h). Te tradycje stworzyły warunki do dalszej produkcji i miały wpływ na dzisiejsze funkcje gospodarcze miasta. Spowodowały wykreowanie określonego obrazu przestrzeni publicznej w strefie działalności gospodarczej.

Niepołomice rozwinęły się jako osada służebna przy królewskim zamku obronno-myśliwskim. Zamek był wielokrotnie przebudowywany wraz z przyległą osadą Niepołomice. W związku z położeniem w otoczeniu Puszczy Niepołomickiej znajdowała się tu drużyna do obsługi łowów, psiarnia, sokolarnia, stajnie, urząd łowczego królewskiego. Przyjmowano posłów, delegacje zagraniczne, odbywały się sądy nadworne i królewskie. Wydawano też dokumenty państwowe i przywileje.

Obecny układ urbanistyczny Niepołomice przybrały dopiero w XVIII w. Zabudowa wówczas miała charakter miasteczka, ale dopiero podczas zaboru Austriacy nadali Niepołomicom status miasta pod koniec XVIII w. Zabudowa zaczęła rozprzestrzeniać się w różnych kierunkach, lecz charakteryzowała się jednak rozproszaniem, bardziej typowym dla osad wiejskich. Do okresu międzywojennego Niepołomice rozwijały się jako osada rolniczo-rzemieślnicza (KWIATEK, LIJEWSKI 1998). W latach 70. XX w. były miastem o silnej funkcji mieszkaniowej i jednocześnie rolniczo-usługowej (JERCZYŃSKI 1977).

3. PRZESTRZEŃ PUBLICZNA W ODBIORZE ZEWNĘTRZNYM (TURYSTY-GOŚCIA)

Dla każdego miasta i atrakcyjności jego przestrzeni publicznej niezwykle ważne są stabilne podstawy rozwoju gospodarczego. Dlatego istotny jest odbiór i ocena miasta z punktu widzenia turysty, który zwraca szczególną uwagę na

¹ Inne bugatti Royale, wyprodukowane w 1926 r. w liczbie zaledwie sześciu samochodów, do dziś jest uważane za jeden z najdroższych samochodów świata.

piękno, ale także na walory funkcjonalne. Odbiorca zewnętrzny, w szczególności indywidualny turysta, w przestrzeni publicznej starego centrum Molsheim odnaleźć może wiele interesujących obiektów architektonicznych obrazujących bogatą i ciekawą przeszłość miasta. Sam układ starego miasta, jego ulice i place stanowi przestrzeń utworzoną głównie w okresie renesansu, z barokowym kompleksem zabudowy przypominającej czasy świetności zakonu jezuitów i ich działalności w Molsheim.

Do najcenniejszych zabytków niewątpliwie należy Dom Rzeźników (fot. 1), zlokalizowany w ścisłym centrum przy trójkątnym pl. Ratuszowym (fot. 2), zbudowany w stylu renesansowym pod koniec XVI w. dla cechu rzeźniczego. Przetrwał on w prawie nie zmienionym stanie. Budynek ma dwie kondygnacje, przy czym w części parterowej jest elegancka restauracja, a we wnętrzu zdobionego piętra z balkonem i balustradami znajduje się biuro informacji turystyczno-krajoznawczej. Z wcześniejszego gotyckiego miasta zachowały się głównie fragmenty murów miejskich z początku XIV w., wraz z Basztą Prochową oraz wieżą Bramy Kuźniczej, która strzegła południowego wejścia do obwarowanego Molsheim. W wieży znajduje się 4-tonowy dzwon z 1412 r., pochodzący z nieistniejącego już kościoła św. Jerzego przy starym Rynku. Są to ważne obiekty podnoszące atrakcyjność turystyczną miasta, a tym samym jakość publicznej przestrzeni.



Fot. 1. Dom Rzeźników w Molsheim (2010)
Źródło: fot. J. Petryszyn

W przestrzeni publicznej dawnego i obecnego Molsheim wyraźnie zaznaczyły się dwa kompleksy zabudowy sakralnej i klasztornej. Jeden to były kościół jezuicki, obecnie rzymskokatolicki kościół parafialny, stanowiący wraz z otaczającą zabudową i ogrodami główny obiekt ewolucji architektury w Dolinie Renu na początku XVII w. Został on później wzbogacony o neogotycką kaplicę kanoników regularnych, którzy osiedlili się w Molsheim w latach 1836–1954 i nauczali w tym czasie w żeńskiej szkole. Drugi zespół dawnego klasztoru kartuzów powstał przy dawnym Rynku i częściowo zachował się w postaci Cour des Chartreux, czyli siedziby Muzeum Sztuki, Historii i Archeologii w Molsheim oraz Bugatti Foundation. Pozostałości po klasztorze i mnisich celach z lat 1598–1792 zostały zapisane jako obiekt Dziedzictwa Narodowego we Francji.



Fot. 2. Plac Ratuszowy w Molsheim (2010)
Źródło: fot. E. Zuzańska-Żyśko

Okres niemieckiej aneksji Alzacji spowodował wzrost liczby luteranów po 1870 r. i przyczynił się do budowy neorenesansowego kościoła protestanckiego w pobliżu zachowanych murów miejskich w Molsheim. Drugim istotnym obiektem architektonicznym w przestrzeni publicznej z tego okresu (1906 r.) jest neorenesansowy budynek sądu z dobudowaną w tym samym stylu salą sądową i więzieniem. Z innych istotnych elementów wspólnie użytkowanej przestrzeni publicznej wymienić należy miejsce starej mennicy, którą rozebrano w 1722 r., aby wybudować tam Skarbiec Biskupi. Budynek ten był wykorzy-

stywany jako koszary wojskowe, fabryka J. Colaoux i miejsce przygotowywania tabaki, a po odrestaurowaniu w latach 1972–1978 mieści ekspozycję poświęconą Coulaux i Bugatti oraz salę wystawową na piętrze.

Nieco inaczej wydarzenia historyczne przełożyły się na zagospodarowanie przestrzeni publicznej w Niepołomicach. Centrum miasta zajmuje stosunkowo niewielki obszar w porównaniu do powierzchni całego miasta. Funkcje centralne ośrodka lokalnego skupione są na obszarze przyrynkowym, gdzie zlokalizowane są główne sklepy i usługi gastronomiczne (fot. 3). W sąsiedztwie znajduje się Urząd Miasta i Gminy Niepołomice w zabytkowym budynku z początku XX w. Ważnym elementem jest fizjonomia tej przestrzeni i oś kompozycyjna z pobliskim kościołem, które razem tworzą domknięty i klarowny układ miejski, łatwy do zorientowania przestrzennego. Niska zabudowa kalenicowa, jak i nowsze budynki ustawione szczytem do Rynku są postrzegane przez potencjalnego turystę jako przyjazna przestrzeń publiczna o określonym przejrzystym układzie z dbałością o dziedzictwo kulturowe.



Fot. 3. Przestrzeń przyrynkowa w Niepołomicach (2010)
Źródło: fot. E. Zuzańska-Żyśko

Charakterystycznym elementem przestrzeni publicznej w Niepołomicach jest zamek w stylu renesansowym wzorowany na zamku wawelskim (fot. 4). Swoją wygląd zawdzięcza królowi Zygmuntowi Augustowi, który zbudował wspaniałą rezydencję w miejsce starego zamku myśliwsko-obronnego. Przepiękne arkady oraz założenia parkowe powodują, że przestrzeń publiczna w Niepołomicach ma wymiar europejski. Zamek odgrywa obecnie rolę muzeum oraz

ekskluzywnego hotelu. Ważne miejsce w przestrzeni publicznej zajmuje pierwotnie gotycki kościół pw. NMP i Dziesięciu Tysięcy Męczenników, który korzystnie komponuje się z pobliskim Rynkiem. Miasto posiada również obiekty użyteczności publicznej, takie jak okazały budynek pływalni, klub jazdy konnej czy obserwatorium astronomiczne.

Na tle innych polskich miast Niepołomice postrzega się jako ośrodek o korzystnym zagospodarowaniu przestrzeni publicznej, która jest dobrze oznakowana, estetyczna, zróżnicowana historycznie i funkcjonalnie, choć nie tak dobrze jak w Molshaim. Bliskość Krakowa powoduje, że przestrzeń Niepołomic jest korzystna do zamieszkania, a renta gruntowa jest znacznie tańsza w porównaniu do wielkiej metropolii. Jednocześnie wszystkie usługi i dobra wyższego rzędu są szybko dostępne w bliskiej przestrzeni Krakowa. Dlatego Niepołomice są także miejscem powstawania nowych osiedli mieszkaniowych.



Fot. 4. Zamek w Niepołomicach i Ogrody Królowej Bony (2010)
Źródło: fot. E. Zuzańska-Żyśko

Znacznie mniejsza skala centrum i niższa zabudowa to elementy wyraźnie odróżniające przestrzeń publiczną Niepołomic od Molshaim. Natomiast tym, co łączy jest korzystna estetyka i przyjazny krajobraz miejski. Oba miasta są zadbane i cechują się pięknym wypełnieniem przestrzeni. Przestrzenie publiczne tworzą charakterystyczne zespoły obiektów, poprzez które odbiorca zewnętrzny zapamięta oba miasta. Z tego punktu widzenia ważne są zabytkowe, reprezentacyjne budynki o charakterystycznej architekturze, detale tworzące piękno przestrzeni, założenia parkowe czy funkcjonalność i czytelność topograficzna oraz łatwa dostępność do parkingów.

4. INWESTOR A PRZESTRZEŃ PUBLICZNA

Analizując przestrzeń publiczną francuskiego Molsheim i sąsiednich miejscowości pod kątem działalności gospodarczej zauważamy, iż jego współczesna działalność produkcyjna jest głównie związana z rozwojem środków transportu ludzi i towarów, co warunkuje określony wygląd przestrzeni publicznej. W zabudowaniach dawnej fabryki Bugatti w południowej części Molsheim są zlokalizowane dwie kooperujące firmy o światowej renomie, Messier Bugatti i Messier Services. Specjalizują się one w obsłudze systemów lądowania i hamowania w lotnictwie. Wykonują swoją działalność dla około 300 linii lotniczych na całym świecie i wojskowych sił powietrznych w 20 krajach. W samym Molsheim 25% ogółu pracowników dużej amerykańsko-francuskiej spółki produkuje koła, hamulce, systemy elektryczno-hydrauliczne i prowadzi renowacje tarcz hamulcowych. Są dostawcami dla takich koncernów, jak Airbus, Boeing, ATR, Bombardier czy Dassault.

Z kolei marka handlowa Bugatti została sprzedana i od 1998 r. prawa do niej posiada koncern Volksagen AG. Postanowiono podtrzymać tradycje produkcji ekskluzywnych samochodów w Molsheim. Po kilkuletnich przygotowaniach w 2005 r. prezes spółki Bugatti Automobiles dokonał otwarcia owalnego studia Atelier, w którym jednocześnie magazynuje się części i produkuje nowy model bugatti Veyron 16.4, najszybszy (ponad 400 km/h) i najdroższy samochód sprzedawany obecnie na świecie². Specjalnie zaprojektowany eliptyczny budynek służy do montażu jednego lub dwóch egzemplarzy aut, składanych przez trzy tygodnie z części dostarczanych przez czołowe europejskie firmy motoryzacyjne. Administracja firmy mieści się w odnowionym Château Saint Jean – prestiżowej posiadłości, w której nabywcy aut są podejmowani jako goście. Specjalnie powołana Bugatti Foundation prezentuje największe osiągnięcia firmy na wystawie w Musée de la Chartreuse, w części dawnego klasztoru kartuzów w Molsheim. We wrześniu jest organizowany Bugatti Festival, który ma zachęcać do poznawania przestrzeni związanej z historią mitycznego bugatti.

W Molsheim w strefie działalności gospodarczej utworzonej jako Zone „Ecospace” swoje miejsce znalazło kilkadziesiąt firm, w tym kilka znaczących o randze międzynarodowej i działalności w kilku nowoczesnych branżach (fot. 5). W odrębnej przestrzeni publicznej specjalnie utworzonej strefy działalności gospodarczej w południowo-wschodnich terenach francuskiego Molsheim inwestor znajduje bardzo dobre warunki do rozpoczęcia, czy też kontynuowania i rozszerzenia swojej działalności. Jest ona otoczona specjalnie wybu-

² Do końca roku 2011 planuje się wyprodukować łącznie 300 egzemplarzy modelu Veyron i zakończyć jego produkcję. W Molsheim zaprezentowano już nową czterodrzwiową limuzynę bugatti 16C Gallibier.

dowaną obwodnicą łączącą się z pobliską autostradą i głównymi drogami krajowymi, w tym szybkim połączeniem z pobliskim międzynarodowym lotniskiem w Entzheim.

W Molsheim zatrudnionych jest ponad 8 tys. pracowników, przy czym największymi pracodawcami są takie przedsiębiorstwa, jak Mercedes-Benz Molsheim SAS, które wraz z Daimler AG zatrudniają około 500 osób, czy Messier Bugatti z ponad 400 pracownikami. Do firm największych, włączonych w sieć międzynarodowych kooperacji i wzbogacających jakość przestrzeni przeznaczonej dla inwestorów, zaliczają się także Millipore, dostarczające najnowsze technologie, narzędzia i usługi w zakresie nauk biologicznych i produkcji biofarmaceutyków, OSRAM – główny producent lamp w Europie, czy LOHR zajmujący się logistyką, transportem publicznym i przewozami. LOHR od ponad 40 lat ma swoją siedzibę w Duppigheim koło Molsheim.



Fot. 5. Zakład firmy Millipore w strefie działalności gospodarczej w Molsheim (2010)
Źródło: fot. E. Zuzańska-Żyśko

Francuski Mercedes-Benz Trucks, największy obiekt w sieci Custom Tailored Trucks, a zarazem jej centrala, znalazł korzystne umiejscowienie w Molsheim. Firma ma duże doświadczenie w produkcji i przystosowaniu pojazdów do celów specjalnych. Od roku 2010 buduje centrum rozwojowe w Molsheim dla Mercedes-Benz Special Trucks. Współpracuje także z koncernem Daimler AG, pośredniczy w sprzedaży pojazdów przemysłowych i dostosowuje pojazdy dla konkretnych potrzeb klienta.

Ze względu na potencjalne zainteresowanie zaplanowano rozszerzenie strefy „Ecospace” o tereny specjalnie zaprojektowane dla rzemiosła, działalności produkcyjnych i usługowych. W sercu strefy pod koniec roku 2010 został od-

dany biurowiec, w którym inwestorzy będą mogli kompleksowo załatwić potrzebne sprawy. W Molsheim swoją siedzibę mają m.in. regionalne centrum rozliczeń wraz z instytucjami podatkowymi, agencja ds. zatrudnienia, fundusz ubezpieczeń zdrowotnych i biuro kontroli edukacji. W celu zwiększenia zatrudnienia i atrakcyjności przestrzeni publicznej Wspólnota Gmin Regionu Molsheim-Mutzig promuje nowy projekt kilku biurowców o łącznej powierzchni 10 000 m² w samym centrum dzielnicy biznesowej. Wspólnota stawia na rozwój nowej działalności i powiększenie dynamiki gospodarczej, dlatego nabyła w pobliżu lotniska 73 ha dla centrum biznesowego Activeum. Już funkcjonują firmy z branży motoryzacyjnej, produkcji artykułów sportowych i opakowań.

Podobna strefa intensywnej działalności gospodarczej rozwinęła się w Niepołomicach. Pierwszą światową firmą, która zainwestowała na tym obszarze w roku 1992 był koncern Coca Cola. Zakład powstał w zachodniej części gminy, tuż przy granicy administracyjnej miasta Niepołomice. Przyjęta lokalizacja spowodowała wielkie zainteresowanie podkrakowskim małym miastem i jego przestrzenią o dużych walorach gospodarczych. W 2005 r. powstała strefa działalności gospodarczej w Niepołomicach, obejmująca 142 ha powierzchni, powiększonej w 2008 r. do 600 ha. Składa się z trzech stref: Niepołomickiej Strefy Inwestycyjnej (ponad 500 ha), Zachodniej Strefy Inwestycyjnej (50 ha), Wschodniej Strefy Inwestycyjnej (30 ha). Obecnie w Niepołomickiej Strefie Inwestycyjnej istnieje podstrefa Krakowskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej o powierzchni 184 ha, którą zarządza spółka Krakowski Park Technologiczny. Zatrudnienie sięga około 3500 osób (WDOWIARZ-BILSKA 2009), a wielu pracowników dojeżdża do Niepołomic z Krakowa i sąsiednich wsi. Obecnie istnieje w Niepołomicach 69 dużych zakładów przemysłowo-produkcyjnych i usługowo-handlowych o randze regionalnej, krajowej i globalnej. W Niepołomickiej Strefie Inwestycyjnej ulokowało się kilka dużych firm z branży motoryzacyjnej, m.in. Man, Meiller, ACP i Nidec³.

Duże inwestycje i związane z tym przewozy towarów przyczyniły się do zbudowania zachodniej obwodnicy miasta na starym torowisku kolejowym. Od 2006 r. kontynuowana jest budowa autostrady A4, a we wsi Zakrzów ma powstać węzeł autostradowy ze zjazdem do Niepołomickiej Strefy Inwestycyjnej. Profile gospodarcze firm związanych ze strefami to głównie branże: metalowa i spożywcza – po dziewięć, samochodowa i materiałów budowlanych – po siedem, maszynowa i tworzyw sztucznych – po cztery, elektroniczna i meblowa – po trzy zakłady. Reprezentowane są też branże: kosmetyczna, drzewna, gumowa i chemiczna. Do kapitału polskiego należy 49 firm, do nie-

³ Man Trucks – niemiecki producent samochodów ciężarowych, Meiller Polska – francuski producent układów hydraulicznych i naczep, Nidec Motors Actuators – japoński producent mikrosilników elektrycznych do samochodów i urządzeń, ACP Polska – niemiecki producent podzespołów do podwozi.

mieckiego – osiem, amerykańskiego – pięć, a dwa są własnością koncernów ogółośnoeuropejskich (ZINKOW 2009). Przedsiębiorstwa zajmują się produkcją mebli ratanowych, biurowych, pieców akumulacyjnych, krat pomostowych, zakrętek metalowych, drzwi i okien, maszyn drogowych, tworzyw sztucznych, powłok gumowych, mocowań instalacyjnych, betonu, posadzek betonowych, kostki brukowej, obuwia, odzieży, opakowań tekturowych, wyrobów do czyszczenia skór i naczyń, kosmetyków, karm dla zwierząt. Są też zakłady spożywcze, jak: Coca Cola, czy Gellwe produkująca galaretki spożywcze, proszki do pieczenia itd., firmy produkujące mięso i przetwory drobiowe, wędliny, a także hurtownia artykułów spożywczych, ryb i owoców morza. Występują też salony sprzedaży, centra logistyczne, firmy transportowe i utylizacyjne.

Porównując przestrzenie publiczne w strefach gospodarczych Molsheim i Niepołomic można wysunąć pewne wnioski. Francuski obszar wykazuje większe uporządkowanie, lepsze zorganizowanie przestrzenne, zwartość, a nawet oznakowanie. Przestrzeń publiczna jest tu bardziej czytelna niż w przypadku strefy w Niepołomicach, która jest bardziej rozproszona, mniej wypełniona, inaczej zorganizowana i charakteryzuje się większym chaosem przestrzennym. Obszar w Molsheim ma mniej rezerw wolnej przestrzeni, co wymusza inne podejście do gospodarowania przestrzenią. We Francji cena renty gruntowej jest o wiele wyższa niż w Polsce. To sprawia, że każdy fragment ziemi jest dobrze zaprojektowany i ma określone przeznaczenie. Stosowne przepisy dokładnie określają kryteria budowy i lokalizacji. Polski przykład pokazuje, że musimy jeszcze uczyć się od naszych zachodnich partnerów, jak racjonalnie gospodarować dobrem, jakim jest przestrzeń publiczna.

Z pewnością niezwykle istotne są warunki stawiane przez inwestorów, którzy czasami wymuszają określone decyzje lokalizacyjne. Jednak powinna być większa świadomość w planowaniu przestrzennym w Polsce. Mimo to należy popierać i naśladować takie przykłady sukcesu gospodarczego, jak małe miasto Niepołomice. W latach 1999–2008 baza ekonomiczna na tle zmian całkowitej liczby pracujących w kraju wzrosła tam powyżej 5%. Nadwyżka pracowników w 2008 r. wynosiła około 1800 osób, głównie w sektorze przemysłowym. Niepołomice dzięki rozwojowi strefy gospodarczej stały się ośrodkiem przemysłowym silnie wyspecjalizowanym, w którym istnieje wysoki potencjał egzogeniczny (DOMAŃSKI, NOWORÓL, red. 2009). Owe zjawiska gospodarcze kreują nową przestrzeń publiczną ukierunkowaną na potencjalnego inwestora. W ostatnich latach Niepołomice należą do najbogatszych gmin w województwie małopolskim, zajmują też czołową pozycję w kraju pod względem intensywności przemian.

Koncentracja podmiotów gospodarczych w specjalnych strefach ekonomicznych to wspólna cecha obu badanych miast. Podobieństwa przestrzeni publicznej wyrażają się także w konstrukcji budynków powstających w strefach za-inwestowania. Powstające obiekty przyjmują wymiar architektury globalnej

opartej na lekkich konstrukcjach ze szkła i metalu. Podobny krajobraz, duże parkingi, widoczne oznakowanie stref, różnorodna i transnarodowa działalność gospodarcza, to wspólne cechy podkreślające podobieństwo zagospodarowania przestrzeni w strefach ekonomicznych obu miast.

Z kolei różnice odnoszą się głównie do jakości zorganizowania przestrzeni publicznej. W Molsheim istnieje dobra organizacja i polityka przestrzenna w stosunku do gospodarowania wolnymi rezerwami terenów miejskich. Zauważa się tam zwartość i uporządkowanie zarówno w starym centrum, jak i w strefie działalności gospodarczej. Z drugiej strony zaobserwowano brak odpowiedniego planowania przestrzennego i rozproszenie inwestycji w strefie niepołomickiej.

5. PODSUMOWANIE

Francuskie Molsheim oraz polskie Niepołomice z jednej strony wykazują liczne podobieństwa w adaptacji miejskiej przestrzeni publicznej, z drugiej różnice wynikające bezpośrednio z odmiennej genezy miast i rozwoju kultur. Współczesne podobieństwo jest konsekwencją położenia obu miast, które znajdują się na obszarach metropolitalnych dużych i ważnych miast europejskich. Zarówno Molsheim, jak i Niepołomice mają bardzo korzystne położenie komunikacyjne, co ułatwia dostępność do ich przestrzeni publicznych. Charakterystyczna jest także bliskość dużych rzek (Ren, Wisła), które miały wielkie znaczenie w przeszłości dla lokalizacji i rozwoju osadnictwa miejskiego.

W Molsheim zauważa się większą dbałość o racjonalne i gospodarczo uzasadnione zagospodarowanie przestrzeni, widać tam szczelnie wypełnioną przestrzeń śródmiejską, wysokie kamienice i dużą zwartość zabudowy. To wskazuje na lepiej rozplanowany układ przestrzenny miasta. Występuje także korzystniejsze zagospodarowanie w aspekcie turystycznym, jak np. informacja turystyczna umiejscowiona w zabytkowym budynku, ekskluzywne restauracje z przepięknym otoczeniem w centrum miasta, karuzela na głównym placu, sklepy z pamiątkami dla turystów oraz liczne obiekty zabytkowe wraz z interesującymi detalami architektonicznymi. Ważne są także liczne oznaczenia turystyczne wskazujące kierunek do głównych atrakcji miasta, do kościołów, muzeum, parkingów itd. Nie bez znaczenia jest też powszechne ukwiecenie budynków mieszkalnych. Tego typu wysiłki mieszkańców i władz miejskich bardzo dobrze współgrają z walorami przestrzeni publicznej oraz wskazują na korzystne perspektywy dalszego rozwoju Molsheim.

Z kolei Niepołomice cechują się niewielkim centrum, z charakterystyczną atrakcją turystyczną w postaci Zamku Królewskiego, wraz z Ogrodami Królowej Bony. Ze względu na masowe wykorzystanie przestrzeni publicznej istotne

są także tereny rekreacyjne znajdujące się dalej od centrum (Puszcza Niepołomska). Brakuje w Niepołomicach pięknych kamienic o zwartej, wysokiej zabudowie. Wynika to z odmiennej struktury wewnętrznej miasta, które ma inną, mniej skupioną zabudowę niż Molsheim. Niemniej jednak przestrzeń publiczna Niepołomic stwarza wrażenie przyjaznej i czytelnej, w której zarówno mieszkańiec, jak i turysta czy też potencjalny inwestor może czuć się swobodnie i odczuwać komfort psychiczny. Podobieństwa w przestrzeni publicznej obu miast to dbałość o estetykę, czytelność obszaru śródmieścia i ciekawe osie kompozycyjne.

Obok ogólnodostępnej i otwartej miejskiej przestrzeni publicznej ważnym elementem zagospodarowania w miastach jest przestrzeń związana z działalnością gospodarczą. Tworzy ona specyficzny krajobraz miejski. Zabudowa związana z działalnością produkcyjną czy nawet usługową, duża liczba blisko siebie powstających firm tworzy charakterystyczną fizjonomię. Dzięki rozwojowi nowych przedsiębiorstw zmienia się nie tylko przestrzeń inwestycyjna, ale możliwa jest zmiana jakościowa przestrzeni publicznej. Oba miasta są miejscem licznych inwestycji przemysłowych, co jest ich cechą wspólną. Badane ośrodki mają rozbudowane specjalne strefy ekonomiczne i generują miejsca pracy w sektorze egzogenicznym. Ważny element podobieństwa stanowi obecność dużych koncernów światowych, m.in. firm produkujących znane marki samochodów (Mercedes-Benz w Molsheim i Man w Niepołomicach). Duże nagromadzenie podmiotów gospodarczych o zasięgu globalnym w małym mieście ma ogromne znaczenie dla dalszego rozwoju także jego przestrzeni publicznej. Nowi inwestorzy wzbogacają miasto w zakresie wpływów podatkowych. Dzięki nim następują pozytywne zmiany jakości miejskiej przestrzeni publicznej, z której korzystają wszyscy, zarówno mieszkańcy, jak i potencjalni turyści oraz kolejni inwestorzy. Tak więc przestrzeń publiczna wyraźnie wiąże elementy życia społecznego i gospodarczego.

Pomimo zróżnicowanych uwarunkowań społecznych, gospodarczych i politycznych oraz położenia w dwóch odległych częściach Europy w badanych miastach zauważa się wiele cech wspólnych. Na tle innych miast w Polsce Niepołomice są pozytywnym przykładem zmian jakościowych w przestrzeni publicznej. Zmiany te wynikają z korzystnych warunków i odpowiedniego przygotowania władz samorządowych do zarządzania małym miastem.

BIBLIOGRAFIA

- BIEGAŃSKI L., BUCZEK G., CICHY-PAZDER E., GZELL S., KOWALEWSKI A., MARKOWSKI T., 2009, *Karta przestrzeni publicznej*, [w:] E. Cichy-Pazder, T. Markowski (red.), *Nowa urbanistyka – nowa jakość życia. Materiały III kongresu Urbanistyki Polskiej*, Urbanista, z. 14, Warszawa.

- CEGŁOWSKA A., MATYKOWSKI R., 2010, *Przestrzenie publiczne i ich znaczenie w dużym mieście: przypadek Poznania*, [w:] J. Ślodziak, A. Dembicka-Niemiec (red.), *Studia Miejskie 2. Funkcje miast jako czynnik kształtowania przestrzeni miejskiej*, Opole, s. 243–256.
- CHMIELEWSKI J. M., 2009, *Przestrzeń publiczna w „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta Krakowa”*, [w:] *Przestrzeń publiczna, jej ochrona i kształtowanie w studiach uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego. Materiały konferencji tematycznej*, UM Łodzi, MPU w Łodzi, TUP ZG, Wydział Zarządzania UE, Łódź.
- DOMAŃSKI B., NOWORÓŁ A. (red.), 2010, *Badanie funkcji, potencjału oraz trendów rozwojowych miast w województwie małopolskim*, IG i GP UJ, ISP, Kraków.
- HŁADKIEWICZ W., 2006, *Koncepcja przestrzeni publicznej w teorii krytycznej Jürgena Habermasa*, [w:] J. Hudzik, W. Woźniak (red.), *Sfera publiczna. Kondycja – przejaawy – przemiany*, Wyd. UMCS, Lublin.
- JERCZYŃSKI M., 1977, *Funkcje i typy funkcjonalne polskich miast*, [w:] *Statystyczna charakterystyka miast*, „Statystyka Polski”, nr 85, GUS, Warszawa, s. 20–117.
- JĘDRZEJCZYK D., 2004, *Geografia humanistyczna miasta*, Wyd. Akademickie Dialog, Warszawa.
- KWIATEK J., LIJEWSKI T., 1998, *Leksykon miast polskich*, Wyd. Muza, Warszawa.
- LORENS P., 2007, *Tematyzacja przestrzeni publicznej jako wyraz dywersyfikacji struktury urbanistycznej miasta doby globalizacji*, [w:] M. Madurowicz (red.), *Percepcja współczesnej przestrzeni miejskiej*, Wyd. Geografii i Studiów Regionalnych UW, Warszawa.
- OLENDEREK J., 2011, *Kilka refleksji na temat współczesnego oblicza przestrzeni publicznych Rudy Pabianickiej*, [w:] S. Kaczmarek (red.), *Miasto. Księga jubileuszowa w 70. rocznicę urodzin Profesora Stanisława Liszewskiego*, Wyd. UE, Łódź, s. 265–278.
- PIOTROWSKA E., 2010, *Nowa jakość miasta w przestrzeniach publicznych*, [w:] J. Ślodziak, A. Dembicka-Niemiec (red.), *Studia Miejskie 2. Funkcje miast jako czynnik kształtowania przestrzeni miejskiej*, Opole, s. 219–230.
- SAGAN I., 2011, *Miasto dla mieszkańców, miasto dla gości. Turystyka miejska w polityce rozwoju miast na przykładzie Trójmiasta*, [w:] S. Kaczmarek (red.), *Miasto. Księga jubileuszowa w 70. rocznicę urodzin Profesora Stanisława Liszewskiego*, Wyd. UE, Łódź, s. 143–153.
- SOKOŁOWSKI D., 2006, *Funkcje centralne i hierarchia funkcjonalna miast w Polsce*, Wyd. UMK, Toruń.
- Ustawa o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym*, 2003, Dz. U, Nr 207, poz. 2016.
- WDOWIARZ-BILSKA M., 2009, *Nowoczesne strefy przemysłowe w strukturze małych miast i miejscowości w Krakowskim Obszarze Metropolitalnym*, [w:] T. Marszał (red.), *Funkcja przemysłowa małych miast*, Wyd. UE, Łódź, s. 38–56.
- ZBOROWSKI A., 2005, *Przemiany struktury społeczno-przestrzennej regionu miejskiego w okresie realnego socjalizmu i transformacji ustrojowej (na przykładzie Krakowa)*, IG i GP UJ, Kraków.
- ZINKOW J., 2009, *Wokół Niepołomic i Puszczy Niepołomickiej. Przewodnik Monograficzny*, UMIG, Niepołomice.
- ZUZAŃSKA-ŻYŚKO E., 2007, *Małe miasta w strefie oddziaływania ośrodków regionalnych*, [w:] K. Heffner, T. Marszał (red.), *Małe miasta w obszarach metropolitalnych*, Biuletyn KPZK PAN, z. 232, s. 62–77.